

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2022

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

Capitale Sociale: euro 31.528.425.067,00 interamente versati

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

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 01585570581 - Registro delle Imprese di Roma

R.E.A.: 758300

Partita IVA: 01008081000

Web address: <https://www.rfi.it/>

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 (IFN). 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 (IF), nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti Autorità nazionali e comunitarie;
- lo svolgimento del collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola anche attraverso l'impiego di "mezzi navali veloci";
- 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 e ss.mm.ii., 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.

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.

In data 26 maggio 2022 è stata approvata dall'Assemblea Straordinaria di RFI una modifica dello statuto consistente nell'ampliamento dell'oggetto sociale della Società prevedendo, in funzione del "nuovo Modello di *Governance*" - adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane con DdG 304/AD del 18 maggio 2022 e recepito in RFI con COI n.32/AD del 30 maggio 2022 - la possibilità di esercitare l'attività, quale Capogruppo di Settore, di direzione e coordinamento tecnico, organizzativo e operativo nei confronti di (i) società che svolgono attività rientranti nell'oggetto sociale e nei confronti di (ii) società operanti nel settore della progettazione e costruzione di sistemi e infrastrutture di trasporto e nel settore della gestione della rete stradale e autostradale, ferma restando l'autonomia decisionale e gestionale delle società richiamate sub (i) e (ii).

Il nuovo Modello di *governance* di Gruppo, in un'ottica di integrazione tra le diverse infrastrutture e modalità di trasporto all'insegna della sostenibilità, a beneficio del Paese, ha ridefinito la *governance* del Gruppo in quattro Poli di *business* (Polo Infrastrutture, Polo Passeggeri, Polo Logistica e Polo Urbano) finalizzati a valorizzare le potenzialità, delle diverse Società del Gruppo.

Tale Modello è funzionale a realizzare il progetto strategico unitario proprio di un gruppo che opera in più settori tra loro complementari e assicurare al contempo l'autonomia della gestione di ciascun settore e dell'operatività delle società controllate.

In attuazione di questo modello, l'attività di direzione e coordinamento è quindi esercitata:

- per l'indirizzo strategico generale e per la definizione e il coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo, da FS S.p.A. nei confronti delle società Capogruppo di Settore e delle altre società controllate,
- per l'indirizzo, il coordinamento e il controllo tecnico-operativo delle società che appartengono al settore di riferimento, compresi i modelli, sistemi e protocolli di gestione dei rischi, da ciascuna società Capogruppo di Settore nei confronti delle società appartenenti al rispettivo settore.

Per quanto attiene il Polo Infrastrutture, RFI, in qualità di Capogruppo di Settore, svolge nei confronti delle società appartenenti al Polo (le controllate di RFI; ANAS S.p.A. e sue controllate; ITALFERR S.p.A. e sue controllate; Ferrovie Sud est e servizi automobilistici S.r.l. limitatamente all'area «infrastruttura ferroviaria») le attività di direzione e coordinamento come meglio descritte dal Regolamento di Gruppo e dal regolamento del Polo Infrastrutture adottato dal CdA di RFI in data 17 maggio 2022 e con efficacia a decorrere dal 1 giugno 2022.

RFI ha sottoscritto il contratto di direzione e coordinamento in data 10 giugno 2022 ai sensi dell'art. 2497 septies c.c.. Tale contratto, esercitato su base partecipativa per le sue controllate e su base contrattuale verso le altre società del Polo, recepisce nel relativo oggetto gli ambiti rientranti nell'attività di direzione e coordinamento indicati nel Regolamento di Polo allegato ed il cui testo è da considerarsi parte integrante e sostanziale.

In adempimento a quanto statuito nel contratto le controllate di ANAS S.p.A. e di Italferr S.p.A. (rispettivamente in data 8 giugno u.s ed in data 6 luglio u.s.) hanno aderito, ai sensi dell'art. 1332 c.c, al contratto di direzione e coordinamento.

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

Presidente Anna Masutti

Amministratore Delegato Vera Fiorani

Consiglieri Enrico Corali

Silvio Martuccelli

Giuseppe Antonio Taini

Collegio Sindacale:

Presidente Mauro D'Amico

Sindaci effettivi Silvia Razzolini

Lorenzo Stanghellini

Sindaci supplenti Ennio Celio Luglio

Monica Petrella

Dirigente Preposto:

Andrea Pascucci

Società di Revisione:

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

INDICE

LETTERA DELLA PRESIDENTE	8
Relazione sulla gestione	11
Legenda e glossario	12
Principali risultati raggiunti nell'esercizio.....	16
La nostra azienda	17
Piano d'Impresa 2022-2031	19
Quadro normativo e regolatorio.....	21
I rapporti con lo Stato	25
I rapporti con i clienti	28
Principali eventi dell'esercizio	36
Risorse umane.....	39
Sostenibilità e ambiente	40
Quadro macroeconomico	44
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	46
Investimenti	52
Lo sviluppo della rete	52
Tecnologie integrate	57
Infrastruttura	60
Le stazioni.....	60
La sicurezza nell'esercizio ferroviario.....	61
Attività di ricerca e sviluppo	65
Andamento economico delle società controllate	68
Azioni proprie	71
Procedimenti e contenziosi.....	72
Compensi degli amministratori con deleghe.....	85
Informativa relativa all'articolo 2497 ter	85
Fattori di rischio.....	85
Evoluzione prevedibile della gestione	91
Prospetti contabili.....	95
Conto Economico	96
Conto Economico complessivo.....	97
Situazione patrimoniale - finanziaria	98
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	99
Rendiconto Finanziario	100
Note esplicative al bilancio	101
Premessa	102
Note sul Conto Economico	126
Note sullo Stato Patrimoniale	136
Ulteriori Informazioni	172

Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio.....	182
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	184

LETTERA DELLA PRESIDENTE

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell'esercizio 2022 ha conseguito un risultato economico positivo di 263 milioni di euro.

Tale risultato, seppur in leggera contrazione rispetto al precedente esercizio, assume particolare rilievo in considerazione del quadro di grande incertezza del contesto macroeconomico derivante dal progressivo deterioramento della situazione geopolitica mondiale.

L'EBITDA presenta un miglioramento di 69 milioni di euro (15%) rispetto al precedente esercizio, grazie alla ripresa dei volumi di traffico e della domanda di servizi accessori alla circolazione che ha compensato il progressivo incremento del costo delle materie prime e, in particolare, dell'energia elettrica.

Inoltre, il nuovo Contratto di Programma-Parte Servizi 2022-2026 ha riconosciuto a RFI maggiori contributi per 90 milioni di euro e le capitalizzazioni, grazie alle intense attività di investimento realizzate nel corso dell'anno, sono cresciute di 41 milioni di euro.

L'avanzamento economico degli investimenti, pari a 5.930 milioni di euro, cresce ulteriormente con un incremento pari a 339 milioni di euro (circa il 6%) rispetto all'esercizio precedente, che aveva già toccato il valore più alto dell'ultimo decennio. Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 3.369 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali e per circa 2.561 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 282 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Come noto, il settore ferroviario è uno dei principali protagonisti nello scenario che vede il sistema dei trasporti più connesso, digitale e sostenibile. In tale contesto, la nostra azienda è stata chiamata a svolgere un ruolo fondamentale nella definizione e nell'attuazione del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) 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.

La fase attuale risulta strategica per la trasformazione *green* e la sostenibilità sociale, ambientale ed economica del Paese grazie al forte impulso derivante dal PNRR 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.

Per quel che riguarda l'infrastruttura ferroviaria sono in corso tre grandi programmi di investimento: la valorizzazione delle oltre 2.200 stazioni presenti su tutto il territorio nazionale; l'estensione al Sud e il potenziamento in tutta Italia della rete Alta Velocità/Alta Capacità; il potenziamento e il miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio a porti e aeroporti per favorire l'integrazione fra le diverse zone del Paese e l'intermodalità.

Nel quadro degli impegni per il *Green Deal*, il *Next Generation EU* e il PNRR, l'azienda ha portato avanti nel 2022, con il coinvolgimento di tutto il *top management*, il progetto di *change management* denominato "Sostenibilità RFI *on the go*" avviato lo scorso anno e 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*).

In particolare, sono stati pianificati oltre 40 Cantieri ESG e tra i primi *output* del 2022 vi sono già il Catalogo dei KPI ESG e l'aggiornamento di 6 sezioni del Manuale di Progettazione e di 3 sezioni del Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili. Il progetto "Sostenibilità RFI *on the go*" ha avuto inoltre, a giugno 2022, un riconoscimento di livello internazionale dall'UIC (*Union Internationale des Chemins de fer*) quale *best practice* di eccellenza nell'ambito della trasformazione sostenibile della Ferrovia insieme al progetto *StationLand*, la piattaforma di *location intelligence* delle stazioni nata dalla consapevolezza dell'importanza del rapporto tra le stazioni e l'ambiente urbano circostante, che è stata premiata quale "*Best multimodal partnership*".

Oltre al progetto "Sostenibilità RFI *on the go*", sono proseguiti nell'anno ulteriori percorsi formativi volti al presidio e al coordinamento delle iniziative di *Corporate Governance* in ambito RFI. Nel corso di tali percorsi sono stati approfonditi temi specifici di interesse aziendale sulle principali tematiche di *governance* delle società per azioni, al fine di diffondere la conoscenza di tematiche di primaria rilevanza per l'azienda e garantire al *management* - che opera in un contesto aziendale come quello di RFI fortemente specialistico sotto il profilo tecnico - un continuo aggiornamento nella gestione dei rispettivi ruoli.

Sempre nell'ottica di diffondere all'interno del management aziendale una diffusa cultura delle tematiche di particolare rilevanza aziendale, si segnala il "corso di formazione Nuovo Codice Appalti", finalizzato a diffondere una adeguata conoscenza tecnica e specifica di alcuni istituti ed aspetti di primaria importanza relativi agli appalti che costituiscono uno dei cardini fondamentali degli investimenti e della politica di sviluppo economico del paese e che individuano RFI quale principale stazione appaltante in ambito nazionale.

Parimenti, il ciclo di incontri sulle "sfide future di un mondo che cambia" per condividere idee e conoscenze legate alle tecnologie, all'economia, al diritto e ad altre scienze applicate, rappresenta un modo per comprendere e stimolare nuove capacità di scegliere e agire per il *management*. Il contesto in cui opera RFI è caratterizzato da elevata complessità. Tali incontri hanno avuto la finalità di rispondere all'esigenza di affrontare le maggiori problematiche attraverso una loro più completa rappresentazione, dall'ambito tecnologico, a quello economico e giuridico e delle scienze comportamentali finalizzato ad individuare una visione quanto più possibile unitaria capace di offrire uno strumento di lettura a supporto dell'agire quotidiano del *management*.

Sul fronte della sostenibilità ambientale, invece, è stato avviato il processo di certificazione secondo il protocollo ENVISION del primo progetto per una stazione RFI, elaborato sulla base delle Linee guida validate dall'ICMQ (Istituto di certificazione e marchio qualità per prodotti e servizi per le costruzioni), con cui RFI ha adeguato il protocollo internazionale per la valutazione della sostenibilità delle opere alla realtà italiana. Con questa iniziativa si avvia l'applicazione sistematica dei più avanzati *standard* internazionali per la progettazione/valutazione delle *performance* energetiche, ambientali e sociali delle opere ai progetti per le stazioni; questo con l'obiettivo di minimizzare il consumo di risorse naturali e le emissioni durante l'intero ciclo di vita e di implementare soluzioni improntate alla circolarità e alla creazione di massimo valore per il territorio.

Da ultimo è importante rilevare che nel 2022 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.

Si è conclusa la fase di sperimentazione del nuovo progetto denominato "SICURI INSIEME", un patto per la sicurezza stipulato tra Rete Ferroviaria Italiana e le imprese appaltatrici operanti nel settore, nato con la volontà di coinvolgere ogni lavoratore sulle norme di sicurezza in ogni fase della produzione in cantiere.

Tra gli elementi di spicco del progetto si segnala il "*Sicurpass*", ovvero una "patente a punti", tesa ad assicurare ed attestare la conoscenza dell'impresa e dei singoli operatori dei principali concetti di sicurezza in cantiere, nonché l'assolvimento degli adempimenti in materia di sicurezza e salute sul lavoro.

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.
- **ESG (*Environmental, Social, Governance*)**: attività legate all'investimento responsabile (IR) che perseguono gli obiettivi tipici della gestione finanziaria tenendo in considerazione aspetti di natura ambientale, sociale e di *governance*.
- **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.
- **GI**: Gestore dell'Infrastruttura nazionale.
- **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*.
- **IFN**: Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.
- **MATTM**: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
- **MEF**: Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- **MIT**: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- **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.
- **PUMS**: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.
- **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 NELL'ESERCIZIO

		2022	2021
ROE	RN/MP*	0,78%	0,82%
ROI	EBIT/CI	0,88%	0,76%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	9,64%	8,91%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	16,10%	14,80%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI	0,09	0,09
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,02	0,05

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

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 esposte 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 2022:

LA SOCIETA'	
I dipendenti	29.073
Il capitale sociale	31.528.425.067 €
Vice Direzioni Generali	2
Direzioni Operative Infrastrutture territoriali	15
Officine Nazionali	5
Strutture Circolazione Aree	11
Strutture territoriali Commerciali	6
Direzioni Territoriali Investimenti	5
Aree territoriali Stazioni	6
Unità sanitarie territoriali	10
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO ⁽¹⁾ 16.829 km	
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6.464 km
Linee complementari	9.415 km
Linee di nodo	950 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7.731 km
Linee a semplice binario	9.098 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	12.184 km
- <i>Linee a doppio binario</i>	7.654 km
- <i>Linee a semplice binario</i>	4.530 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.645 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI 24.560 km	
Linea convenzionale	23.093 km
Linea AV (2)	1.467 km
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori attivo/possibile	~2.200
Impianti di traghettamento	4
Impianti merci ⁽³⁾	199
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI TELECOMANDO E PROTEZIONE MARCIA TRENO⁽⁴⁾	
Sistemi di telecomando della circolazione	13.565 km
SCMT, per il controllo della marcia del treno	13.324 km (di cui 57 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT)
SSC, per il supporto alla guida	2.539 km (di cui 57 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT)
ERTMS, per l'interoperabilità	878 km
GSM-R, per la telecomunicazione mobile	11.700 Km

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.

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

(5) linee attrezzate esclusivamente con ERTMS-ETCS level2

PIANO D'IMPRESA 2022-2031

In data 8 marzo 2022, il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa societario 2022-31 rientrante nel più ampio Piano decennale di Gruppo, finalizzato a consolidare la propria posizione di *leader* nazionale nei settori delle infrastrutture di trasporto, della mobilità dei passeggeri e della logistica.

Con particolare riferimento all'ambito infrastrutturale ferroviario, la *vision* di Gruppo è stata declinata nei lineamenti strategici del Piano RFI in una serie di ambiti di rilevanza strategica, cd. "*Strategic Proposition*", articolati intorno al concetto strategico di Rete – in quanto sistema di connessione, sia fisico che sociale, di persone, di luoghi e di beni – per la sua evoluzione verso una:

- ✓ Rete passeggeri più integrata, accessibile, performante e veloce, attraverso la valorizzazione del ruolo delle stazioni, il rafforzamento dell'integrazione con le altre modalità di trasporto passeggeri e mediante l'estensione della connettività e prestazioni dell'AV, il miglioramento della qualità e regolarità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane;
- ✓ Rete merci più performante, competitiva ed integrata, rafforzando la qualità e l'efficienza dell'offerta infrastrutturale e dei servizi per il trasporto merci nazionale ed internazionale attraverso upgrade prestazionali e l'ottimizzazione della gestione, nonché potenziando l'integrazione modale di primo-ultimo miglio attraverso connessioni con i principali centri di attrazione/generazione delle merci;
- ✓ Rete sicura, più robusta e resiliente, attraverso iniziative atte a mantenere ed elevare gli standard di sicurezza della circolazione e, più in generale, della sicurezza in ambito ferroviario; rafforzare la resilienza infrastrutturale in particolare a fronte del *climate change*; assicurare livelli elevati di affidabilità, disponibilità, regolarità e puntualità alle IF ed al cliente finale;
- ✓ Rete più *green, community, people & customer oriented*, per contribuire all'affermazione di un sistema dei trasporti sempre più sostenibile, alla riduzione del consumo di risorse non rinnovabili, all'adozione di pratiche e soluzioni improntate a circolarità e *carbon neutrality* con il coinvolgimento dei fornitori e rafforzando il confronto continuo e trasparente con le Istituzioni centrali, gli Enti territoriali, le IF, i viaggiatori, la collettività e gli altri *stakeholder*, esterni e interni, per accrescere il valore condiviso della rete e contribuire all'innalzamento della qualità della vita e del benessere socio-economico delle persone e dei territori;
- ✓ Rete più avanzata, digitale e tecnologica, per accelerare l'introduzione delle tecnologie più avanzate per una rete *smart* e digitale, promuovendo altresì una crescente automazione dei processi.

Sono altresì previste iniziative per la valorizzazione degli *asset*, l'ampliamento del business e nuovi sistemi di trasporto, con azioni in particolare focalizzate sullo studio e sviluppo di nuovi sistemi di mobilità a lungo raggio e/o urbani in una logica di integrazione/adduzione con il sistema ferroviario.

Tra le principali sfide del Piano vi è la realizzazione del programma d'investimenti del PNRR nel rispetto delle milestone ivi stabilite, impiegando al meglio le ingenti risorse previste per il superamento dei gap infrastrutturali tra le diverse aree del Paese, l'innalzamento degli standard prestazionali e di accessibilità della rete nonché per l'implementazione delle tecnologie. Grazie anche alle riforme per la velocizzazione dei processi di approvazione dei Contratti di Programma e di autorizzazione delle Grandi Opere, si determinerà una significativa accelerazione della spesa per gli investimenti.

Più in generale, in coerenza con le linee di azione individuate nel documento strategico del MIT e nel PNRR, i progetti trainanti del nuovo Piano industriale 2022-2031 del Gestore sono:

-
- ✓ l'estensione e il potenziamento dell'Alta Velocità (AV), per il miglioramento dell'integrazione e dell'accessibilità delle principali aree urbane del Paese, realizzando infrastrutture diverse per le esigenze di ciascun territorio, affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione, per massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud/est-ovest;
 - ✓ l'estensione del sistema ERTMS a tutta la rete (con completamento dell'attrezzaggio di tutta la rete previsto entro il 2036), per garantire interoperabilità, sicurezza ed efficienza della circolazione;
 - ✓ l'incremento della resilienza al *climate change*, ovvero il rafforzamento della resilienza infrastrutturale e della sicurezza per prevenire potenziali rischi di natura climatica (es. dissesto idrogeologico, eventi meteorologici avversi).
 - ✓ la valorizzazione del ruolo delle stazioni quale elemento centrale dei nuovi paradigmi di mobilità, attribuendo alla stazione una duplice veste di nodo intermodale e polo di servizi, in un'ottica di sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità.

Per massimizzare la valenza ambientale e sociale degli investimenti, in un contesto in cui la sostenibilità è al centro della Vision di Gruppo al fine di creare valore per il sistema di mobilità e per il Paese in una prospettiva di lungo periodo, è fondamentale per il Gestore sviluppare le proprie attività secondo i più avanzati metodi e criteri di sostenibilità ambientale e sociale ed in coerenza con le esigenze e le aspettative degli *stakeholder*. In quest'ottica, per accelerare l'evoluzione ESG (*Environmental, Social, Governance*) di tutti i processi industriali collegati alla gestione dell'IFN, è stata definita dal Comitato di Sostenibilità di RFI la Mappa di azione strategica per la transizione ESG di RFI incentrata su dieci Linee di Azione con valenza Strategica (LAS) relative a tutti i macro-processi di gestione della rete: sviluppo, esercizio, manutenzione, dismissione/riuso.

In particolare, in tema di sostenibilità si rappresenta che, nel corso del 2022, sono state sviluppate importanti iniziative meglio dettagliate nel paragrafo "Sostenibilità e ambiente".

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

Il programma *Next Generation EU* varato dall'Unione Europea 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 relevantissimo 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") e gli Stati membri hanno poi approvato e successivamente inviato all'UE i rispettivi piani.

Per quanto riguarda lo Stato italiano il 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.

Ai provvedimenti emessi nel corso del 2021 si aggiungono nel 2022 i seguenti:

In data 10 febbraio 2022 è stata emessa la Circolare n. 9 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Trasmissione delle Istruzioni tecniche per la redazione dei Sistemi di Gestione e Controllo (SiGeCo) delle amministrazioni centrali titolari di interventi del PNRR e il relativo allegato "Istruzioni tecniche per la redazione dei sistemi di gestione e controllo" che hanno definito le linee guida per il sistema di gestione e controllo che RFI, in qualità di Amministrazione Centrale titolare di interventi PNRR ha adottato entro il mese di febbraio 2022.

Il corpo della Circolare ha specificato elementi tecnici ed operativi, tra i quali:

- Le funzioni di coordinamento, monitoraggio, controllo e rendicontazione delle Amministrazioni Centrali titolari di interventi PNRR;
- Le procedure di rendicontazione e trasmissione delle richieste di pagamento al Servizio centrale PNRR che verranno declinate per i Soggetti Attuatori nel SiGeCo delle Amministrazioni;

- Modalità di erogazione delle risorse;
- Alimentazione e utilizzo del sistema informativo ReGis, strumento applicativo unico di supporto ai processi di programmazione, attuazione, monitoraggio, rendicontazione e controllo del PNRR.

In data 30 aprile 2022 è stato pubblicato sulla G.U. Serie Generale n. 100 il **D.L. n.36/2022** "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)" con cui sono stati normati i seguenti aspetti di interesse:

- Utilizzo di economie degli investimenti del PNRR: fatta salva la normativa in materia di utilizzo delle economie di progetto e delle risorse disponibili per la compensazione degli oneri derivanti dall'incremento dei prezzi dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal PNRR possono destinare eventuali risorse delle missioni e componenti del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnate in esito alle procedure di selezione dei progetti al finanziamento dei "Progetti Bandiera" (progetti avente particolare rilevanza strategica per ciascuna Regione e Provincia Autonoma).
- Procedure attuative e tempi di realizzazione degli interventi finanziati con risorse del PNRR: per cui le disposizioni previste dall'art. 48 del D.L. n.77/2021 "Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC" si applicano anche agli investimenti pubblici suddivisi in lotti funzionali;
- Disposizioni in materia di Zone economiche speciali (ZES) e Zone Logistiche Semplificate (ZLS): con cui, per rafforzare la struttura produttiva delle ZES mediante lo strumento agevolativo «Contratti di sviluppo», è stanziata la somma complessiva di 250 milioni di euro, a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) programmazione 2021-2027. Le predette risorse sono assegnate con delibera CIPESS al Ministero dello sviluppo economico.

Successivamente, è stata pubblicata sulla G.U. serie generale 150 del 29 giugno 2022 la L. n.79/2022 di Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, recante ulteriori misure urgenti per l'attuazione del PNRR, con la quale sono state confermate le disposizioni di interesse generale sopra indicate.

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 per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 marzo 2022, 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.

Decreto-legge n.50/2022 (c.d. Decreto Aiuti)

In data 17 maggio 2022 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 114 il D.L. 50/2022 "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina". L'art. 26 di tale Decreto - "Disposizioni urgenti in materia di appalti pubblici di lavori"- detta disposizioni finalizzate a fronteggiare, nel settore degli appalti pubblici di lavori (e dunque con esclusione degli appalti di servizi e forniture), gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, nonché ad assicurare la realizzazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del Piano Nazionale Complementare (PNC).

Per quanto di interesse per RFI, si evidenzia che il comma 12 dell'art. 26 prevede un'applicazione del meccanismo di aggiornamento dei prezzi con riferimento sia agli appalti pubblici di lavori che agli accordi quadro di lavori ex art. 54 del D. Lgs. n.50/2016 e s.m.i. delle società del gruppo Ferrovie dello Stato e di ANAS S.p.A. Il meccanismo di adeguamento è stato introdotto sia per gli appalti in corso che per le nuove gare da bandirsi successivamente alla data di entrata in vigore della norma. Inoltre, l'art. 56, nuove "Disposizioni in materia di Fondo per lo Sviluppo e la Coesione", ha previsto che per gli interventi rientranti nel PNRR, nei Contratti Istituzionali di Sviluppo o per i quali sono nominati Commissari straordinari, non si applicano le scadenze previste dal CIPESS per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti e che per i restanti interventi tali scadenze sono riviste in relazione al costo complessivo degli interventi stessi.

Decreto-legge n. 115/2022 (c.d. Decreto Aiuti-bis)

In data 9 agosto 2022 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 185 il Decreto-Legge n. 155 recante "Misure urgenti in materia di energia, emergenza idrica, politiche sociali e industriali".

L'Art. 9 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto) comma 6 autorizza la spesa di 15 milioni di euro per l'anno 2022 in favore di RFI per fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto ferroviario delle merci derivanti dall'eccezionale incremento del costo dell'energia. Tale stanziamento è dedotto da RFI dai costi netti totali afferenti ai servizi del Pacchetto Minimo di Accesso al fine di disporre, dal 01/04/2022 al 31/12/2022, entro il limite massimo dello stanziamento di cui al primo periodo, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 50% della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'art. 17, co. 4, del D.L. 112/2015, per i servizi ferroviari merci. Il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura su cui applicare la riduzione di cui al secondo periodo è determinato sulla base delle vigenti misure di regolazione definite dall'ART di cui all'art. 37 del D.L. 201/2011.

Il D.L. 115/2022 è stato convertito, con modificazioni, nella Legge 21 settembre 2022 n. 142.

Legge di Bilancio 2023

Nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 303 del 29 dicembre 2022 è stata pubblicata la Legge 29 dicembre 2022, n. 197 recante: "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025" (c.d. Legge di Bilancio 2023) contenente norme di interesse del Gestore.

In particolare, l'art.1 commi 498-502 (Giochi olimpici e paralimpici invernali di Milano-Cortina del 2026) contiene modifiche alla normativa vigente finalizzate a garantire la realizzazione del Piano complessivo delle opere relative ai Giochi olimpici e paraolimpici invernali che si terranno a Milano e a Cortina nel 2026 e autorizza la spesa di 400 milioni di euro, di cui 120 milioni per l'anno 2024, 140 milioni per l'anno 2025 e 140 milioni per l'anno 2026 per il finanziamento del fabbisogno residuo del Piano complessivo delle opere olimpiche di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 settembre 2022.

Lo stesso art. 1 ai commi 507-508 (Finanziamento tratte nazionali di accesso al tunnel di base Torino-Lione) autorizza la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2024, 100 milioni di euro per l'anno 2025 e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2029 per consentire l'accesso ai contributi dell'Unione Europea per finanziare le opere ferroviarie relative alle tratte nazionali di accesso al tunnel di base Torino Lione:

- "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie"
- "Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana".

Il comma 517 dell'art.1 poi autorizza la spesa di 22 milioni di euro per l'anno 2023 in favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la progettazione della linea Chiasso-Monza lungo il corridoio europeo Reno-Alpi mentre il successivo comma 518 autorizza la spesa di 15 milioni di euro per l'anno 2023 in favore di RFI per il "Progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese", rientrante nel progetto unico Terzo Valico dei Giovi – Nodo di Genova, per far fronte ai maggiori oneri derivanti dall'aumento del costo dei materiali e assicurare il completamento di tutti gli interventi previsti.

I RAPPORTI CON LO STATO

A valle di un articolato processo di confronto avviato con i Ministeri competenti ed in coerenza con quanto stabilito dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nella Delibera n. 4 del 2012, 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 corso del 2022, il Gestore, in seguito a verifiche interne ed a incontri tecnici con i ministeri su un paniere ampio di investimenti, ha elaborato una proposta contrattuale per il nuovo CdP-I 2022-2026 condivisa e siglata tra le parti nel mese di giugno 2022.

La proposta è stata predisposta in coerenza con il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria approvato con decreto MIT (allora MIMS) n. 109 del 29 aprile 2022 e con l'Allegato Infrastrutture al DEF 2022– Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti, pubblicato il 23 maggio 2022, che rappresenta il documento ufficiale di pianificazione della mobilità ed individua le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese.

L'atto è stato approvato con prescrizioni dal CIPESS nella seduta del 2 agosto 2022 con delibera n. 25 pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione avvenuta in data 20 dicembre 2022 rendendo operative circa 13 miliardi di euro di nuove risorse.

Le risorse finanziarie nette contrattualizzate nel nuovo CdP-I 2022/2026, pari a 13.033 milioni di euro, contribuiranno al miglioramento delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario attraverso:

- **la piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T** per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli *standard* prestazionali europei e di potenziamento delle reti TEN-T e dei valichi alpini. Infatti, per lo sviluppo coordinato della rete ferroviaria europea dei trasporti TEN-T, la Commissione Europea ha adottato un approccio per "Corridoio" nell'ambito del quale sono stati identificati 9 *Core Network Corridor* Europei, di cui 4 interessano l'Italia;
- il potenziamento e la messa in sicurezza della circolazione ferroviaria grazie **all'estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete**. Oggi l'ERTMS è operativo su 758 km linee di Alta Velocità (AV), mentre sono in avvio le prime realizzazioni sui corridoi europei (1.500 km). L'obiettivo è quello di accelerare l'attrezzaggio con ERTMS del 100% della rete e della flotta circolante entro il 2035, con grande anticipo rispetto al termine stabilito a livello europeo (2050), al fine di rendere il sistema ferroviario italiano tra i più avanzati del mondo;

- l'aumento della resilienza alla crisi climatica con il **rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura**, l'efficientamento energetico e l'aumento della sicurezza, così da anticipare potenziali minacce derivanti dal dissesto idrogeologico ed affrontare eventi meteorologici avversi;
- il **potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV)** mediante l'estensione della connettività ed il miglioramento delle prestazioni dell'AV, attraverso la realizzazione di infrastrutture diverse per le esigenze di ciascun territorio finalizzate a migliorare l'integrazione e l'accessibilità tra le principali aree urbane del Paese. Affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione, sarà possibile massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud/est-ovest;
- il **miglioramento delle reti regionali**, interregionali, dei nodi ferroviari delle città metropolitane e lo sviluppo delle linee storiche ad utilizzo turistico, ovvero di quelle reti ferroviarie "non nazionali" che presentano evidenti potenzialità e criticità;
- il **miglioramento del sistema logistico nazionale** attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci;
- l'aumento della **qualità delle stazioni** le quali vanno valorizzate quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità. Di conseguenza, sarà necessario classificare le stazioni sulla base non solo del numero di passeggeri ma anche del loro ruolo nel contesto urbano e territoriale, analizzare e definire il loro potenziale come nodo trasportistico e polo di servizi per i viaggiatori e per il territorio;
- **l'innovazione tecnologica** da sviluppare nell'ambito di tutti i sottosistemi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Le nuove risorse previste nello schema di Contratto di Programma 2022-2026, risultano così articolate:

- 641,6 milioni 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);
- 463,1 milioni di euro per la digitalizzazione e lo sviluppo tecnologico (tecnologia ERTMS sull'intera rete per sfruttare al meglio le potenzialità dell'infrastruttura esistente);
- 259,6 milioni di euro per il programma di accessibilità stazioni;
- 1.519,5 milioni 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);
- 2.260,8 milioni 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).
- 7.436,3 milioni di euro per l'estensione della rete alta velocità (connettività "a rete" per collegare i principali capoluoghi del Paese in meno di 4.30h);
- 452,0 milioni di euro per il potenziamento dell'accessibilità su ferro: porti aeroporti e terminali (una rete sempre più interoperabile e interconnessa con principali i porti e scali intermodali per sostenere lo sviluppo economico e industriale del Paese).

Si segnala che tale nuovo contratto di programma, ai fini approvativi, ha seguito l'iter di cui al 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 Contratto di Programma - Parte Servizi

Nel corso del primo semestre 2022 si sono avviate le attività propedeutiche con i competenti uffici del MIT per addivenire alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma, parte Servizi 2022-2026 al fine di regolare i rapporti tra Stato e Gestore ai sensi di quanto previsto dall'articolo 15 D.Lgs.112/2015 e s.m.i. e garantire continuità di finanziamento alle attività fondamentali di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete relativamente al prossimo quinquennio.

Il nuovo CdP-Servizi 2022-2026 rappresenta un fondamentale fattore abilitante per affrontare le sfide dei prossimi anni, in quanto strumento indispensabile per assicurare un adeguato flusso di risorse e stabilità finanziaria per la programmazione delle attività di manutenzione della rete.

Il nuovo Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S) 2022-2026 prevede, quale principale elemento di novità, il trasferimento di una serie di interventi dal CdP-I al nuovo CdP-S, strettamente correlati alle attività ricorrenti di manutenzione del CdP-Servizi, anch'essi finalizzati alla sicurezza e disponibilità della IFN in modo da assicurarne una più efficace ed efficiente programmazione ed attuazione con un dimensionamento complessivo dei fabbisogni pari a 2,2 miliardi annui.

Con riferimento al quadro finanziario del Contratto, in ragione del richiamato trasferimento di alcuni programmi d'intervento dal CdP-Investimenti al CdP-Servizi, l'ammontare dei fabbisogni del nuovo ciclo programmatorio del CdP-Servizi 2022-2026 si attesta ad un totale di 3.356 mln di euro annui, così articolati:

- 1.155,56 mln di euro per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto esercizio del contratto;
- 2.200 mln di euro per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto capitale di manutenzione straordinaria.

Il quadro degli stanziamenti previsti a legislazione vigente, in virtù dell'emanazione della 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), consente al momento una copertura parziale dei fabbisogni contrattuali sopra rappresentati, per effetto delle seguenti risorse:

- in conto esercizio (cap 1541) pari a 1.155,56 mln di euro per l'anno 2022, 1.055,56 mln di euro per l'anno 2023 e 965,56 mln di euro per l'anno 2024;
- in conto investimenti (cap 7122-PG5) pari 5.100 mln di euro con il seguente profilo di cassa: 500 mln di euro per l'anno 2022, 1.000 mln di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024, 2025, 2026 e di 600 mln di euro per l'anno 2027.

Anche il CdP- Servizi ha seguito il nuovo iter autorizzativo disegnato dal Decreto-legge n. 152/2021; l'atto è stato approvato con prescrizioni dal CIPESS nella seduta del 2 agosto 2022 con delibera n. 24 pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter con la sottoscrizione avvenuta in data 20 dicembre 2022 al pari del CdP- Investimenti.

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 2022 sono stati stipulati n. 43 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, di cui 18 per lo svolgimento del traffico viaggiatori (17 a partire dall'11 dicembre 2022), 24 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. 40 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT;
- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dal Ministero dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia austriaco (TX *Logistik Transalpine* GmbH);
- n. 38 IF (n. 37 a partire dall'11 dicembre 2022) che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Al 31 dicembre 2022 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 2022 si è provveduto a:

- un aggiornamento straordinario del **PIR 2023** (edizione giugno 2022) che recepisce la correzione e l'adeguamento dei valori delle tariffe in coerenza con quanto comunicato all'ART con nota ufficiale dell' 11 febbraio 2022; in particolare è stata ripristinato il calcolo delle tariffe del servizio assistenza alla circolazione treni speciali in base agli ambiti territoriali coinvolti dal trasporto ed è stata, di converso, eliminata la tariffa relativa al servizio bacheche.
- un aggiornamento straordinario del **PIR 2023** (edizione dicembre 2022) ed alla pubblicazione del **PIR 2024**, nel quale si è provveduto a recepire, inter alia, quanto prescritto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera ART n. 227/2022, recante "Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2024", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2023";
- alla pubblicazione del **PIR relativo all'Infrastruttura Regionale Umbra (IFRU) 2024** nel quale si è provveduto, inter alia, a recepire quanto prescritto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera ART n. 214/2022 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2024 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'infrastruttura ferroviaria regionale umbra".

RFI ha provveduto a pubblicare sul proprio sito, in conformità al dettato di cui all'art. 14 del D.Lgs. 112/2015, il 30 giugno 2022:

- a) la prima bozza del PIR 2024 e relativa relazione accompagnatoria;
- b) la prima bozza del PIR IFRU 2024 e relativa relazione accompagnatoria;

Di seguito si riportano i principali elementi di novità introdotti nel **PIR 2024** e nell'aggiornamento straordinario del **PIR 2023**:

- obbligo di pubblicazione di una relazione contenente informazioni sullo stato delle proposte di interventi avanzate dagli *stakeholder* nell'ambito del c.d. Tavolo Tecnico di Ascolto di sviluppo dell'infrastruttura, giudicate meritevoli di approfondimento da RFI, ed il conseguente inserimento nel processo di pianificazione e quindi nel Contratto di Programma;
- obbligo di garantire a Regioni, Province Autonome e Amministrazioni statali, per lo svolgimento dei compiti istituzionali di propria competenza, l'accesso senza oneri per l'Ente Affidante alle utenze informative di PIC *Web*;
- introduzione delle richieste tracce per il segmento merci attraverso lo Sportello Operativo Merci, nonché l'avvio della sperimentazione dell'utilizzo di tale sportello specifico per le richieste di tracce relative a treni con massa rimorchiata maggiore di 1600t ed inferiore a 2500t;
- aggiornamento del sistema di penali per il superamento dei tempi di sosta negli impianti di confine, che sarà avviato dal 1 gennaio 2023, con l'introduzione di soglie di esclusione dell'applicazione delle penali variabili in funzioni delle operazioni effettuate nell'impianto e la determinazione di cap del valore complessivo della penale, sia per le IF italiane che estere, pari al 3% dell'ammontare complessivo dei canoni corrisposti per le tracce internazionali (proprie o corrispondenti) acquistate per l'utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Inoltre, per quanto riguarda il solo **PIR 2024**, si è provveduto a inserire le seguenti modifiche:

- la previsione di inoltro di richieste tracce per l'effettuazione di treni con massa rimorchiata superiore alle 1600t ed inferiore a 2500t, da presentare da parte del Richiedente attraverso ASTROIF/PIC indicando se i treni sono composti "secondo le norme di composizione e frenatura di cui al comma 3 dell'articolo 60 della PGOS-IF" oppure "secondo gli esiti delle analisi di cui al comma 3 bis dell'articolo 60 della PGOS-IF", in conformità con la DE n.8/2021 di RFI;
- comunicazione, circa l'implementazione dei sistemi di controllo della marcia, dell'elaborazione del Piano di sviluppo ERTMS di RFI e della contestuale dismissione dei sistemi SCMT/SSC;
- l'obbligo di comunicare agli *stakeholder*, prima dell'avvio del Tavolo Tecnico di Ascolto di sviluppo dell'infrastruttura, l'elenco delle stazioni per le quali il GI stia valutando la dismissione e gli impianti di servizio ad esse collegati (prescrizione n.2.3.3.2);
- descrizione delle attività di supporto di RFI alle IF sulla valutazione di compatibilità treno-tratta, del servizio di consulenza tecnica avente il medesimo oggetto nonché del rilascio delle condizioni e misure per l'effettuazione delle corse prova, secondo quanto previsto dalla DE n.12/2022 di RFI;
- possibilità per RFI di rivalersi sul Richiedente interessato dei costi degli adeguamenti infrastrutturali circa l'adeguamento di impianti alla terminalizzazione di merci pericolose da questi richiesti, nel caso siano da attuarsi interventi che, per necessità del soggetto richiedente, non sia possibile realizzare nell'ambito degli ordinari processi di RFI (i.e. interventi da Contratto di Programma o risorse proprie del Gestore);

- incremento delle comunicazioni da parte di RFI relativamente alla stima del prezzo dell'energia elettrica, ai fini del calcolo e fatturazione dei conguagli trimestrali da fornire alle IF;
- introduzione delle tempistiche di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei treni speciali (es. trasporti eccezionali);
- descrizione delle modalità di soccorso del treno in caso di presenza a bordo di PRM, a valle degli appositi accordi stipulati con le Imprese Ferroviarie;
- obbligo per l'IF che intenda offrire servizi ferroviari all'interno dei centri di manutenzione del GI, di qualificarsi come operatore di impianto e provvedere agli obblighi informativi di cui al Regolamento (UE) 2017/2177.

Per quanto attiene al PIR IFRU 2024, le maggiori novità introdotte riguardano obblighi informativi in capo alle IF sia verso il GI che verso l'utenza. Più in dettaglio, in caso di anomalie nel servizio ferroviario che prevedano dei fermi del materiale rotabile con l'esigenza di trasbordo in linea o in stazione dei passeggeri, viene istituito l'obbligo dell'IF di comunicare al GI la presenza ed il numero delle PRM specificandone il tipo di assistenza che si ritiene necessaria nonché l'obbligo di fornire le informazioni sull'offerta dei servizi sostitutivi con autobus o di riprotezione su altro treno. Infine, in caso di sciopero, sono stati introdotti obblighi informativi relativi agli annunci all'utenza che devono essere effettuati in conformità alle disposizioni del regolamento (UE) 782/2021, nonché a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

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 2022 è aumentato di circa il 29% rispetto all'esercizio precedente per effetto di maggiori volumi di treni*km circolati nell'anno, connessi alla riduzione delle misure restrittive introdotte per il contenimento del Covid-19, del minor sconto della quota B per il segmento di mercato lungo percorso e merci

nonché all'effetto prezzo. Il fatturato da traghettamento ha registrato un lieve incremento rispetto al 2021 (+0,98%).

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 2022 un leggero decremento del fatturato, in particolare il servizio di Accesso ed Utilizzo degli scali merci dei centri di manutenzione a causa delle minori richieste ed il servizio di Accesso ed Utilizzo Stazioni dovuto a regolarizzazioni corrispettivi anni precedenti effettuata nel 2021.

Servizi complementari

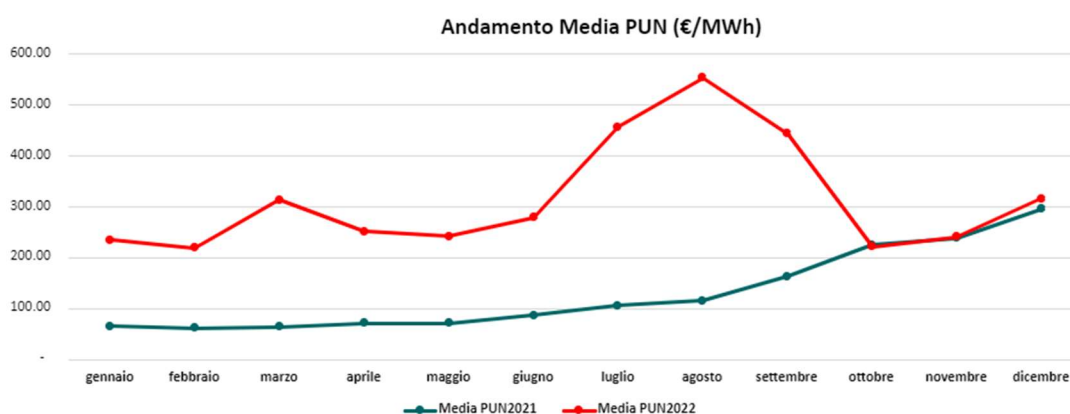
RFI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce i seguenti servizi complementari su richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- a) fornitura corrente di trazione: per tale servizio si segnala che a partire dal 1° gennaio 2022, in accordo con quanto stabilito dal Regolamento (UE) n. 1301/2014, modificato dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/868 e dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/776, RFI ha provveduto a realizzare un *Data Collecting System (DCS)* finalizzato alla corretta raccolta delle informazioni provenienti dai Misuratori Reali, conformi alla norma N50463:2017, installati a bordo del materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie. Tale *DCS* è stato interfacciato con il sistema PIC sul quale le Imprese stesse possono visualizzare i dati di consumi rendicontati, consentendo in tal modo di conoscere, per ogni treno/giorno, la quantità reale di energia utilizzata da ogni trasporto nel percorso origine-destino che sarà oggetto della rendicontazione e fatturazione;
- 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 302 milioni di euro del 2021 a 374 milioni di euro nel 2022 (circa +24%), grazie sia alla maggiore circolazione rispetto allo scenario 2021, 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 gli altri servizi complementari nel 2022 si registra un incremento del fatturato dell'8% rispetto al 2021, derivante principalmente dal servizio idrico.



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 questi servizi si registra un lieve incremento che conferma l'andamento stabile di questa tipologia di servizi.

La Carta dei Servizi ed Osservatorio di mercato

Come ogni anno, nel 2022 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 2021 e gli obiettivi fissati per il 2022 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 15 indicatori rappresentativi dei diversi fronti di azione e di attenzione della Società di maggiore rilevanza per il pubblico, gli obiettivi 2022 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.

In riferimento alla **qualità dei servizi offerti**, sono stati raggiunti gli obiettivi di:

- sostenibilità, fissati in relazione alla dimensione sia ambientale che di *governance*. Sul fronte ambientale, è stato avviato il processo di certificazione secondo il protocollo *ENVISION* del primo progetto per una stazione RFI elaborato sulla base delle Linee guida validate dal ICMQ (Istituto di certificazione e marchio qualità per prodotti e servizi per le costruzioni), con cui RFI ha adeguato il protocollo internazionale per la valutazione della sostenibilità delle opere alla realtà italiana. In ambito *governance*, è stato implementato il progetto "Sostenibilità RFI *on the go*" che mira ad accelerare l'integrazione della sostenibilità in tutti i processi e a tutti i livelli aziendali secondo il percorso tracciato con la Mappa di azione strategica per la transizione *ESG* di RFI;
- sicurezza della circolazione e *security*;
- servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM). In ottica di miglioramento continuo, sono stati attivati percorsi di formazione per il personale delle Sale Blu finalizzati al mantenimento e miglioramento delle competenze relazionali e tecniche, nonché sono stati realizzati almeno 110 interventi per il miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni.

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* 2022, monitorati dall'Osservatorio di Mercato RFI, hanno evidenziato un lieve aumento per quanto riguarda la qualità della stazione nel complesso (che si attesta al 98,7%, +0,5 p.p. rispetto all'anno precedente), mentre gli altri macrofattori registrano una sostanziale stabilità.

Analizzando i dati relativi viaggiatori pienamente soddisfatti (voti 7-9), si evidenzia una significativa crescita in riferimento alla qualità della "stazione nel complesso" che arriva al 90,8%, cioè 1,5 p.p. in più del 2021. A questo risultato ha contribuito soprattutto l'incremento delle percentuali di viaggiatori pienamente soddisfatti relativi alla "facilità di arrivo in stazione" (+2 p.p. rispetto al 2021). Una leggera diminuzione si registra per servizi commerciali (-0,6 p.p.), i percorsi interni (-0,6 p.p.), la manutenzione e decoro (-0,5 p.p.), l'informazione al pubblico nel complesso (-0,4 p.p.) e la pulizia (-0,3 p.p.), mentre gli altri macrofattori sono stazionari.

Sul fronte delle indagini relative ai servizi Sale Blu si confermano i valori di eccellenza ormai da tempo consolidati con una percentuale di 'viaggiatori pienamente soddisfatti' per il servizio nel complesso che, nel corso del 2022, è risultata pari al 99% con un voto medio pari a 8,6.

Nel corso del 2022 sono, dunque, regolarmente proseguite le attività di indagine dell'Osservatorio di Mercato RFI che, oltre a garantire le consuete indagini di *customer satisfaction* sui viaggiatori, ha altresì effettuato il monitoraggio del profilo e dei comportamenti di mobilità degli stessi viaggiatori, così come l'approfondimento della percezione della *security* da parte dei viaggiatori.

La puntualità

Attraverso la puntualità dei treni si rappresenta la qualità del prodotto erogato realizzato da RFI. Per la misurazione delle *performance* di puntualità nel 2022 si è utilizzato il dato relativo alla puntualità reale quale indicatore di riferimento, che misura la *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 del segmento considerato 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 2022 sono stati registrati i seguenti valori dei KPI di puntualità:

KPI DI PUNTUALITA'	Puntualità Reale 2022 (%)	Obj 2022 (%)
Treni LP a Mercato (entro 10')	78,0	81,1
Treni LP - Servizio Universale (entro 15')	86,7	85,7
Treni Regionali (entro 5')	90,4	90,2
Treni Merci (entro 30')	57,5	57,0

I valori di puntualità registrati nel 2022 sono in linea con gli obiettivi aziendali per il segmento Servizio Universale, Regionale e Merci, mentre il segmento AV risulta sotto obiettivo.

In particolare, per i treni AV, dopo un primo trimestre positivo, si è registrata una flessione delle *performance* più accentuata nei mesi centrali dell'anno, da ricondurre ad un generale incremento dei volumi di traffico ed all'aumento dei guasti all'infrastruttura e al materiale rotabile, correlati al caldo anomalo registrato tra i mesi di maggio e settembre. Si evidenzia anche la crescita di alcuni fattori esterni particolarmente impattanti sulla regolarità dell'esercizio quali la presenza di estranei e/o animali lungo la linea e investimenti di persone.

Il segmento Merci è stato interessato nei primi due mesi dell'anno dai problemi correlati alle limitazioni prescritte da ANSFISA sulle suole di "tipo LL" dei carri merci, che hanno imposto una riduzione di velocità ai treni merci aventi in composizione carri con tali dispositivi. L'effetto di tale prescrizione ha inciso negativamente sui valori medi di puntualità. Peraltro, altri due fattori che hanno contribuito a *performance* non positive sono stati l'attacco *hacker* ai sistemi del Gruppo FS dello scorso marzo, che ha comportato l'impossibilità di riprogrammare i treni merci durante i lavori programmati, nonché i frequenti ritardi registrati in arrivo dall'estero nelle stazioni di confine a seguito di importanti lavori presso Gestori limitrofi (in particolare Austria e Germania).

È opportuno evidenziare che nel 2022 i volumi di traffico sono complessivamente in crescita rispetto al 2021, specialmente per i segmenti AV e Servizio Universale, che avevano maggiormente risentito delle restrizioni durante il periodo più acuto della pandemia.

I volumi di traffico sono tornati pressoché ai livelli del 2019. In particolare, dal mese di marzo i volumi dei treni AV si attestano a quasi il 90% del periodo pre-Covid-19; peraltro, in alcune fasce orarie e su alcune direttrici (in particolare nel pomeriggio e sulla Dorsale MI-RM) i volumi sono tornati a valori prossimi al 100%.

PARTNERSHIP TRA I GESTORI EUROPEI DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Nel corso del 2022 l'impegno di RFI nell'ambito dei quattro Corridoi Europei Merci di interesse italiano (Reno Alpi, Scandinavo Mediterraneo, Baltico Adriatico e Mediterraneo) si è focalizzato sul presidio delle attività operative e di *governance* dei corridoi merci previste dalla normativa europea e sulle iniziative necessarie a garantire il rinnovo del proprio *staff* distaccato con funzioni direttive presso le strutture di corridoio in scadenza nel corso dell'anno. I corridoi merci di interesse italiano, inoltre, hanno continuato a gestire progetti pilota, alcuni di iniziativa RFI, finalizzati al rafforzamento della competitività del trasporto merci internazionale.

In particolare, il **Corridoio Baltico Adriatico** ha realizzato un "*case study*", finalizzato alla definizione di nuove regole di allocazione di capacità nel caso di applicazione delle procedure ICM (*International Contingency Management*) per la gestione delle interruzioni rilevanti non pianificate del traffico internazionale ed ha altresì avviato sia le attività necessarie alla definizione di un'offerta di capacità integrata gestore dell'infrastruttura-terminal (progetto TICO - *Terminal Integrated Capacity Offer*) che un progetto sul Tarvisio, con il coinvolgimento delle imprese ferroviarie, finalizzato alla diminuzione dei tempi di sosta alla frontiera.

La *task force* del Brennero, istituita ad inizio 2020 su iniziativa dei CEO di RFI, OBB-Infra e DB Netz, per migliorare la *performance* ferroviaria merci sull'asse Monaco-Verona e gestita dal **Corridoio Scandinavo Mediterraneo**, ha concordato l'istituzione di due gruppi permanenti di lavoro, ovvero:

- il gruppo congiunto di monitoraggio della *performance* ferroviaria sull'asse del Brennero;
- il gruppo di coordinamento per l'individuazione di azioni di miglioramento della comunicazione tra i gestori e della puntualità dei treni internazionali.

Tra le attività promosse dal **Corridoio Mediterraneo** per il rafforzamento della *performance* transfrontaliera, oltre a quelle già realizzate dalla task force di Villa Opicina, si segnala l'avvio di un processo strutturato di consultazione delle imprese ferroviarie in tema di interruzioni programmate sul valico di Modane.

Nel corso del 2022, RFI è stata impegnata nell'attività di aggiornamento della lista dei progetti di investimento ferroviari 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.

Contemporaneamente, la Società ha supportato il Ministero nella revisione tecnico-strategica della quinta edizione dei CNC (*Core Network Corridor Work Plan*) elaborata dai Coordinatori europei e pubblicata nel secondo semestre dell'anno.

Inoltre, è proseguita la collaborazione con il Ministero dei Trasporti in merito alle discussioni in ambito Consiglio dell'UE sulla proposta di revisione del Regolamento UE 1315/2013 attraverso la condivisione di contributi specialistici, quali emendamenti normativi e proposte di modifica delle mappe TEN T. Tale supporto verrà garantito da RFI per tutto il corso dell'iter legislativo del nuovo Regolamento TEN T, che dovrebbe essere adottato alla fine del 2023.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Febbraio

Impugnazione Lodo RFI – FCA (Fiat Chrysler Automobiles 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.

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

In data 11 febbraio 2022 è stato sottoscritto tra RFI e il GC Cepav Due un Addendum (al Secondo Atto Integrativo) per l'istituzione di un Collegio Consultivo Tecnico, al fine di dirimere le controversie più importanti insorte tra Committente e GC. Le Parti successivamente, in data 20 giugno 2022, hanno proceduto con la stipula di un secondo Addendum, che sostituisce il precedente, al fine di dare atto delle ulteriori intese fra loro intervenute e di definire compiutamente la disciplina del Collegio.

Linea AV/AC Verona-Padova: Tratta Verona – Padova: 1^ Lotto funzionale Verona-bivio Vicenza

In data 28 febbraio 2022, secondo quanto previsto dall'art.4.4 del 2^Atto Modificativo, è stato sottoscritto tra RFI ed il GC Consorzio Iricav Due il verbale di Variante n.1 al Progetto Definitivo del 1^Lotto Funzionale Verona Bivio Vicenza, che modifica la configurazione delle opere di consolidamento in *jet grouting* della galleria GA01.

La suddetta variante, senza alcun impatto sui termini di ultimazione contrattuali dell'intervento, ha comportato una riduzione di circa 3,8 milioni di euro del prezzo forfettario del 1^Lotto Funzionale Verona-bivio Vicenza. Successivamente, in data 23 novembre 2022, è stata sottoscritta dal Referente di Progetto la Delibera n.1 di approvazione del progetto esecutivo del secondo pacchetto di varianti non localizzative ai sensi dell'art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2006.

Marzo

Piano d' Impresa 2022-2031

In data 8 marzo 2022, il consiglio di amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'impresa societario 2022-31 rientrante nel più ampio Piano decennale di Gruppo. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo dedicato "Piano d'Impresa 2022-2031".

Realizzazione asse ferroviario Palermo – Catania – Messina

In data 18 marzo 2022, con ordinanza n. 13, il Commissario ha approvato il progetto definitivo del Lotto 5: Catenanuova – Dittaino nell'ambito del più ampio progetto "Realizzazione asse ferroviario Palermo – Catania – Messina" Nuovo collegamento Palermo – Catania.

Attacco informatico

In data 23 marzo i sistemi del Gruppo Ferrovie dello Stato hanno subito un attacco *hacker* che ha causato rallentamenti e ritardi sulla rete ferroviaria e più in generale l'indisponibilità della rete aziendale. Nonostante il

pronto intervento delle strutture di *Security&Risk/Cyber Security* e della Società *FSTechnology* per sanare la situazione le conseguenze dell'attacco si sono protratte per diversi mesi a seguire.

Aprile

Decreto-legge n. 36/2022

In data 30 aprile 2022 è stato pubblicato sulla G.U. Serie Generale n. 100 il D.L. n.36/2022 "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)" con cui sono stati normati taluni aspetti di interesse del GI. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo Quadro normativo e regolatorio.

Giugno

Nuovo assetto organizzativo Gruppo FS

Il nuovo assetto organizzativo del Gruppo FS vede, con effetto dal 1° giugno 2022, la costituzione di quattro poli che comprendono aree di business omogenee, il Polo Infrastrutture, il Polo Passeggeri, il Polo Logistica, il Polo Urbano. RFI ha assunto il ruolo di Capogruppo di Settore del Polo Infrastrutture composto da RFI, le sue controllate, Anas S.p.A.; Italferr S.p.A.; Ferrovie del Sud Est S.r.l. per la sola area infrastruttura ferroviaria. Tale Polo ha come missione quella di garantire la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale. Inoltre, è stato adottato un nuovo modello di governance di Gruppo impostato su due distinti livelli per l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento:

- un primo livello, in cui la *Holding Ferrovie dello Stato Italiane SpA* esercita il ruolo di indirizzo strategico e finanziario mediante direzione e coordinamento sulle Capogruppo di Settore;
- un secondo livello, nel quale le Capogruppo di Settore svolgono una funzione di indirizzo, coordinamento e controllo tecnico-operativo (incluso l'ambito di gestione rischi) delle società appartenenti allo stesso settore, mediante direzione e coordinamento esercitata attraverso controllo societario o su base contrattuale.

Linea AV/AC Verona-Padova: Tratta Verona – Padova: 1^ Lotto funzionale – Nodo di Verona ingresso Est

In data 28 giugno 2022, il Commissario Straordinario di Governo ha firmato l'Ordinanza n.7 con cui ha autorizzato l'avvio dell'iter autorizzativo del progetto definitivo del "Nodo AV/AC di Verona Est". L'iter risulta tuttora in corso in attesa dell'espressione di alcuni enti interessati.

Svio della locomotiva di coda del Frecciarossa 9311

In data 3 giugno 2022 la locomotiva di coda del Frecciarossa 9311 partito da Torino alle 8.50, sulla linea Torino-Napoli, è uscita fuori dai binari nei pressi della galleria Serenissima, a due passi dalla stazione Prenestina di Roma. L'incidente non ha causato feriti e le cause dello svio del treno sono ancora da accertare.

Luglio

Nuovo assetto organizzativo di primo riporto dell'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale

In data 6 luglio 2022 sono state istituite alle dirette dipendenze dell'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale la Vice Direzione Generale Sviluppo e *Standard* e la Vice Direzione Generale *Network Management* Infrastrutture con lo scopo di: a) accelerare, anche in ottica di sostenibilità, la realizzazione delle *strategic propositions* del Piano

Industriale 2022-2031; b) facilitare e velocizzare, nell'ambito del PNRR, l'attuazione del programma di investimenti sull'infrastruttura ferroviaria ai fini del raggiungimento degli obiettivi nei tempi richiesti dal programma europeo; c) rafforzare la resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per anticipare potenziali minacce, affrontare eventi avversi e favorire l'implementazione di azioni per la resilienza al *climate change*, assicurando livelli elevati di affidabilità, disponibilità, regolarità e puntualità alle IF ed al cliente finale, anche mediante l'apporto integrato e sinergico delle funzioni aziendali.

Agosto

Linea AV/AC Verona-Padova: Tratta Verona – Padova: 2^ Lotto funzionale Attraversamento di Vicenza

Con Ordinanza n.8 del 08 agosto 2022 il Commissario Straordinario ha autorizzato RFI all'avvio, dell'iter autorizzativo di verifica di ottemperanza del progetto definitivo del "2° Lotto Funzionale Attraversamento di Vicenza" relativamente alle parti di progetto ricomprese all'interno del corridoio urbanistico individuato dal CIPE con la Delibera n. 64/2020 di approvazione del progetto preliminare. Con la medesima ordinanza è stato inoltre autorizzato l'avvio della Conferenza di Servizi di cui all'art. 167.c 5 D.Lgs. 163/2006 per l'acquisizione dell'intesa della Regione Veneto sulla localizzazione dell'opera relativamente alle parti di progetto variate ricadenti all'esterno del suddetto corridoio urbanistico.

L'iter di verifica di ottemperanza è stato avviato con la trasmissione del Progetto Definitivo agli enti in data 08 agosto 2022 e la Conferenza di Servizi per l'approvazione delle opere esterne al corridoio urbanistico approvato dal CIPE si è tenuta il 28 settembre 2022. Gli iter risultano, ad oggi, tuttora in corso.

Settembre

Finanziamento *intercompany* a valere su emissione obbligazionaria "green" - serie 20 emtn

In data 7 settembre 2022 – con regolamento il 14 settembre – FS Italiane ha collocato il suo sesto *green bond* per l'ammontare di 1,1 miliardi di euro.

L'emissione è dedicata al finanziamento degli *Eligible Green Projects* secondo quanto previsto dal *Green Bond Framework* di FS aggiornato nel giugno 2022.

A valere sui proventi dell'emissione, FS ha concesso a RFI un prestito *intercompany* di 200 milioni di euro per finanziare progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale in linea con il *Green Bond Framework* di FS. Nello specifico i proventi consentono di finanziare – per la prima volta - gli investimenti per il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli. Tutti gli investimenti finanziati rispondono ai criteri della Tassonomia UE, come confermato dalla *second party opinion di Sustainalytics*.

Dicembre

Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest

In data 20 dicembre 2022 è stato approvato il Progetto Definitivo del Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest mediante l'Ordinanza n. 9 emessa dal Commissario Straordinario ex art.4, Legge n.55/2019, come modificato dall'art. 9 del D.L. n 76/2020 convertito dalla Legge n.120/2020 e s.m.i.. Successivamente, in data 23 dicembre 2022 è stata avviata la gara per l'affidamento in appalto della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori

relativi ad Opere Civili, Armamento Ferroviario, Trazione Elettrica e Impianti Tecnologici del Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest.

Legge di Bilancio 2023

In data in data 29 dicembre 2022 è stata emanata la Legge n. 197 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025" (c.d. Legge di Bilancio 2023). Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Quadro normativo e regolatorio".

RISORSE UMANE

L'evoluzione degli organici di RFI nell'anno 2022 ha registrato un *trend* di crescita (entrate per 2.779 a fronte di uscite per 1.598) finalizzata al miglioramento del *mix* generazionale e all'accrescimento delle competenze tecnologiche e professionali per far fronte ai maggiori impegni derivanti dal PNRR e alla conseguente rivisitazione dei relativi volumi di operatività.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 1° gennaio 2022 – 31 dicembre 2022:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2021: n. 27.892 unità (di cui 262 Dirigenti e 27.630 tra Addetti e Quadri).
- consistenza del personale RFI al 31.12.2022: n. 29.073 unità (di cui 300 Dirigenti e 28.773 tra Addetti e Quadri).

Formazione

Il 2022 è stato caratterizzato dalla piena ripresa di tutta l'attività formativa, con un utilizzo mirato dell'approccio progettuale sperimentato negli anni di pandemia che, valorizzando la modalità *blended*, ha consentito di far crescere i volumi complessivi (+16% rispetto al 2021), senza un eccessivo aggravio della spesa logistica. I volumi formativi erogati nel 2022 superano le 450.000 gg/uomo (380.000 gg/uomo nel 2021), con oltre 25.748 partecipazioni (ovvero circa il 91% della popolazione aziendale).

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.

Infine, è stato ultimato il percorso *e-learning* relativo al progetto "*Human Factor over all*", avviato nel 2021, destinato alla diffusione della cultura della sicurezza a tutta la popolazione aziendale, in particolare a quella di esercizio.

SOSTENIBILITÀ E AMBIENTE

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

Nel 2022, 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 da realizzare entro il 2026.

Gli investimenti RFI inseriti nel PNRR, in attuazione del Regolamento UE 2021/241, sono stati definiti insieme al MIT 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 questo quadro complesso, RFI ha avviato un imponente ed accelerato sforzo realizzativo e gestionale per l'attuazione degli investimenti PNRR in parallelo con gli altri interventi programmati, sempre nel rispetto dei principi per la qualità degli investimenti infrastrutturali ma anche alla sostenibilità di tutti i processi che compongono la sua intera catena del valore.

Sul fronte della *governance* societaria, mirata al rafforzamento dell'integrazione della sostenibilità nelle strategie e nell'operatività aziendale, nel 2022 sono state sviluppate numerose iniziative. Tra le più rilevanti:

- l'avvio della fase operativa del progetto di *change management* "Sostenibilità RFI on the go" e della correlata Mappa di azione strategica per la transizione *ESG* di RFI che definisce le Linee di azione strategica (LAS) da seguire per accelerare l'integrazione delle migliori pratiche di sostenibilità nella conduzione degli investimenti ed in genere di tutti i processi aziendali, in una logica di sistema. Nel 2022 sono stati avviati oltre 40 Cantieri *ESG*. Si segnala che, a giugno 2022, il progetto "Sostenibilità RFI on the go" ha avuto un riconoscimento di livello internazionale dall'UIC (*Union Internationale des Chemins de fer*), quale *best practice* di eccellenza nell'ambito della trasformazione sostenibile della Ferrovia;
- il contributo della Società all'elaborazione del Piano di Sostenibilità '22-'31 del Gruppo, con la valorizzazione delle iniziative presenti nei Piani di Impresa di RFI e delle Controllate maggiormente in grado di contribuire agli obiettivi di lungo periodo del Gruppo relativi agli ambiti: a) "Energia ed emissioni"- *Carbon Neutral* entro il 2050 (inclusa trazione)-; b) "Mobilità Sostenibile"- Passeggeri: 5 % di *modal shift* da auto privata a mobilità condivisa, pubblica e dolce al 2030 (15% al 2050), rispetto al 2015; Merci: 50% trasporto su gomma e 50% trasporto su treno al 2050 (tratte superiori a 300 km)-; c) "Sicurezza"- *Best in class* in Europa. *Vision*: entro il 2050, zero Eventi Mortali a viaggiatori su mezzi del Gruppo FS (treno, autobus e altri sistemi di mobilità), a persone interferenti con l'ecosistema ferroviario, a personale del Gruppo FS e delle ditte appaltatrici, meno 50%, rispetto al 2015, degli incidenti mortali sulle strade di competenza Anas entro il 2030;
- l'assunzione, tra gli obiettivi aziendali comuni a tutto il *management* del Gruppo, e per il terzo anno consecutivo, di un impegno specificamente mirato al miglioramento del profilo di sostenibilità del Gruppo verso il contrasto ai cambiamenti climatici. Nel 2022 l'obiettivo, che ha alzato il livello di sfida rispetto agli anni precedenti, è stato legato all'incremento nella misura del 10% (nel 2021 era il 4%) dell' "indice di efficienza carbonica", calcolato come rapporto tra il valore economico generato (determinato secondo standard internazionali quale somma dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, e dei proventi diversi) dal

Gruppo FS, a cui RFI contribuisce, e le emissioni dirette e indirette di CO₂ prodotte complessivamente dal Gruppo nello stesso anno rispetto alla baseline 2021 (VEG/CO₂ pari a 6.097 euro/tonn CO₂). Queste ultime sono calcolate a partire dai consumi energetici - rendicontati nel Rapporto di Sostenibilità e nella Dichiarazione Non Finanziaria ex d.lgs 254/2016 di Gruppo (soggetti a «*limited assurance*» da parte di certificatore esterno) - convertiti in CO₂ attraverso l'utilizzo di fattori di conversione definiti da enti nazionali e internazionali che tengono conto anche della composizione del mix energetico nazionale;

- la collaborazione della Società con MIT e MEF nella definizione - strategica, metodologica, programmatoria, ecc. - del nuovo approccio di sistema allo sviluppo sostenibile delle infrastrutture del Paese testimoniato anche dall'individuazione nel nuovo Contratto di Programma '22-26 (App. 11) degli SDGs cui ogni tipologia di investimento fornisce direttamente o indirettamente un contributo in attuazione della Direttiva Presidenza del Consiglio dei Ministri del 7 dicembre 2021.

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 2022, RFI e le sue Controllate hanno condotto la rendicontazione infrannuale 2022 finalizzata all'integrazione delle informazioni non finanziarie nella Relazione Finanziaria Semestrale 2022 di Capogruppo.

Nell'autunno 2022 è stato quindi avviato il processo di rendicontazione di sostenibilità 2022 sia in RFI che nelle società controllate Blufferies Srl, Blujet Srl, Grandi Stazioni Rail Spa e Terminali Italia Srl destinata all'alimentazione del RdS e della DNF di Gruppo 2022. 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 300 indicatori qualitativi con il coinvolgimento di circa 50 tra strutture centrali e territoriali e, in parallelo, ha coordinato la rendicontazione di circa 190 indicatori da parte di ciascuna delle quattro controllate coinvolte nel processo 2022.

Rispetto all'anno precedente, i risultati RFI 2022 relativi agli ambiti energia e ambiente evidenziano:

- per l'**energia elettrica per "usi interni" diversi da trazione** un incremento del consumo complessivo (~+5%) che si attesta nel 2022 su ~478 GWh, in leggera crescita anche rispetto al periodo pre-pandemico a seguito dell'attivazione di nuovi impianti tecnologici; nel 2022 aumenta in parallelo la quota di energia elettrica per usi interni coperta da garanzie grazie all'innalzamento a 200 GWh/anno (pari al 40% del fabbisogno complessivo) della fornitura di energia green tramite un nuovo contratto attivo dal maggio '22 (la restante quota, così come l'energia elettrica per trazione, è approvvigionata direttamente da RFI sulla Borsa Elettrica (GME) tramite 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'IFN nel corso del 2022, un incremento di dell'8,6% - per un totale di ~5.600 GWh - da attribuirsi ad un aumento dei volumi di circolazione nel corso del 2022;
- per il **gasolio** una sostanziale tenuta del consumo complessivo (~1%) - nel complesso pari a ~19 milioni litri - per l'effetto combinato di un incremento dei consumi di gasolio per la trazione ferroviaria (~4%) e

la navigazione (~4%) e di una diminuzione dei consumi per riscaldamento (~-20%) dovuta sia alla più efficiente gestione degli asset sia alle temperature meno rigide registrate nei mesi invernali;

- per il **gas naturale** (il cui consumo complessivo si attesta nel 2022 su ~8,3 milioni di smc) una riduzione dei consumi pari a circa il -7% da attribuirsi principalmente alla dismissione di impianti di riscaldamento a gas metano e di deviatori a gas;
- per le **acque** un decremento di circa il 3% dei consumi idrici societari – complessivamente pari nel 2022 a circa 11 milioni di mc – riferibile, da un lato, alla diminuzione del consumo per uso civile di circa il -2%, legata ai minori prelievi da acquedotto e alla chiusura di alcuni pozzi, dall'altro lato, al minor utilizzo di acqua (uso industriale) per il lavaggio dei treni (c.ca -39%), pari a circa -140.000 mc rispetto al 2021, correlato al progressivo ripristino dei cicli standard a seguito della cessazione dell'emergenza sanitaria, e infine alla sempre più puntuale rilevazione dei consumi;
- per i **rifiuti** una diminuzione complessiva di circa il 17% – complessivamente pari nel 2022 a ~247.000 tonnellate – con minore produzione sia di rifiuti speciali non pericolosi (inviati a recupero c.ca -15%, inviati a smaltimento c.ca -47%), dovuta a minori quantità di acciaio e cavi in rame, sia di rifiuti speciali pericolosi (inviati a recupero c.ca -24%, inviati a smaltimento c.ca -67%), dovuta al proseguimento del programma di progressiva sostituzione delle traverse in legno impregnato di olio di creosoto con traverse in legno eco-impregnate o in c.a.p., a minore impatto ambientale. Resta sostanzialmente invariata nel 2022 vs 2021 la proporzione tra rifiuti speciali non pericolosi (89%) e pericolosi (11%) mentre ritorna al 99% la quota dei rifiuti inviati a recupero.

Gestione ambientale

Nel quadro del più complessivo impegno per la sostenibilità, anche nel 2022 RFI ha portato avanti numerose attività di tutela e valorizzazione ambientale nell'ambito del proprio Sistema di Gestione Ambientale (SGA), incardinato nel Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza di RFI, che considera anche il sistema di gestione della sicurezza e salute sul lavoro ed 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 'Gestione dei prodotti e degli articoli contenenti talune sostanze o miscele' nell'ambito della "Gestione della sicurezza e salute sul lavoro nei cantieri temporanei o mobili".

Sono stati, inoltre, emanati gli Elenchi degli Obblighi di Conformità Normativa in materia di sicurezza sul lavoro e in materia di tutela ambientale.

È stata garantita la partecipazione dei gruppi di lavoro istituiti in ambito confindustriale per la gestione degli impatti ambientali connessi all'introduzione di alcune nuove norme in materia di tracciabilità dei rifiuti.

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 presentazione del relativo progetto operativo di bonifica.

Per quanto riguarda specificamente le attività relative al risanamento acustico, è proseguito l'esame ed il riscontro a circa 220 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.

QUADRO MACROECONOMICO

L'economia internazionale, nel corso del 2022, ha mostrato una decelerazione diffusa tra i maggiori Paesi. I principali fattori di freno alla crescita mondiale sono stati l'inflazione alta e persistente, nonché il peggioramento delle condizioni finanziarie, che gradualmente hanno portato ad una contrazione dei consumi e degli investimenti. Inoltre, l'incertezza legata al conflitto in Ucraina, l'indebolimento dell'economia in Cina e, soprattutto nel corso della prima parte dell'anno, le difficoltà di approvvigionamento lungo le catene del valore hanno fortemente penalizzato l'andamento del ciclo economico globale.

Nel corso del 2022, l'inflazione ha continuato ad aumentare raggiungendo valori che non si rilevavano da decenni. Nell'ultimo scorcio dell'anno, mentre negli USA si sono manifestati segnali per una stabilizzazione dell'inflazione, nell'Unione Europea l'andamento dei prezzi appariva ancora in crescita. Il significativo indebolimento dell'euro rispetto al dollaro ha rappresentato, nella prima parte del 2022, un fattore aggiuntivo di spinta al rialzo sull'inflazione in Europa, anche se nel quarto trimestre si è cominciata a registrare un'inversione di tendenza.

L'attuale ondata inflazionistica, la più forte dagli anni Settanta, ha orientato in senso restrittivo la politica monetaria delle Banche Centrali. A partire dal luglio scorso la BCE, in linea con le decisioni della FED, ha varato tre aumenti del tasso ufficiale di riferimento - l'ultimo dei quali a dicembre - e sono prevedibili ulteriori rialzi nel corso del 2023. Secondo le stime di Prometeia (dicembre 2022), la crescita del PIL e del commercio mondiali per l'anno 2022 si sono attestate rispettivamente al +3,0% e al +3,5%, in evidente calo rispetto al 2021.

Dati economici mondiali		2021	2022
PIL		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Mondo	6,3	3,0
	Paesi avanzati	5,2	2,6
	USA	5,9	2,0
	Giappone	1,7	1,2
	Area euro	5,3	3,4
	Paesi emergenti	6,9	3,1
	Cina	8,1	3,3
	India	8,3	6,7
	America Latina	6,3	2,4
Petrolio (Brent \$ per barile)		70,8	99,3
Commercio mondiale		9,5	3,5
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022</i>			

Nell'area Euro, l'andamento del ciclo economico è stato positivo nei primi sei mesi dell'anno e si è rivelato ancora solido nel terzo trimestre, nonostante i continui e forti aumenti dei prezzi legati alla crisi energetica. La buona *performance* si è basata principalmente sulla spesa per consumi delle famiglie dopo che quasi tutte le restrizioni legate alla pandemia sono state rimosse. Una marcata diminuzione, diffusa a tutti i principali paesi europei, è stata osservata nel settore delle costruzioni, dove potrebbero aver pesato la carenza di materiali e manodopera qualificata.

Nel confronto europeo, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+3,9%) è stata superiore a quella di Francia (+2,6%), Germania (1,9%) e alla media UEM (3,4%), ma inferiore a quella della Spagna (+4,6%).

L'inflazione nell'Area Euro è stata pari all'8,6%, in crescita più che significativa rispetto al 2021.

	2021	2022	2021	2022
Prodotto interno lordo			Inflazione	
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	5,3	3,4	2,6	8,6
Germania	2,9	1,9	3,2	8,9
Francia	6,8	2,6	2,1	5,9
Italia	6,7	3,9	1,9	8,1*
Spagna	5,5	4,6	3,0	8,3

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022
*fonte ISTAT, gennaio 2023

In Italia la crescita dell'attività economica nel corso del 2022 è stata ampiamente superiore rispetto alle previsioni di primavera, formulate dopo l'invasione russa in Ucraina. Il principale traino è stato la domanda interna, il cui miglioramento ha riflesso l'ottima *performance* della spesa delle famiglie, cui si è aggiunto il contributo positivo degli investimenti strumentali.

L'andamento della domanda estera ha mostrato una contrazione determinata dalla vivacità delle importazioni ma anche dalla debolezza delle esportazioni, in particolare quelle di servizi.

Dal lato dell'offerta, la crescita ha avuto origine quasi esclusivamente dal settore del commercio, dei servizi di alloggio e di ristorazione, mentre il settore dell'industria in senso stretto ha iniziato a registrare una battuta di arresto.

L'Italia ha chiuso il 2022 con una crescita del PIL pari al 3,9% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha visto una crescita dell'8,1% rispetto al 2021.

2022				
PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	<i>variazione percentuale su trimestre precedente</i>			
PIL	0,2	1,1	0,5	0,0
Domanda interna	-0,3	1,1	1,8	-0,3
Spesa delle famiglie e ISP	-1,2	2,5	2,5	-0,6
Spesa delle AP	0,6	-1,2	-0,2	0,0
Investimenti fissi lordi	3,8	1,5	0,8	-1,0
- costruzioni	4,6	0,8	-1,3	-0,3
- altri beni di investimento	3,1	2,2	2,9	-1,1
Esportazioni di beni e servizi	5,2	2,1	0,1	-0,6
Importazioni di beni e servizi	3,8	2,1	4,2	-1,5

Fonte dati: Prometeia, dicembre 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

	<i>valori in milioni di euro</i>			
	2022	2021	Variazione	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	3.233	3.057	176	6%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.075	2.892	183	6%
Altri proventi	158	165	(7)	(4%)
Costi operativi	(2.712)	(2.605)	(107)	4%
Costo del personale	(1.488)	(1.545)	57	(4%)
Altri costi netti	(1.224)	(1.060)	(164)	15%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	521	452	69	15%
Ammortamenti	(137)	(110)	(27)	25%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(102)	(69)	(33)	48%
Accantonamenti	30	–	30	
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	312	273	39	14%
Proventi e oneri finanziari	(49)	2	(51)	(2.550%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	263	275	(12)	(4%)
Imposte sul reddito	–	–	–	
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	263	275	(12)	(4%)
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	263	275	(12)	(4%)

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nel 2022 rispetto al 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.

L'incremento dei ricavi delle vendite e prestazioni, pari a 183 milioni di euro, è legato in parte a ricavi che sono compensati da corrispondenti costi, che non generano variazioni di margine per la Società:

- maggiori ricavi per servizi accessori alla circolazione per 71 milioni di euro, per la vendita di trazione elettrica che cresce a seguito del forte incremento dei prezzi (34 milioni di euro) ed all'aumento del fabbisogno (37 milioni di euro), conseguente alla ripresa della circolazione dei treni rispetto all'anno precedente, che è stato caratterizzato

dalle restrizioni per il Covid-19. L'incremento dei ricavi è compensato parzialmente dall' analogo aumento dei costi dell'energia presente nella variazione delle materie prime, sussidiarie e di consumo;

- maggiori ricavi per lavori conto terzi per 17 milioni di euro, riconducibili principalmente alla realizzazione della Metroferrovia di Palermo (11 milioni di euro), al disarmo dello scalo di Porta Romana (9 milioni di euro) e all'intervento dell'asse tematico di Roma Lido (7 milioni di euro), mentre quelli legati ai lavori di costruzione e/o miglioria sulla ferrovia concessa umbra scendono di 10 milioni di euro. I relativi costi, inclusi tra i costi per servizi, crescono invece di 15 milioni di euro.

Il restante incremento, pari a circa 95 milioni di euro, è legato principalmente ai seguenti fattori:

- Ricavi da pedaggio e sconto (+244 milioni di euro).
I ricavi da pedaggio si incrementano non solo per l'aumento dei volumi di traffico, soprattutto nel segmento Premium e Basic, conseguenza dell'allentamento delle misure restrittive legate alla pandemia da Covid-19 (+143 milioni di euro), ma anche per effetto del minore impatto degli interventi legislativi che hanno richiesto al Gestore l'applicazione di uno sconto a copertura delle perdite causate dalla pandemia da Covid-19 (+101 milioni di euro).
- Contributi Covid (-170 milioni di euro)
Contestualmente allo sconto, si sono ridotti anche i contributi stanziati dagli interventi legislativi, pari a 130 milioni di euro nel 2022 (di cui 115 milioni di euro ex D.L. n. 4/2022 Sostegni Ter e 15 milioni di euro ex D.L. n. 115/2022 Aiuti Bis relativo al settore merci), rispetto ai 300 milioni di euro del 2021 (di cui 150 milioni di euro derivanti dalla legge n. 178/2020 e 150 milioni di euro dal D.Lgs. n. 73/2021 Sostegni Bis).
- Peggioramento del saldo relativo alle penalità da *performance regime* e inadempimento contrattuale (20 milioni di euro) e minori conguagli relativi al pedaggio degli anni precedenti (114 milioni di euro), che nel 2021 avevano beneficiato degli effetti della Delibera ART n. 88/2021.
- Incremento di 90 milioni di euro dei contributi da Contratto di Programma – Parte Servizi ed incremento dei ricavi diversi di 48 milioni di euro, legato al rilascio di fondi risultati esuberanti nell'anno.
- I ricavi da servizi diversi crescono di 15 milioni di euro rispetto al 2021 grazie a maggiori ricavi per siti e gallerie (10 milioni di euro), a seguito del rinnovo dei contratti con i gestori TIM e Vodafone e alla regolarizzazione dei debiti/crediti verso Wind anni 2019-2021, per prestazioni sanitarie (2 milione di euro), a seguito del maggior numero di visite effettuate, e per multe e penalità (3 milioni di euro).

Gli Altri proventi registrano un decremento di 7 milioni di euro, attribuibile principalmente ad eventi del 2021 che non si sono verificati nell'anno corrente, in particolare:

- Minori altre penali per 4 milioni di euro, per effetto dell'iscrizione nel 2021 del recupero competenze relativamente alla sentenza sul raddoppio Cervaro-Bovino;
- Minori ricavi per prestazioni diverse per 3 milioni di euro, derivanti principalmente da una riduzione dei canoni attivi per manutenzione e tele-conduzione verso Terna e installazione radio base verso Wind.

Sul fronte dei costi, si evidenzia che nel corso del 2022 è stato sottoscritto l'accordo per il rinnovo del CCNL, i cui effetti hanno inciso significativamente sulla voce "Costi del personale"; l'accantonamento effettuato durante gli anni di *vacatio* contrattuale è risultato, infatti, esuberante rispetto alle esigenze emerse in sede di accordo e pertanto si è proceduto al rilascio della parte eccedente di 43 milioni di euro. Tale risparmio è stato parzialmente compensato da un incremento del costo pari a 17 milioni di euro, legato ai maggiori costi per effetto consistenze, ai maggiori

costi di competenze accessorie e oneri sociali, connessi alla ripresa delle attività post Covid-19, mitigati dal risparmio per effetto *turnover*. Per quanto riguarda le evoluzioni processuali del contenzioso lavoro, durante l'esercizio è emersa la necessità di appostare maggiori accantonamenti per 7 milioni di euro rispetto all'anno precedente; viceversa, in relazione agli incentivi all'esodo, il fondo è risultato esuberante per 12 milioni di euro che sono stati rilasciati nel 2022 (nel 2021 invece erano stati accantonati 25 milioni di euro).

Come evidenziato in precedenza, anche a causa delle condizioni macroeconomiche e dell'assetto geopolitico europeo sfavorevoli, il 2022 evidenzia una tendenza al rialzo esponenziale dei costi dell'energia elettrica – iniziato a partire dal mese di settembre 2021 – che ha determinato un notevole incremento del costo delle materie prime, sussidiarie di consumo e merci, sebbene in relazione all'alta tensione sia stato calmierato dal sistema di agevolazioni legate al Regime Tariffario Speciale. In particolare, la Società ha consuntivato nel 2022 maggiori costi dell'energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni per 41 milioni di euro (di cui 65 milioni derivanti dall'aumento dei prezzi, compensati da maggiori conguagli anni precedenti per 24 milioni di euro registrati nel 2021 e non verificatesi nell'anno in corso), di illuminazione e la forza motrice per 93 milioni di euro.

Si evidenzia che mentre l'incremento del costo dell'energia alta tensione non genera un saldo sfavorevole al conto economico del Gestore, viceversa quello dell'illuminazione e forza motrice, c.d. energia bassa media tensione, è un costo a carico della Società.

Inoltre, le stesse condizioni sopra evidenziate hanno comportato anche un notevole aumento dei prezzi dei materiali impiegati, causando un incremento di costo per 36 milioni di euro.

Si evidenzia, in aggiunta, un decremento degli impieghi di materiali per attività di investimento (132 milioni di euro), compensato da minori capitalizzazioni di materiali di pari importo, registrate negli oneri capitalizzati per lavori interni.

I costi per servizi registrano un incremento di 27 milioni di euro relativo a molteplici eventi. Si riportano di seguito i principali:

- i costi per servizi informatici crescono complessivamente per circa 15 milioni di euro, di cui 6 milioni di euro legati alle extra attività connesse all'attacco informatico subito dal Gruppo nel mese di marzo;
- l'aumento dei costi dell'energia ha determinato un forte incremento anche delle utenze immobiliari, che sono cresciute di 7 milioni di euro;
- le mutevoli condizioni di mercato hanno determinato un aumento dei costi delle polizze RCT per 6 milioni di euro;
- l'allentamento delle misure restrittive da Covid-19 ha comportato un incremento dei costi per viaggi e soggiorno per 6 milioni di euro, dovuto alla maggiore mobilità;
- un incremento dei costi per lavori c/terzi di 15 milioni di euro, in linea con la variazione delle relative voci di ricavo, riconducibile ai lavori di realizzazione della Metroferrovia di Palermo (+10 milioni di euro), di disarmo dello scalo di Porta Romana (+11 milioni di euro), a lavori sull'asse tematico Roma-Lido (+6 milioni di euro), parzialmente compensati da una riduzione dei costi per manutenzioni sull'infrastruttura ferroviaria umbra (-9 milioni di euro) e per la realizzazione di barriere anti rumore per BBT (- 3 milioni di euro);
- minori costi di manutenzione ordinaria per 6 milioni di euro, dovuti principalmente alla riduzione degli interventi per calamità naturali;

-
- minori accantonamenti e maggiori rilasci per 20 milioni di euro, derivanti dall'andamento favorevole nell'anno dei contenziosi giudiziali e stragiudiziali, compensati parzialmente da un lieve incremento di 2 milioni di euro dei costi per prestazioni professionali.

I costi per godimento beni di terzi registrano un incremento pari a 4 milioni di euro, legato a maggiori oneri per noleggio carri.

Gli oneri capitalizzati per lavori interni generano un miglioramento del conto economico di circa 41 milioni di euro, per maggior impiego di personale e maggiori oneri indiretti, connesso alle intense attività di investimento portate avanti nell'anno; si rileva un decremento riconducibile a un minore impiego dei materiali (132 milioni di euro), in linea con il decremento dei consumi in conto investimento del magazzino, come rappresentato sopra.

Coerentemente con la crescita del traffico ferroviario, sono aumentati gli ammortamenti per 27 milioni di euro.

La voce «Svalutazioni e perdite (riprese) di valore» presenta un incremento di 32 milioni di euro dovuto principalmente alla svalutazione dei crediti, compensato parzialmente da minori svalutazioni dei terreni, impianti e macchinari.

Dalle analisi effettuate nel corso dell'anno sulle richieste di accesso al fondo sostegno al reddito e all'occupazione per le politiche attive, la consistenza del fondo è risultata esuberante rispetto alle esigenze e perciò si è provveduto ad effettuare un rilascio di 30 milioni di euro.

Il saldo finanziario presenta un peggioramento di 51 milioni di euro, dovuto a maggiori oneri per *Interest Cost* legati al TFR per 8 milioni di euro, maggiori interessi passivi verso le banche per 9 milioni di euro, non più coperti da contributi, e minori proventi finanziari per 37 milioni di euro, derivanti dalla rivalutazione monetaria, nel 2021, del credito verso le IF a seguito dell'applicazione della Delibera ART n. 88/2021; tale riduzione del saldo è in parte compensata da minori interessi verso la Controllante per 3 milioni di euro, derivanti dalla minore esposizione debitoria nei suoi confronti (grazie soprattutto al rimborso, a fine 2021, del finanziamento della *tranche 2* del programma EMTN).

Stato patrimoniale riclassificato

	valori in milioni di euro		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto*	(1.650)	(1.145)	(505)
Altre attività nette	323	1.053	(730)
Capitale circolante	(1.327)	(92)	(1.235)
Immobilizzazioni tecniche	36.836	36.744	92
Partecipazioni	144	144	-
Capitale immobilizzato netto	36.980	36.888	92
TFR	(323)	(404)	81
Altri fondi	(486)	(660)	174
TFR e Altri fondi	(809)	(1.064)	255
Attività Nette Possedute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	34.844	35.732	(888)
Posizione finanziaria netta a breve*	(1.321)	(388)	(933)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	2.071	2.184	(113)
Posizione finanziaria netta	750	1.796	(1.046)
Mezzi propri	34.094	33.936	158
COPERTURE	34.844	35.732	(888)

*Per una più corretta esposizione sono state riclassificate le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione nel 2021

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2022; 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 888 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato del decremento del Capitale Circolante (1.235 milioni di euro) nonché della riduzione degli Altri Fondi (174 milioni di euro) e del TFR (81 milioni di euro) e Misura 1.6: Potenziamento delle linee regionali dall'incremento del Capitale Immobilizzato Netto (92 milioni di euro).

Il decremento del Capitale Circolante è determinato dal decremento sia del Capitale Circolante Netto (505 milioni di euro) che delle Altre Attività Nette (730 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto si decrementa di 505 milioni di euro per effetto di maggiori debiti commerciali non correnti e correnti (386 milioni di euro), riferiti soprattutto agli appaltatori di opere di investimento, di minori acconti a fornitori (2 milioni di euro), di minori crediti commerciali correnti e non correnti (161 milioni di euro), in parte compensati da maggiori rimanenze di magazzino (8 milioni di euro), legate all'aumento dei prezzi delle materie prime e dall'incremento dei contratti in costruzione (36 milioni di euro) relativi essenzialmente alla realizzazione della Metroferrovia di Palermo.

Le Altre Attività Nette si decrementano di 730 milioni di euro, principalmente per l'effetto di maggiori crediti verso il MEF, MIT e UE ed altri (254 milioni di euro), a fronte dell'incremento netto dei relativi acconti (1.225 milioni di euro), di maggiori altri debiti correnti e non correnti (65 milioni di euro), maggiori ratei e risconti (4 milioni di euro) ed altri debiti tributari (5 milioni di euro), compensati parzialmente da maggiori altri crediti correnti e non correnti (312 milioni di euro), soprattutto verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (CSEA), conseguenti al rincaro del costo dell'energia rispetto al precedente anno e da minori debiti verso istituti previdenziali (3 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di 92 milioni di euro è attribuibile all'aumento delle Attività immateriali (128 milioni di euro), in particolare all'incremento delle progettazioni relative ad interventi in perimetro PNRR, e degli Investimenti immobiliari (10 milioni di euro), compensati dalla riduzione degli Immobili, impianti e macchinari (46 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2022 le voci TFR e Altri fondi si decrementano rispettivamente di 81 milioni di euro e di 174 milioni di euro. Più precisamente, il decremento della voce Altri Fondi è ascrivibile all'effetto combinato di utilizzi, rilasci e riclassifiche (191 milioni di euro), parzialmente compensati da nuovi accantonamenti (17 milioni di euro).

Le Coperture decrementano di 888 milioni di euro, per effetto del miglioramento sia della Posizione Finanziaria a breve (933 milioni di euro) che della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (113 milioni di euro), in parte compensato dall'incremento dei Mezzi Propri per 158 milioni di euro.

Nel dettaglio, il miglioramento della Posizione Finanziaria Netta (1.046 milioni di euro) è principalmente determinato dal:

- miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (933 milioni di euro), per effetto dell'incremento del conto corrente intersocietario fruttifero (271 milioni di euro) e del conto corrente di tesoreria (751 milioni di euro), dall'incremento degli altri crediti finanziari correnti (10 milioni di euro), dal decremento della quota dei finanziamenti a breve (12 milioni di euro) e dalla riduzione delle passività correnti per *leasing* (3 milioni di euro), in parte compensati dall'incremento della quota a breve dei finanziamenti a medio lungo termine (107 milioni di euro) e dal decremento delle attività finanziarie per accordi di servizio in concessione (7 milioni di euro);
- miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (113 milioni di euro), principalmente per effetto di minori finanziamenti verso banche (146 milioni di euro) ed altri finanziatori (19 milioni di euro) e maggiori altri crediti finanziari non correnti (95 milioni di euro) in parte compensati da maggiori passività non correnti per *leasing* (17 milioni di euro), da maggiori debiti verso controllante (110 milioni di euro) e minori crediti per conti correnti vincolati (20 milioni 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 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Mezzi propri SP riclassificato	34.094	33.936	158
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	1	(5)	6
TOTALE PATRIMONIO NETTO	34.095	33.931	164

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Si evidenzia che l'esercizio in esame, al pari del 2021, è stato fortemente permeato dal tema del PNRR. 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 relazione ai progetti in ambito PNRR si riportano di seguito il dettaglio delle misure 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: circa 4,6 miliardi di euro distribuite sui seguenti itinerari:

- Napoli – Bari: sono stati affidati i lavori di realizzazione della linea ferroviaria di tutti i lotti inseriti in PNRR, per complessivi circa 90 km; nello specifico sono in corso di realizzazione i lotti della Orsara-Bovino, Cancellone-Frasso, Frasso-Telese, Telese-Vitulano, Apice-Hirpinia e Napoli-Cancellone.
- Palermo-Catania-Messina: riguarda tratte funzionali, per complessivi circa 150 km, di cui sono in corso gli iter negoziali per il Lotto 3 Caltanissetta Xirbi-Lercara e Lotto 4a Enna-Caltanissetta Xirbi; sono state consegnate le prestazioni per il Lotto 4b Dittaino-Enna e Lotto 5 Catenanuova-Dittaino. Il Lotto 6 Catenanuova- Bicoocca è in corso di realizzazione.
- Salerno-Reggio Calabria: per il Lotto 1a Battipaglia – Romagnano ed Interconnessione con Linea Storica Battipaglia-Potenza nel mese di dicembre si è concluso l'iter autorizzativo e sono state avviate le attività negoziali.

Al 2022, sono stati raggiunti i seguenti traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui:

- Contabilizzazioni in linea con il "tasso di realizzazione annuale rispetto ai costi totali finanziati con il PNRR" pari a 12,36%;
- Aggiudicazione degli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania con riferimento alle tratte "Orsara-Bovino", "Catenanuova-Dittaino" e "Dittaino-Enna".

Misura 1.2: Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa

Risorse PNRR: circa 8,6 miliardi di euro distribuite sui seguenti itinerari:

- Brescia-Verona-Vicenza: sono in fase di realizzazione la tratta Brescia-Verona (circa 48 km) e la tratta Verona-Bivio Vicenza (circa 44 km), con completamento previsto entro giugno 2026.
- Liguria-Alpi: sono in corso di realizzazione i lavori relativi allo scavo delle gallerie del Terzo Valico dei Giovi e agli interventi nel Nodo di Genova, con rispettivamente l'82% ed il 100% di gallerie scavate. Nel mese di dicembre si è concluso l'iter autorizzativo e sono state avviate le attività negoziali per il Quadruplicamento Pavia - Milano Rogoredo prima fase e velocizzazione Milano - Genova; mentre per il Potenziamento della linea Gallarate - Rho prima fase è tuttora in corso l'iter autorizzativo.
- Verona-Brennero (Circonvallazione di Trento): nel mese di settembre sono state avviate le attività negoziali per la realizzazione delle opere relative alla Circonvallazione di Trento, che sono tuttora in corso.

Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui:

- Contabilizzazioni in linea con il "tasso di realizzazione annuale rispetto ai costi totali finanziati con il PNRR" pari a 19,33%.
- Avvio della procedura di gara per l'assegnazione dei lavori Liguria - Alpi.

Misura 1.3: Connessioni diagonali

Risorse PNRR: circa 1,6 miliardi di euro distribuite sui seguenti itinerari:

- Roma-Pescara: è in corso l'iter autorizzativo per i lotti prioritari.
- Orte-Falconara: è stato avviato l'iter autorizzativo per il Raddoppio PM228-Castelplanio con bypass di Albacina e per il Nuovo collegamento PM 228-Albacina.
- Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: relativamente alla tratta Potenza-Metaponto è in corso l'iter autorizzativo per gli interventi prioritari sul tratto Grassano - Bernalda. Per quanto riguarda l'interconnessione tra la nuova linea AV SA-RC e la linea esistente Battipaglia-Potenza sono in corso le attività negoziali unitamente al Lotto 1a AV SA-RC.

Misura 1.4: Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)

Risorse PNRR: circa 3 miliardi di euro. Sono stati stipulati entrambi gli Accordi Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione sulle linee oggetto del PNRR del sistema ERTMS. Complessivamente sono stati stipulati 32 contratti applicativi tra attività di progettazione ed esecuzione. Inoltre, sono state completate le attività di realizzazione degli

interventi, nel rispetto delle modalità e tempistiche richieste, su alcune tratte prioritarie (*Breakthrough Program e DD*), raggiungendo il *target* nazionale previsto per il 2022 di 312 km.

Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui:

- 312 km di rete su cui è implementato il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario;
- Aggiudicazione degli appalti per lo sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario.

Misura 1.5: Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave

Risorse PNRR: circa 3 miliardi di euro. Sono in corso le attività di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali e sono stati già attivati circa 160 km, raggiungendo il *target* nazionale previsto per il 2022 di 150 km.

Con riferimento agli iter autorizzativi, in particolare, si segnala che:

- si sono conclusi gli iter autorizzativi e sono state avviate le attività negoziali nel mese di dicembre dei seguenti interventi: elettrificazione Ivrea – Aosta; Elettrificazione Palermo - Trapani via Milo; variante Val di Riga (collegamento diretto linea Brennero - linea Pusteria) e PRG di Bressanone; potenziamento linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello prima fase; collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo; raddoppio Campoleone-Aprilia; potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia;
- sono stati avviati gli iter autorizzativi dei seguenti interventi: PRG e ACC del P.M. Cargnacco; nodo di Bolzano: galleria del Virgolo; interventi di riqualificazione connessi con il nodo di interscambio Pigneto; nodo ferroviario di Torino – Completamento Linea Diretta Torino Porta Nuova – Torino Porta Susa.

Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui ulteriori 110 km (oltre ai 40 km previsti a dicembre 2021) di miglioramento progressivo dei nodi e delle linee ferroviarie nazionali (nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave).

Misura 1.6: Potenziamento delle linee regionali

Risorse PNRR: circa 100 milioni di euro per la realizzazione degli interventi sulla IFN.

Nel mese di gennaio 2022 sono stati sottoscritti da RFI (individuato quale Soggetto Attuatore ai sensi e per gli effetti del Decreto MIMS n. 439/2021) con le pertinenti Regioni (in qualità di beneficiarie del finanziamento) e il relativo gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale (in qualità di concessionario) tre accordi, rispettivamente con:

1. con la Regione Piemonte e GTT per la realizzazione degli interventi sulle linee ferroviarie regionali Torino-Ceres e Canavesana (per un importo pari a 120,5 milioni di euro);
2. con la Regione Friuli-Venezia Giulia e Ferrovie Udine-Cividale per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici previsti sulla linea Udine-Cividale (per un importo pari a 41,09 milioni di euro);
3. con la Regione Umbria per la realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici sull'intera rete "Ferrovie Centrali Umbra", nella cui gestione RFI è subentrata a partire dal 1° luglio 2019 (per un importo pari a 163 milioni di euro).

Misura 1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud

Risorse PNRR: circa 2,3 miliardi di euro. Sono in corso le attività di progettazione dei principali nuovi interventi al sud.

In particolare, si segnala che si sono conclusi gli iter autorizzativi e sono state avviate le attività negoziali per i seguenti progetti: completamento Ferrandina-Matera, raddoppio Codogno-Cremona-Mantova prima fase; completamento collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano; collegamento aeroporto di Brindisi; nodo di Catania - allungamento pista.

Inoltre, sono stati avviati e sono in corso gli iter autorizzativi relativi agli interventi di adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido e di elettrificazione della tratta Barletta – Canosa.

Misura 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud

Risorse PNRR: circa 700 milioni di euro per la riqualificazione di 38 stazioni ferroviarie del Sud per migliorarne la funzionalità degli edifici, la qualità dei servizi forniti, l'efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma, minimizzando l'impatto ambientale. Sono state avviate 12 progettazioni nell'anno 2022 raggiungendo il target nazionale previsto per il 2022. Nel dettaglio sono state avviate le attività di progettazione degli interventi delle stazioni di Acireale, Acquaviva delle Fonti, Brindisi, Crotone, Napoli Centrale, Nocera Superiore, Potenza Centrale, Potenza Superiore, Reggio Calabria Lido, Rosarno, Sarno, Siracusa, Teramo, Torre del Greco e Marsala. Sono state inoltre avviate 6 realizzazioni nel 2022 (nello specifico sono state avviate le attività di realizzazione degli interventi per le stazioni di Scalea S. Domenica Talao e Vibo Valentia-Pizzo, S. Severo, Giovinazzo, Sapri, Milazzo). Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui l'avvio della progettazione per il miglioramento di 12 stazioni ferroviarie (gestite da RFI) nel sud.

Avanzamento economico degli investimenti

Nel corso del 2022 gli investimenti infrastrutturali della Società sono stati pari a complessivi 5.930 milioni di euro, con un incremento pari a 339 milioni di euro (circa 6%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 3.369 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 2.561 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 282 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

A marzo è stata attivata una prima fase della SSE con impianto funzionante come cabina TE all'interno della SSE Bramante nell'ambito del progetto Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura.

Nel secondo trimestre è stata attivata la riconfigurazione ACC presso Capua e nel nodo di Brescia, entrambe per risoluzione Non Conformità.

Nell'ambito degli interventi nel Nodo di Napoli sono state attivate le riconfigurazioni degli ACC Pontecagnano ed una Fase dell'ACC di Napoli C.le.

Nell'ambito del Potenziamento tecnologico Monza-Chiasso è stato attivato l'interfacciamento Chiasso ed il regime ERTMS Liv.2 (sovrapposto) nella tratta Chiasso- Desio (Km 41,3); inoltre vi sono stati interventi sulla direttrice Milano-Chiasso nell'ambito dei sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano. Il regime ERTMS Liv.1 (sovrapposto) è stato attivato anche nella tratta Stabio-Confini di Stato (Km 3) e Ventimiglia- Bordighera (senso dispari per Km 4,75).

Nel mese di giugno sono stati attivati i punti di evacuazione antincendio nella galleria Ognina all'interno del Raddoppio Messina-Siracusa. In Sardegna è stato attivato l'ACCM e il Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) nella tratta Cagliari - Decimomannu (16 Km) con Posti Periferici Multistazione (PPM) a Decimomannu, Elmas, Cagliari. Il Sistema SCMT è stato messo in servizio anche nelle tratte: Corteolona – Casalpusterlengo (22,5 Km), Foggia - Manfredonia (35,6 Km), Fornaci di Barga- Lucca (31,9 Km) e Legnago-Rovigo (47 Km), Piazza Serchio- Fornaci Di Barga (25,5 Km), Alano – Montebelluna (17,4 Km), Lentini Dir – Caltagirone (Km 66,3), San Piero a Sieve - Borgo San Lorenzo (Km 4,762), Vicenza-Dueville (Km29,69), Mercato S. Severino – Borgo (Km 9,1) e Conselice Z.I. – Lavezzola (Km 3,68).

Nel mese di agosto è stato riconfigurato l'ACCM del Nodo di Firenze e sono state attivate le Aste Parenzane Varco 2 all'interno della Stazione Trieste Campo Marzio.

Nell'ultimo trimestre sono state attivate la nuova fermata di Milano Tibaldi e la Fase funzionale due della tratta Arezzo Sud (i)-Orvieto Sud (e) nell'ambito dell'*upgrading* linea Direttissima Firenze-Roma.

Altre attivazioni hanno riguardato il DCO/SCC con ACCM nella tratta Voghera – Broni (Km 21,37), il BCA (Blocco Conto Assi) nella tratta Valmadrera- Lecco (Km 3,7), il DCO/CTC/ACCM nella tratta San Piero a Sieve - Borgo San Lorenzo (Km 4,76) con relativi PPM nelle stazioni di S. Piero a Sieve e Borgo S. Lorenzo, il DCO/CTC nella tratta Lavezzola – Lugo e l'ACC nel Posto di Movimento di Cantalupo, Valmadrera, Macerata e Tolentino. Nella tratta Alessandria- P.M. Cantalupo (Km.7,5) è stata messa in servizio la banalizzazione.

Sono stati soppressi 48 Passaggio a livello.

Principali progettazioni

A gennaio sono state avviate le progettazioni definitive del quadruplicamento in uscita da Brescia Est all'interno della Linea AV/AC MI-VR: tratta Brescia-Verona, dell'ACC Bolzano, del PRG di Ronco Scrivia all'interno dell'*upgrading* tecnologico Tortona (e)-Bivio Fegino(i) e dei binari di Arrivi Partenze e Terminal IV Modulo all'interno del Potenziamento Interporto Verona Quadrante Europa. È stato ultimato il Progetto Definitivo dell'Attraversamento di Vicenza, nell'ambito della Linea AV/AC MI-VE: tratta Verona-Vicenza.

Nel mese di febbraio sono state ultimate le progettazioni definitive di adeguamenti tecnologici nell'ambito del Raddoppio Lunghezza-Guidonia e del Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Est.

Nel mese di marzo è stata avviata la Progettazione Definitiva dell'adeguamento a sagoma PC/80 delle gallerie lato Emilia all'interno dell'*Upgrading* prestazionale Corridoio Scandinavia – Mediterraneo area Tirrenica. Infine, sono stati ultimati i Progetti Definitivi dell'interramento della stazione Catania, dell'elettrificazione Ivrea-Aosta e dell'adeguamento Chivasso-Aosta e del PP-ACC di Modena all'interno del Potenziamento tecnologico Bologna-Piacenza.

Nel mese di aprile è stato ultimato il Progetto Definitivo del nuovo PRG di Vado Ligure 2^a fase; è stata avviata la Progettazione Definitiva per gli interventi di sostituzione del binario di stazionamento all'interno della stazione di Bari Centrale nell'ambito della sistemazione del Nodo di Bari e della riconfigurazione ACCM Bovino-Cervaro interfaccia ACC Foggia all'interno del Raddoppio Pescara-Bari.

Nel mese di maggio si sono concluse le Progettazioni Definitive per interventi tecnologici all'interno del potenziamento Padova-Castelfranco e delle barriere antirumore all'interno del potenziamento degli impianti ferroviari a servizio del porto di Trieste.

Nel mese di giugno è stato avviato il Progetto Definitivo del PRG di Pescara Terzo Binario, della riconfigurazione ACC a nord di Ortona all'interno del raddoppio Pescara-Bari, del PRG di Bergamo e dell'ERTMS Linea Palermo - Catania; si è concluso il Progetto Definitivo del nuovo Posto Centrale Palermo, del PM San Donà all'interno del Potenziamento Linea Venezia-Trieste, della 2^a fase del SCCM all'interno dell'Upgrading tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli e dell'adeguamento sagoma a PC80 lato Emilia della Linea Bologna-Prato.

Nel mese di luglio sono stati avviati i Progetti Definitivi delle opere sostitutive per la soppressione del Passaggio a Livello alla pk 61+321 all'interno della Linea Fossano-Cuneo, dell'ACC Verona Quadrante Europa, del completamento tecnologico della tratta Udine-Ronchi Legionari Nord, della trasformazione in Stazione della Fermata di Catania Fontanarossa, dell'allestimento PC di Torino Lingotto e del Nuovo Posto Centrale di Reggio Calabria. Infine, si sono conclusi il Progetto Definitivo dell'ACCM2 PM Maddaloni-Cervaro all'interno del Lotto Apice-Hirpinia, del DOTE AV/AC Roma-Napoli e del Piazzale IS Prenestina.

Nei mesi di agosto e settembre è stato ultimato il Progetto Definitivo del rinnovo Posti Centrali Cagliari, dell'elettrificazione Barletta-Canosa e della Galleria Cutro nell'ambito dell'Elettrificazione Catanzaro-Crotone-Sibari. È stato avviato il Progetto Definitivo dell'ACC Verona Quadrante Europa e della connessione ferroviaria con l'interporto Guasticce.

Nell'ultimo trimestre del 2022 è stato avviato il Progetto Definitivo del Nuovo Posto Centrale di Reggio Calabria mentre si è conclusa la progettazione definitiva del PRG e ACC Milano Centrale, del Potenziamento Lamezia-Settingiano e dell'ACC di Bolzano, dell'upgrading infrastrutturale e tecnologico Tratta Bivio Aurisina - Villa Opicina, dello Sviluppo dei Posti Centrali Nord, del restyling Posti Centrali Pisa e del PRG di Bergamo.

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 MIT nel 2018 e presentato ai principali *stakeholders* nell'ambito di uno specifico *workshop* a fine 2018. Nel corso del 2022, è stata aggiudicata la seconda gara d'appalto multi-tecnologica per la progettazione e la realizzazione su tutto il territorio nazionale dell'ERTMS (*European Rail Transport Management System*) per un totale di circa 4200 km di linee, in coerenza con gli impegni del PNRR. La gara è stata suddivisa in

quattro lotti geografici per garantire l'uniformità tecnologica del sistema: "Centro Nord", "Centro Sud", "Centro", "Sud".

È stato emesso il documento di Piano Regolatore *Radio Block Center (RBC)* che fornisce una panoramica delle giurisdizioni degli RBC/SDT (Sistema Distanziamento Treni) già attivati/di imminente prossima realizzazione (fino al 2027) e la possibile strategia di completamento delle realizzazioni RBC/SDT su tutta la Rete fino al 2036, con l'obiettivo di massimizzare l'unicità tecnologica dei sistemi con particolare riferimento alla componente *ERTMS* nei Posti Centrali.

A dicembre 2022 è iniziata la verifica della Progettazione Esecutiva relativamente alla linea Lamezia Terme – Catanzaro Lido.

Nell'ambito dell'integrazione Terra-Bordo sulle linee ERTMS, è stato istituito un tavolo di coordinamento con il MIT e le imprese ferroviarie per l'armonizzazione delle tempistiche di realizzazione terra-bordo del piano Accelerato *ERTMS*. Da tutti gli *stakeholders* è stato richiesto l'aggiornamento delle tempistiche del Piano *ERTMS* in linea con lo stato di avanzamento delle progettazioni, al quale si è cominciato a lavorare nell'ultimo trimestre 2022 e la cui emissione è prevista per i primi mesi del 2023. Infine, si segnala che è stato concluso il processo di integrazione dei:

- SSB Alstom ERTMS B3 MR1 su ETR675 (Italo) sulla linea AV/AC Roma – Napoli;
- SSB Alstom ERTMS B3 MR1 su ETR204 (Trenord) sulla linea ERTMS di Livello 2 Novara – Rho;
- SSB Progress Rail ERTMS B3 MR1 su Traxx DC3V (Medway) sulla linea AV/AC Firenze – Roma.

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 è titolare di finanziamenti sia per interventi di completamento della precedente programmazione 2007-2013 sia per nuovi interventi interamente a carico della attuale Programmazione per un totale di costi da richiedere a rimborso pari a circa 1.099 milioni di euro, cui corrisponde un contributo, al netto del *Funding Gap*, di 996,1 milioni di euro.

Nel corso degli anni 2017-2022 sono state presentate domande di rimborso per 966 milioni di euro che hanno determinato un ammontare certificato da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti pari a 710,4 milioni di euro e un incasso pari a 708 milioni di euro, di cui 152 milioni di euro nel 2022. La restante parte verrà presumibilmente incassata nel corso del 2023 al netto delle spese considerate non ammissibili.

Risorse FESR –POR 2014-2020

RFI è titolare di risorse assegnate per 450 milioni di euro, al netto del *Funding Gap*, alle regioni Campania, Sicilia, Calabria e Basilicata a valere sull'obiettivo tematico 7.

Al 2022 sono state presentate domande di rimborso per 360 milioni di euro.

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

L'ammontare finanziato a valere della programmazione 2014-2020 è pari a 134 milioni di euro.

Nel corso del 2022, con riferimento alla suddetta programmazione sono stati incassati da RFI 3,70 milioni di euro relativi ai progetti "ERTMS on strategic sections of 3 CNCs" e "ERTMS trackside equipment on Italian sections of the ERTMS Corridors/Core Network Corridors in compliance to the Breakthrough Program".

Nell'ambito della nuova programmazione 2021-2027, a gennaio 2022 RFI ha partecipato al bando *CEF Transport 2021* candidando 6 progetti nell'ambito delle General Envelope e della Military Mobility. Dei succitati 6 interventi 5 sono stati ammessi a finanziamento. I rispettivi Grant Agreement sono stati siglati ad ottobre dello stesso anno prevedendo un contributo per RFI pari a 111,72 milioni di euro. Di questi, ne sono stati incassati 41,64 milioni di euro a dicembre 2022 a titolo di prefinanziamento.

Sempre nell'ambito della programmazione 2021-2027, RFI ha partecipato al secondo bando *CEF Transport 2022*, la cui pubblicazione è stata anticipata da parte dell'Agenzia esecutiva della Commissione Europea (CINEA) al 12 maggio 2022 con esclusivo riferimento alla Military Mobility in considerazione del contesto geopolitico. Nel rispetto dei termini di presentazione delle proposte (29 settembre 2022), RFI ha candidato il progetto "Upgrading projects to 740 m train length of several stations on the Tyrrhenian Railway line" che, in sede di valutazione, non è stato ritenuto idoneo ad essere ammesso a cofinanziamento.

La CINEA, ha poi proceduto (il 13 settembre 2022) alla pubblicazione del restante bando *CEF Transport 2022*, cui RFI ha partecipato applicando alla *General Envelope* entro la scadenza prefissata del 18 gennaio 2023. In tale ambito, sono state presentate 6 proposte - 2 in qualità di Coordinatore e 4 di Promotore - con cui RFI ha richiesto un contributo di 49,90 milioni di euro.

I risultati del bando verranno resi pubblici nel corso del I semestre del 2023 e gli eventuali *Grant Agreement* verranno stipulati entro ottobre 2023.

INFRASTRUTTURA

LE STAZIONI

Le stazioni hanno storicamente accompagnato l'evolversi degli stili di mobilità e del territorio in cui sono inserite. Per tale ragione RFI oramai da anni è impegnata, per le sue oltre duemila stazioni, in un progetto di sviluppo di un nuovo *concept* di stazione quale nodo intermodale e polo di attrazione per città sostenibili. Le stazioni ferroviarie saranno *hub* multi-servizi, luoghi della mobilità integrata e sostenibile non più concepiti come meri luoghi di transito, di arrivo e partenza dei viaggiatori ma come poli che esprimono valore culturale, sociale ed economico a basso impatto ambientale.

L'attuazione di questo progetto necessita sia di azioni dirette di RFI, sia di azioni concertate che presuppongono una stretta cooperazione di RFI con Istituzioni ed Enti locali.

Tra le azioni dirette di RFI è da segnalare la conclusione, nel 2022, della progettazione della seconda fase di sviluppo di *StationLAND*, ossia della piattaforma di *location intelligence* che consente di fornire informazioni (dati, planimetrie, informazioni geografiche, trasportistiche, ecc.) riguardanti le stazioni ferroviarie ed il territorio che le ospita con l'obiettivo di rendere le stazioni RFI facilmente accessibili e integrate con il contesto urbano. Sono stati avviati i lavori di riqualificazione e manutenzione straordinaria di circa 22 stazioni e completate le progettazioni di fattibilità tecnico-economica definitive di circa 25 stazioni diffuse su tutto il territorio italiano.

Il 2022 ha visto inoltre il consolidamento di numerose iniziative di *stakeholder engagement* (MIT, Regioni, Città Metropolitane, Comuni), volte alla promozione della centralità delle stazioni ferroviarie e alla loro integrazione con le città, all'interno delle politiche di sviluppo e degli strumenti di pianificazione territoriale e della mobilità.

In questo ambito di azioni concertate con altri Enti, 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 corso del 2022, è stato siglato il protocollo di intesa per l'intermodalità con la Regione Liguria, che si aggiunge a quelli in essere sottoscritti con altre Regioni a partire dal 2020. L'obiettivo di tali protocolli d'intesa è la promozione dell'accessibilità delle stazioni ferroviarie, quali *hub* della mobilità integrata e sostenibile nei centri urbani.

Sul tema della sostenibilità, si segnalano due importanti iniziative:

- la progettazione e la realizzazione di percorsi ciclabili di connessione stazioni-poli universitari finanziata dal MIT con Decreto Direttoriale n.73 del 14 marzo 2021;
- l'avvio di progetti di fattibilità tecnico – economica (PFTE) utili ai fini dell'installazione di pannelli fotovoltaici nelle stazioni e nei parcheggi di pertinenza. Sono stati individuati, infatti, alcuni siti in ambito stazioni con caratteristiche spendibili per avviare la progettazione inerente all'installazione e la messa in esercizio di pannelli fotovoltaici sia in copertura del Fabbricato Viaggiatori che su apposite pensiline a copertura dei parcheggi auto.

Nell'ambito delle azioni che RFI promuove per migliorare la qualità dei servizi resi alla clientela, si segnala il progetto "pilota" che ha preso avvio a Roma Termini nel mese di dicembre 2022 che prevede, tra gli altri, la scesa in campo in stazione di un *team* di persone dedicate all'ascolto ed al supporto informativo per coadiuvare l'accessibilità ai servizi ferroviari e di stazione. Infine, si segnala che nel corso del 2022 sono proseguite le iniziative atte a contenere la diffusione del virus nelle stazioni ferroviarie, a seguito dell'emergenza pubblica originata dalla diffusione del Covid-19 quali in particolare attività di disinfezione e sanificazione.

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 (CST¹) sia a livello nazionale (NRV²).

La successiva tabella riporta, per ogni "categoria di rischio" e per ogni indicatore definito (unità di misura espressa in FWSI³ 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).

Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI
			CST	NRV	Consuntivo 2022
			COMUNI (x10 ³)	ITALIA (x10 ³)	RFI (x10 ⁴)
1. Passeggeri	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	10,10
2. Dipendenti o Imprese Appaltatrici	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	77,90	18,90	5,67
3. Utilizzatori dei passaggi a livello	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	19,98
4a. Altra persona sul marciapiede	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
4b. Altra persona che non si trova sul marciapiede					
5. Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	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	189,53

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

¹ *Common Safety Target* - Obiettivi Comuni di Sicurezza

² *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.

³ FSWI - *Fatalities and Weighted Serious Injuries* (decessi e lesioni gravi ponderate).

(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**⁴. Nel corso del 2022 sono stati registrati 114 eventi. L'aumento rispetto al 2021 è dovuto principalmente all'incremento degli "Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento" (+32) 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 il 92% è riconducibile a cause "esogene", esterne al sistema ferroviario. Il numero di eventi associati a cause "endogene" passa dai 16 del 2021 ai 9 del 2022. La distribuzione degli incidenti significativi è evidenziata in valore assoluto e per ciascuna tipologia nella tabella che segue, nella quale si riportano gli eventi occorsi nell'esercizio 2022 raffrontati con i dati ormai consolidati del 2021.

CSI incidenti (Classificazione ERA)	Incidenti (nr.)	
	Anno 2022	Anno 2021
Collisioni di treni	4	5
Deragliamenti di treni	1	1
Incidenti ai Passaggi a livello	12	7
Incendi materiale rotabile	1	0
Altri	3	12
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	93	61
totale	114	86

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 753/80) avvenute nei contesti ferroviari. Gli incidenti tipici a responsabilità RFI hanno registrato nel 2022 un valore in diminuzione di 2 rispetto a quanto registrato nel 2021.

⁴ 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.

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 e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) 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 gennaio, l'Ente di certificazione Rina Services S.p.A. ha effettuato con esito positivo l'audit di estensione della certificazione del SIGS secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015 alla Officina Nazionale Mezzi d'Opera di Carini (PA); sempre per tale Officina, nel mese di marzo, l'Ente di certificazione Rina Services S.p.A ha inoltre concluso con esito positivo l'audit di estensione della certificazione del SIGS secondo le norme UNI EN ISO 14001:2015 e UNI ISO 45001:2018.

Si evidenzia inoltre che nel mese di ottobre l'Ente di certificazione Rina Services S.p.A. ha effettuato con esito positivo l'audit di prima sorveglianza dopo il rinnovo triennale della certificazione del SIGS (luglio 2022) secondo le norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI ISO 45001:2018.

Relazione Annuale della Sicurezza della Società – 2021

Nel mese di maggio 2022 si è provveduto alla elaborazione e trasmissione della Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2021, 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 30 maggio 2022, considera:

- i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e 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 e 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;
- l'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

Per quanto riguarda l'Autorizzazione di Sicurezza di RFI, che è stata rinnovata in data 20 dicembre 2021 dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), se ne registra nel corso del 2022 il relativo mantenimento che è stato possibile grazie all'impegno costante e proattivo da parte di tutte le Direzioni societarie coinvolte nel SGS.

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, è stata aggiornata nel mese di novembre 2022.

LA SICUREZZA DELLA INFRASTRUTTURA

Sicurezza nelle Gallerie

In data 9 agosto 2022, è stata inviata al MIT e all'ANSFISA la Relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2021 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 319 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. Al 31 dicembre 2022 sono risultati disponibili 244 su 354 gallerie interessate.

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

Nel corso del 2022:

- è stata avviata l'attività per "Analisi e valutazione dei rischi connessi con il sovraffollamento dei marciapiedi di terminali ferroviari aperti al pubblico";

- è stata avviata l'attività per "l'elaborazione di un approccio metodologico scientifico per l'analisi dei fenomeni di crollo delle pareti rocciose a seguito di fenomeni di dissesto idrogeologico che possono interessare l'infrastruttura ferroviaria";
- è stata avviata la sperimentazione in esercizio della traversa in materiale sintetico (materiali vergini rinforzati con fibre in vetro o materie plastiche riciclate rinforzate con acciaio da utilizzare in alternativa alle traverse in legno).

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 358 ponti, in aggiunta ai 2065 già verificati negli anni precedenti e 12 fabbricati in aggiunta ai 63 già verificati in precedenza;
- sono state eseguite le visite generali su: 259 ponti (382 campate) ai sensi della procedura sulle "Visite di controllo ai ponti alle gallerie e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria";
- sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 140 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 51 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:

- sono stati installate 29 postazioni di monitoraggio idrometrico degli attraversamenti ferroviari con la relativa Piattaforma di gestione e sono state avviate le attività per l'installazione di ulteriori 21 Sistemi;
- proseguono gli studi relativi alle verifiche di compatibilità idraulica sugli attraversamenti.

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

- sono state avviate le attività di realizzazione dei sistemi di allarme per la caduta massi nell'area di Milano;
- sono continuate le attività di realizzazione degli impianti nell'area di Reggio Calabria.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di ricerca

Nel corso del 2022, sono state avviate le seguenti attività:

- lo studio dei Fenomeni di Corrosione Elettrolitica in ambito ferroviario che consiste nello sviluppo di un sistema diagnostico dei fenomeni di corrosione elettrolitica negli impianti di trazione elettrica in corrente continua, basato su algoritmi numerici, al fine di modellare le correnti vaganti negli impianti di trazione elettrica per diversi scenari (es. singolo/doppio binario, non perfetto isolamento della rotaia verso terra, sbilanciamento tensioni a vuoto di SSE).
- lo studio dell'infrastruttura 5G nelle stazioni ferroviarie con il fine di studiare applicazioni basate sulla tecnologia 5G per l'indoor positioning nell'ambito delle stazioni ferroviarie a supporto delle persone con disabilità, nonché definire un modello di architettura per un'infrastruttura 5G a servizio della diagnostica ferroviaria. Nel corso dell'anno sono state realizzate le campagne di misura per la caratterizzazione elettromagnetica dell'ambito sperimentale individuato presso la stazione di Rimini.

Per quanto riguarda i principali progetti avviati negli anni precedenti e portati avanti nel 2022 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.
- 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 2022 sono proseguiti sia il progetto *Smart Rail*, finalizzato a verificare l'applicazione di sensori in fibra ottica sulla lunga rotaia saldata per monitorare le deformazioni corrispondenti ai difetti geometrici della rotaia, sia il progetto *Low Power TE* 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.

Infine, in ambito internazionale, è proseguita la partecipazione di RFI al progetto "*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.

Nel corso del 2022, sono state depositate due richieste di brevetto:

- la prima relativa alla creazione di un sistema *software* che realizza il sistema vitale di visualizzazione dello stato del sistema ACC (il cosiddetto Quadro luminoso vitale);
- la seconda, l'Interfaccia Mobile Remota (IMR), consente all'addetto alla manutenzione di interagire in modo sicuro direttamente con l'Apparato di Controllo (ACC o ACEI) per imporre l'interruzione della linea e la messa in sicurezza dell'area su cui deve essere eseguito l'intervento di manutenzione.

Piano Tecnologico di Rete

È stato predisposto l'aggiornamento 2022 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 2022, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa 11,6 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

Settore di intervento	Anno 2022	Anno 2021	Anno 2020	Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
Tecnologie per la sicurezza	9,2	9,0	14,7	20,9	21,9	28,9
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	2,2	4,7	5,1	3,1	4,0	3,7
Difesa ambiente e territorio	0,2	0,2	0,1	0,6	0,5	0,3
Altro	-	-	-	-	0,8	0,3
TOTALE	11,6	13,8	19,9	24,6	27,2	33,2

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 2022 sono state avviate le attività riguardanti lo sviluppo di un metodo semplificato per la determinazione del rischio di ribaltamento lungo linea nonché l'attività relativa alla valutazione dell'efficacia dei dispositivi di contenimento dello svio.

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

- 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. In particolare, è stato consegnato il prodotto e avviate le attività per ingegnerizzarlo e renderlo fruibile nei processi operativi;
- sviluppo del motore acustico per il *software* di simulazione acustica (INAC 3D), finalizzato alla mappatura europea, a seguito della conclusione della progettazione preliminare. Nel corso del 2022, sono state redatte la mappatura "OUT agglomerato" ed "IN agglomerato" nonché il piano d'azione relativo alla mappatura "IN agglomerato".

Comitato Tecnico e di Monitoraggio

Nel corso del 2022 si sono tenute 7 riunioni del CTM con lo scopo principale di monitorare gli sviluppi attualmente in corso per piani d'azione e categorie di innovazione. Durante tali riunioni, sono state analizzate 8 schede esigenze e 11 Istruttorie di Ricerca.

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 2022 con un risultato netto positivo pari a 4,2 milioni di euro, in diminuzione del 5% rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi risultano maggiori di 2,7 milioni di euro rispetto al 2021 per l'effetto combinato dell'incremento dei ricavi da traffico per 3 milioni di euro - determinato dall'incremento del fatturato da trasporto gommato per 2,8 milioni di euro e dall'incremento dei ricavi da trasporto ferro-cisterne per 0,2 milioni di euro - e della riduzione degli altri ricavi e proventi per 0,3 milioni di euro.

I costi operativi risultano in aumento rispetto all'anno precedente di 2,8 milioni di euro, principalmente per effetto del forte rialzo 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 degli ammortamenti (+10% rispetto al 2021), è determinato principalmente dal raddoppio della quota di ammortamento 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, si attesta sui medesimi livelli dell'esercizio precedente.

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 al 30 settembre 2023 o per il minor tempo previsto per il subentro del nuovo contraente.

La società chiude l'anno 2022 registrando un utile d'esercizio pari a circa 164 mila euro, in forte aumento rispetto all'esercizio precedente (38 mila euro). I ricavi operativi, pari a 20,1 milioni di euro, risultano in crescita del 26% 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 19,1 milioni di euro, hanno subito una variazione in aumento, rispetto al 2021, prevalentemente imputabile al costo di approvvigionamento del gasolio e all'incremento del costo del lavoro collegato all'aumento delle consistenze medie del personale marittimo registrati nell'esercizio.

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 2022 con un Risultato Netto positivo pari a 2,1 milioni di euro, in aumento del 35% rispetto all'esercizio precedente conseguente all'incremento più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi operativi.

I ricavi operativi pari a 52,3 milioni di euro registrano un aumento (+17%) rispetto all'esercizio precedente per effetto degli incrementi tariffari ISTAT, dei maggiori volumi di traffico registrati nei terminal, dell'aumento del numero dei treni manovrati e dei maggiori altri ricavi; l'incremento della voce altri ricavi ha risentito positivamente dell'avvio dell'attività di riparazione container marittimi, svolta nell'impianto di Marzaglia.

I costi operativi risultano pari a 45,6 milioni di euro, il cui aumento di circa 5 milioni di euro rispetto allo scorso anno è imputabile all'incremento del costo del lavoro (+1,1 milioni di euro) determinato dall'assunzione di nuovo personale e dall'ingresso di nuove risorse in somministrazione, e degli altri costi (+3,9 milioni di euro), tra cui costi per materie prime e costi per servizi di riparazione container.

Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni S.p.A. (partecipata al 90,34%)

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 17 gennaio 2022 è stato deliberato il XIII aumento di capitale fino ad un massimo di 150 milioni di euro, eseguito poi in due *tranche* nei mesi di marzo e di giugno. Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale complessivo ammonta a 1.165.790.910 euro, composto da n. 1.165.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. A seguito della sottoscrizione del XIII aumento di capitale, la quota di spettanza di RFI è passata dall'iniziale 89,86% all'attuale 90,34% del capitale, corrispondente a 1.053 milioni di euro. La Società ha provveduto ad effettuare, nel corso dell'anno, conferimenti alla JV BBT SE per 100 milioni di euro, mentre i restanti 50 milioni sono stati conferiti nel mese di gennaio 2023 a valle di una ripianificazione finanziaria comunicata dalla BBT SE. Tali conferimenti sono stati utilizzati per finanziare la realizzazione di attività di Fase III.

TFB ha chiuso l'esercizio 2022 con un risultato economico netto di circa 54 mila euro, in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente, per via dei maggiori ricavi (contributi soci e sopravvenienza attiva) e proventi finanziari maturati sulle giacenze di liquidità registrati nell'esercizio.

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 2022 con un Risultato Netto Positivo pari ad euro 5,9 milioni di euro, in aumento (+7%) rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi operativi pari a 187,7 milioni di euro aumentano rispetto al 2021 di circa 23,3 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato, dei maggiori ricavi da locazione (+7%), dei maggiori ricavi per rimborsi oneri di conduzione dei complessi immobiliari (+14%), dei maggiori ricavi da parcheggio (+72%), dei minori ricavi per Ingegneria & Lavori (-13%) e dei maggiori proventi (+45%).

I costi operativi, che nel 2022 ammontano a 165,1 milioni di euro e registrano un incremento di 19,3 milioni di euro (+13%) rispetto all'esercizio precedente, sono imputabili a costi del personale per 13,1 milioni di euro (in linea con l'esercizio precedente) e ad altri costi netti per 152 milioni di euro. Questi ultimi aumentano di 18,9 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato dell'incremento dei costi di conduzione dei complessi immobiliari per 16,6 milioni di euro, dei maggiori costi per godimento beni di terzi per 1,4 milioni, dei minori costi per Ingegneria & Lavori per un milione di euro.

Gli ammortamenti si incrementano di circa 1,3 milioni di euro per effetto dei nuovi passaggi a cespite di immobilizzazioni in corso, principalmente per la quota a carico di GS Rail delle opere della Legge Obiettivo e per le opere di valorizzazione degli *asset* aziendali 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 negativo di 319 mila euro dovuto soprattutto al rilascio di fondi per 337 mila euro e all'accantonamento di fondi per 656 mila.

In relazione al primo programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) di cui alla delibera CIPE n.121 del 21 dicembre 2001, nel corso del 2022 sono state presentate n. 10 richieste di erogazione diretta del contributo di Legge Obiettivo per complessivi 25,1 milioni di euro. A fronte di tali richieste il MIT ha proceduto all'erogazione dell'intero importo. Sono stati inoltre incassati 0,1 milioni di euro a fronte di richieste presentate negli esercizi precedenti. L'importo complessivamente ricevuto nel corso del 2022 è quindi pari a 25,2 milioni di euro e non risultano richieste pendenti.

In relazione agli Interventi in favore di GS Rail per la riqualificazione ed accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie (legge 11 dicembre 2016, n. 232) di cui alla Convenzione 29/04/13 n. 1-876, nel corso dell'esercizio 2022 sono state presentate 3 richieste di erogazione diretta del contributo per complessivi 2,9 milioni di euro, riferite alle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini. A fronte di tali richieste il MIT, al 31 dicembre 2022 ha proceduto all'erogazione dell'intero importo e, anche in questo caso, non risultano richieste pendenti.

Con riferimento al secondo programma relativo agli Interventi di cui al capoverso precedente, sono state presentate 2 richieste di erogazione diretta del contributo per complessivi 14,6 milioni di euro, riferite alle stazioni di Roma Termini e di Torino Porta Nuova. A fronte di tali richieste, il MIT ha proceduto all'erogazione di 9 milioni di euro.

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

La società Infrarail S.r.l. (già 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, nasce con 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.

Nel corso del primo semestre 2022, in seguito a una serie di approfondimenti per l'individuazione del modello contrattuale e organizzativo da attuare per l'esecuzione delle opere del nodo AV di Firenze, il socio unico RFI ha scelto di procedere direttamente all'affidamento dei lavori mediante gara ad evidenza pubblica, destinando l'attività di Infrarail in una prima fase all'esecuzione di prestazioni di ingegneria e, gradualmente, alla configurazione di una società di costruzione a supporto della stessa.

I nuovi assetti societari hanno comportato delle modifiche statutarie, approvate nell'Assemblea del 10 novembre 2022, riguardanti la modifica della denominazione societaria, la modifica dell'oggetto sociale e il trasferimento della sede sociale a Roma a far data dal 15 gennaio u.s..

L'adozione di tali modifiche ha permesso di ampliare il perimetro di interventi della Società su tutto il territorio nazionale, al fine di implementare il piano di riposizionamento strategico della Società per soddisfare i fabbisogni sempre più crescenti di realizzare opere complesse, specifiche dell'infrastruttura ferroviaria.

Infrarail si occuperà, con operatività in tutto il territorio nazionale, della realizzazione, gestione e manutenzione, sia in via diretta che in appalto, subappalto, gestione, project financing, concessione o sub concessione, di tutti i lavori, interventi ed impianti e di tutte le opere come descritti dalla normativa applicabile agli Appalti Pubblici, nonché quelli riconducibili alle categorie dei sistemi di qualificazione di RFI. Sono inoltre attribuiti alla competenza della società lo svolgimento di tutti i servizi e le prestazioni ad elevato contenuto tecnico e professionale.

Nel corso del 2022 la società Infrarail ha proseguito lo svolgimento delle attività oggetto del proprio incarico, ovvero attività di mantenimento e monitoraggio del cantiere, attività di manutenzione straordinaria sui beni di proprietà di RFI, residue attività di ingegneria legate alla revisione del Progetto Esecutivo ed ultime lavorazioni riguardanti il Progetto Stralcio concluso a fine maggio 2022.

Inoltre, nel corso della seconda parte dell'anno, sono stati sottoscritti nuovi incarichi riguardanti le attività di revisione della TBM-EBP e del nastro trasportatore Marti e sono stati definiti nuovi perimetri per le attività di mantenimento cantiere e monitoraggio.

La Società chiude l'esercizio 2022 con una perdita pari a euro 0,3 milioni, riconducibile a una forte contrazione dei ricavi registrati nell'esercizio pari a euro 14,3 milioni (-36% rispetto al 2021) derivanti principalmente dalle attività di costruzione avviate nel 2021.

Nel corso dell'esercizio, Infrarail ha sostenuto costi operativi pari a euro 13,7 milioni, in diminuzione rispetto allo scorso anno (-17,4%) costituiti in prevalenza da costi per servizi (euro 9,0 milioni) e costi del personale (euro 4,0 milioni circa).

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 civili e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2022 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 2022, 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 2021.

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 2022 evoluzioni processuali rispetto a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2021 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'incidente 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 RGNR – 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.

A seguito dell’impugnazione, avvenuta nel 2022, da parte del Pubblico Ministero della sentenza (relativamente alle assoluzioni della Società incolpata ex D. Lgs. 231/2001 dell’Amministratore Delegato pro tempore, del Responsabile della Direzione Territoriale Produzione di Palermo, della Responsabile della Unità Territoriale di Caltanissetta e del Capo Impianto Reparto Lavori di Agrigento) e da parte dei dipendenti condannati, è pendente il Giudizio di Appello avanti la Corte di Appello di Caltanissetta.

Con riferimento al procedimento penale n. 3651/2018 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 Srl (in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi) causando il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri – sono stati iscritti inizialmente nel registro degli indagati dirigenti e dipendenti di RFI SpA 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 poi disposta l’archiviazione delle posizioni riconducibili a Trenord Srl ed a ANSF. L’udienza preliminare, celebrata innanzi il GUP del Tribunale di Milano, si è conclusa in data 21 giugno 2021 con il rinvio a giudizio per tutti gli imputati, compresa la Società, per tutti i reati contestati (disastro ferroviario colposo, omicidio colposo, lesioni colpose, omissioni dolose di cautele contro infortuni sul lavoro). Pende attualmente il dibattimento di primo grado innanzi il Tribunale di Milano. RFI SpA è costituita quale responsabile civile e sono state ammesse quali parti civili circa 60 persone fisiche e l’associazione FILT CGIL. Uno degli imputati, lo specialista cantieri, ha definito la propria posizione con sentenza di applicazione della pena concordata di anni 4 di reclusione.

In relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca a seguito dell’incidente ferroviario avvenuto in **Viareggio** il 29 giugno 2009, si è definito in data 30 giugno 2022, innanzi alla Prima Sezione della Corte di Appello di Firenze, il giudizio di rinvio in appello ed in data 20 settembre 2022 è stata depositata la motivazione della sentenza. Si rammenta che il nuovo giudizio di appello era scaturito dal rinvio disposto dalla Corte di Cassazione, IV Sezione Penale, con la decisione dell’8 gennaio 2021, le cui motivazioni erano state depositate il 6 settembre 2021. Con riferimento alle posizioni per le quali la Corte di

Cassazione ha annullato la sentenza di II grado con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per nuovo giudizio, il Collegio Giudicante ha disposto: 1) per l'AD pro tempore di FS (già in precedenza AD di RFI), non doversi procedere in relazione al reato di omicidio colposo perché estinto per intervenuta prescrizione e per i reati di disastro ferroviario colposo, lesioni plurime colpose e incendio colposo - escluso il profilo della colpa costituito dall'omessa disposizione della riduzione della velocità dei convogli merci - la condanna alla pena di anni 5 di reclusione; 2) per l'AD pro tempore di RFI per il reato di disastro ferroviario colposo, esclusi i profili di colpa costituiti dalla violazione dell'obbligo datoriale di valutazione dei rischi lavorativi e dall'omessa disposizione della riduzione della velocità dei convogli merci, la condanna alla pena di anni 4, mesi 2 e giorni 20 di reclusione; 3) per il Responsabile CESIFER di RFI, per il Responsabile dell'Unità Produttiva Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema di Trenitalia, per il Direttore pro tempore della Divisione Cargo di Trenitalia e per un dipendente addetto ai controlli presso l'Officina Jungenthal GmbH l'assoluzione "per non aver commesso il fatto". Relativamente alle persone fisiche per le quali la Suprema Corte di Cassazione ha confermato la responsabilità per il reato di disastro ferroviario colposo, disponendo il rinvio alla Corte di Appello di Firenze per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio, il Collegio Giudicante ha stabilito per l'AD pro tempore di Trenitalia la pena di anni 4, mesi 2 e giorni 20 di reclusione e per l'AD di Cargo Chemical srl anche nella qualifica di Responsabile della BU Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica la pena di anni 4 di reclusione. Gradata anche la pena stabilita per gli imputati del Gruppo GATX e di CIMA Riparazioni. La Corte di Appello di Firenze ha condannato i responsabili civili FS e RFI solidalmente agli AD pro tempore e ai coimputati e responsabili civili già condannati dalla Corte di Cassazione al pagamento delle spese processuali del giudizio di legittimità in favore di Cittadinanzattiva Onlus, Regione Toscana e delle parti civili non ricorrenti nell'ambito del detto giudizio. Ha revocato le statuizioni civili pronunciate in II grado in favore dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio e Medicina Democratica Onlus nonché le statuizioni disposte in favore del Comune di Viareggio, rinunciante alla costituzione di parte civile. Sono stati formalizzati i ricorsi in Cassazione nei termini di legge da parte degli imputati per i quali sono state confermate le pronunce di condanna.

Si segnala altresì che, a seguito dell'accoglimento dei ricorsi straordinari per errore materiale della sentenza emessa dalla Cassazione nel 2021, proposti ex art. 625-bis c.p.p. dai Responsabili civili Trenitalia e Mercitalia Logistics, che ha determinato l'annullamento con rinvio in appello delle statuizioni civili disposte in favore delle parti civili Codacons e Cittadinanza Attiva Onlus, è in attesa di fissazione il nuovo giudizio innanzi alla Corte di Appello di Firenze su queste due posizioni.

Si comunica che il procedimento penale n. 7742/2022 RG iscritto avanti la Suprema Corte di Cassazione a seguito della formalizzazione dei Ricorsi Straordinari avanti la Suprema Corte di Cassazione presentati, ai sensi dell'art. 625 bis c.p.p., dai responsabili civili di FS Logistica e di Trenitalia e le difese 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 SpA). Tale procedimento penale si è definito con sentenza di rigetto dei ricorsi presentati dagli AD pro tempore di Trenitalia e di Cargo Chemical SpA (poi Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica SpA) e l'accoglimento dei ricorsi presentati dai responsabili civili di FS Logistica e di Trenitalia.

Non vi sono sviluppi rispetto al procedimento avanti alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo presso la quale - ai sensi dell'art. 34 della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU) e dell'art. 47 del Regolamento della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo - la difesa degli AD pro tempore di Trenitalia e di FS Logistica SpA ha proposto due ricorsi individuali per la violazione degli artt. 6 e 7 della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU) relativi alla violazione del diritto ad un equo processo e del principio di legalità.

Il procedimento penale 524/2020 RGNR, incardinato 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, risulta ancora pendente avanti al Giudice dell'Udienza Preliminare presso il Tribunale di Lodi nei confronti degli ex AD pro tempore, dirigenti e dipendenti delle società RFI e Alstom per i reati di disastro ferroviario colposo, omicidio e lesioni colpose esclusa l'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. In data 3 giugno 2022 il GIP, condividendo le argomentazioni sostenute dal PM in ordine alla insussistenza degli estremi per l'esercizio dell'azione penale, ha disposto l'archiviazione delle Società RFI e Alstom, precedentemente attinte da responsabilità ex D.Lgs 231/01, nonché di alcuni dirigenti e dipendenti inizialmente indagati.

Altri procedimenti penali rilevanti

Rispetto alle notizie esposte nella Relazione Finanziaria Annuale 2021 non vi sono state evoluzioni processuali 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. All'udienza preliminare del 21 maggio 2021 il GUP ha dichiarato la prescrizione per l'omicidio colposo, ha proscioltto 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 2021, vi sono state evoluzioni processuali nei seguenti procedimenti penali:

- 5463/10 RGNR pendente innanzi la Corte di Appello di **Cagliari** nei confronti di due dirigenti 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. A seguito dell'impugnazione della sentenza da parte degli imputati condannati, è fissata udienza in data 18 aprile 2023 avanti la Corte Suprema di Cassazione.
- 2899/2009 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di **Avellino** nei confronti, tra gli altri, di quattro ex funzionari FS imputati dei reati previsti e puniti dagli artt. 110, 589 e 590 co. 2, 3, 4, e 5 c.p.. In data 28 gennaio 2022 il Tribunale di Avellino ha emesso sentenza di condanna a dieci anni di reclusione nei confronti di due dei quattro ex funzionari FS e di due imputati estranei a FS, dichiarati colpevoli del delitto di cui agli artt. 589 commi 1, 2 e 4 c.p. in relazione al decesso di undici lavoratori. In conseguenza della condanna dei predetti due ex funzionari FS, la Società, quale responsabile civile, è stata condannata, in solido con i predetti, a rispondere delle richieste risarcitorie avanzate dalle parti civili. Più specificamente, è stata emessa condanna al risarcimento dei danni in favore di talune parti civili ossia gli eredi di dieci operai deceduti (stante la mancata costituzione degli eredi di un ex lavoratore) e quattro enti (Comune di Avellino, Associazione "Lotta per la Vita", INAIL e Camera del Lavoro di

Avellino CGIL). Ulteriormente, la Società in solido con i due ex funzionari FS, è stata condannata al pagamento di una provvisoria di euro 50.000,00 in favore degli eredi degli operai deceduti costituiti parte civile, nonché alla rifusione delle spese processuali sostenute da questi ultimi e dagli enti sopra citati per l'assistenza in giudizio. Si è in attesa del deposito della motivazione;

-1243/2010 RGNR pendente in fase di appello avanti la Corte di Appello di **Genova** a seguito dell'impugnazione della sentenza di assoluzione di un dirigente RFI imputato per omicidio colposo in violazione della normativa a tutela della sicurezza del lavoro occorso in data 24 febbraio 2010 presso la stazione La Spezia. In data 24 maggio 2022 la Corte di Appello di Genova ha confermato la sentenza di assoluzione impugnata dal PM. Si è in attesa del deposito della motivazione.

Non vi sono state evoluzioni processuali invece nei seguenti procedimenti penali:

- 649/17 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Trento;

- 406/2018 RGNR – 1667/2018 RG gip pendente in fase dell'udienza preliminare avanti il GUP di Matera;

- 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.

Altre indagini

Sconto ex DM. 44T/2000 (Sconto K2) – Sentenza del Tribunale di Roma nel procedimento civile NRG 59994/2017, Trenitalia e Mercitalia c. RFI, MIT e MEF.

Con sentenza del 1° marzo 2023 il Tribunale di Roma ha definito il giudizio civile instaurato da Trenitalia contro RFI per la ripetizione d'indebito derivante dalla mancata restituzione, riferita al periodo 1° dicembre 2005-31 dicembre 2007, di importi riconducibili al c.d. sconto K2.

Lo sconto K2 è stato introdotto dal Decreto Ministeriale 22 marzo 2000 n.44/T ed è consistito in una temporanea riduzione del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto a RFI dalle imprese ferroviarie sul presupposto che la rete ferroviaria, nelle more del completamento dell'attrezzaggio tecnologico, non consentiva agli operatori ferroviari di adottare un modello di condotta con macchinista unico in cabina di guida.

Nel giudizio, conclusosi in primo grado con la sentenza in oggetto, è stato spiegato intervento adesivo autonomo da parte di Mercitalia per il riconoscimento delle quote di sconto relative al traffico merci; ed è stata autorizzata la chiamata in causa del Ministero dei trasporti (MIT) e dell'economia (MEF) su istanza di RFI per essere garantita e manlevata nel caso di sua condanna al pagamento in favore dell'attrice e dell'interveniente.

Il Tribunale, in accoglimento pressoché integrale delle domande attoree, ha condannato RFI al pagamento di euro 144.517.283,00, oltre interessi e spese legali, a favore di Trenitalia; di euro 91.315.687,00, oltre interessi e spese legali, a favore di Mercitalia. Ha respinto la domanda di manleva proposta da RFI nei confronti del MIT e del MEF, con condanna al pagamento delle spese legali.

Come detto, lo sconto K2 è stato introdotto dal Decreto Ministeriale 22 marzo 2000 n.44/T, tale ultimo emanato in coerenza con la Delibera CIPE n.180 del 5 novembre 1999 con cui sono stati definiti portata e ratio dello sconto ponendo "a carico dell'erario gli extra costi conseguenti all'utilizzo del secondo macchinista" reso "necessario dalle insufficienze tecnologiche della rete" attribuita dallo Stato a RFI in concessione.

Il riconoscimento della sopra citata riduzione del canone è stato, quindi, indissolubilmente correlato a specifici contributi corrisposti dallo Stato attraverso il Contratto di Programma 2001-2005 (CdP), sottoscritto tra il MIT e RFI e da quest'ultima trasferiti, sotto forma di sconto, alle imprese ferroviarie utilizzatrici dell'infrastruttura ferroviaria. Dal dicembre 2005, per effetto dell'esaurirsi del finanziamento pubblico nell'ambito del Contratto di Programma 2001-2005, RFI non ha più applicato il predetto sconto e così ha operato anche per l'anno 2006 e seguenti, atteso che nelle leggi di bilancio riferite a detto periodo e, conseguentemente, negli aggiornamenti al Contratto di Programma, non è stata più assicurata la necessaria contribuzione statale ai fini dell'applicazione dello sconto medesimo.

L'effettiva provvista finanziaria – quale condizione necessaria ai fini dell'applicazione dello sconto K2 – è stata più volte ribadita anche dagli Organi ministeriali sul presupposto che RFI – in assenza della relativa disponibilità economica da assentirsi nelle leggi finanziarie e nelle conseguenti formalizzazioni degli Addendum al Contratto di Programma – non avrebbe ovviamente potuto finanziare autonomamente incentivi o sconti, di qualsivoglia natura, sul canone di utilizzo dell'infrastruttura.

Nel luglio 2007 il Ministero dei Trasporti ha emanato il DM 92/T con l'intenzione di esplicitare le corrette modalità applicative del DM 44/T ed ivi prevedendo, tra l'altro, che l'applicazione dello sconto K2 fosse in ogni caso condizionata all'effettiva corresponsione di appositi contributi da parte dello Stato al Gestore dell'Infrastruttura, confermando quanto già esplicitato nella corrispondenza sia dal MIT sia dal MEF.

La cessazione dello sconto alle imprese ferroviarie ha dato origine ad un lungo contenzioso promosso dapprima innanzi al Giudice Amministrativo da un insieme di imprese operanti nel settore delle merci e, successivamente, in sede civile, da Trenitalia e Mercitalia.

In particolare, la vicenda processuale svoltasi innanzi al Giudice Amministrativo -che ha riguardato l'impugnazione del DM 92/T del 2007- ha avuto il suo esito con le sentenze n. 1107, 1108, 1109 e 1110 del 22 febbraio 2013 rese dal Consiglio di Stato, che ha determinato l'annullamento definitivo del citato DM 92/T. Alla pronuncia del Consiglio di Stato ha fatto poi seguito un "procedimento di ottemperanza" conclusosi in data 26 settembre 2016 con la relazione conclusiva del Delegato del Commissario ad acta, che ha riconosciuto a favore delle quattro Imprese ferroviarie ricorrenti lo sconto in questione per il periodo intercorrente tra l'1 gennaio 2006 e il 30 giugno 2009, e ha quantificato i singoli rispettivi importi.

Il riconoscimento a favore delle quattro Imprese ha avuto luogo a seguito di apposito stanziamento riconosciuto in sede di aggiornamento 2015 del Contratto di Programma, a riconferma della funzione "neutra" assolta da RFI da un punto di vista economico- finanziario nell'applicazione dello sconto K2.

Nel contesto sopra delineato si colloca la vicenda giudiziaria a cui ha dato corso Trenitalia nel 2017 la quale, non avendo potuto avvalersi delle determinazioni del Commissario ad acta essendo stata esclusa dal giudicato conclusosi con le sentenze del Consiglio di Stato del 2013, ha dunque agito in sede civile contro RFI.

Con la sentenza in oggetto, come detto, sono state rigettate tutte le eccezioni avanzate da RFI (segnatamente: difetto di giurisdizione del giudice ordinario, carenza di interesse d'agire in capo a Trenitalia per intervenuta acquiescenza al DM 92/T, eccezione di prescrizione del credito rivendicato) e sulla base delle conclusioni del CTU, sono state accolte le domande delle due imprese ferroviarie.

La sentenza è stata oggetto di analisi e, al riguardo, è stato acquisito uno specifico parere, reso dal professionista che ha assistito la Società nel giudizio in questione.

In detto parere e alla luce delle valutazioni ivi esposte, si perviene alla conclusione di ritenere la sentenza esposta a più di una censura, ingiusta ed erronea in molte sue parti e pertanto meritevole di essere appellata, con contestuale richiesta di sospensione dell'efficacia esecutiva, tenuto anche conto che si assume in ogni caso che

l'onere economico- come detto- rinveniente dal contenzioso giudiziale in questione, debba essere a carico della contribuzione pubblica (in coerenza, peraltro, con la posizione ministeriale desumibile chiaramente dal citato DM 92/T) A tale riguardo, nel parere acquisito dal citato professionista, l'indissolubile correlazione tra contribuzione pubblica e riconoscimento dello sconto K2 viene altresì rinvenuto nell'ambito del quadro normativo e regolatorio di riferimento e, segnatamente, nell'art. 16 del D.lgs. 112/15 (norma che ha sostituito il corrispondente art. 15 del D.lgs. 188/03 allora vigente), in base al quale "I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare [...] almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15 [...] e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito".

Detta disposizione è stata chiaramente interpretata dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 in altro giudizio in cui sono stati parti RFI e Trenitalia rispetto a una delibera dell'ART dell'anno 2019. In tale occasione è stato chiarito come, al pari dei costi operativi e degli ammortamenti, anche la remunerazione del capitale investito (ossia un utile, da riconoscere ai propri azionisti a fronte degli apporti di Capitale di Rischio dagli stessi corrisposti in azienda) sia da considerare come una "voce di costo" sostenuta dal gestore dell'infrastruttura, che deve essere sempre remunerata dai soggetti che utilizzano quella determinata infrastruttura al fine di offrire i propri servizi al mercato. Ne consegue che anche il c.d. "utile" deve essere unicamente destinato alla remunerazione del capitale investito affinché possa essere garantito l'equilibrio di bilancio in ossequio alla previsione di legge sopra richiamata. In ogni caso, oltre a dare luogo a tutte le opportune azioni in sede giudiziaria, saranno anche avviate interlocuzioni formali volte alla definizione di un percorso finalizzato al reperimento delle risorse in ambito governativo in relazione a quanto eventualmente dovuto.

La valutazione della soccombenza rimane, a parere degli Amministratori, solo possibile e non probabile. Pertanto non è stato stanziato alcun importo in bilancio secondo quanto previsto dallo IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali. A ciò deve essere aggiunto che in ogni caso, anche sulla base dello specifico precedente riguardante le altre imprese ferroviarie, è ragionevole ritenere che qualunque eventuale onere a carico di RFI dovesse residuare all'esito del giudizio verrebbe assunto da parte dello Stato.

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. 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. La Cassazione, in data 13 febbraio 2023, ha rigettato il ricorso confermando la decisione del Consiglio di Stato.

Per completezza informativa si segnala che, conclusosi il sopra menzionato giudizio riguardante il provvedimento AGCM, con sentenza del Consiglio di Stato n. 146 del 10 gennaio 2022 ha trovato definizione anche l'appello promosso da Fallimento Arenaways nell'ambito del giudizio avente ad oggetto il provvedimento URSF prot. 589/10. Avverso tale sentenza RFI ha presentato "ricorso per revocazione" lo scorso 11 aprile 2022 mentre Trenitalia ha presentato ricorso in Cassazione lo scorso 7 luglio.

Misure regolatorie contenute nella delibera ART n. 70/2014

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.

L'appello di Grandi Stazioni SpA è stato respinto con sentenza del Consiglio di Stato n. 5534/2019.

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. 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 decisorio 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. Durante l'udienza di trattazione, tenutasi in data 14 luglio 2022, il Consiglio di Stato ha constatato che l'incombente istruttorio non era stato eseguito ed ha fissato una nuova udienza al 2 febbraio 2023. All'esito dell'udienza del 2 febbraio, in considerazione del mancato espletamento dell'incarico da parte del verificatore, il Consiglio di Stato ha revocato l'ordinanza n. 5535/2019 (con cui era stata ordinata la verifica) e disposto, in luogo della verifica, una consulenza tecnica d'ufficio (CTU).

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, si evidenzia che 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. Detta Delibera n. 175/2021 è stata impugnata dalle Imprese Ferroviarie Trenitalia S.p.a. e Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.

Ricorso Trenitalia ed altre Imprese Merci verso 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 IF 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 e con ordinanza del 27 gennaio 2022 ha nominato quale organismo verificatore il dipartimento di ingegneria dell'Università di Parma, con il quale "non sussistono situazioni di conflitto derivanti da incarichi professionali in essere con le parti in causa". Le attività di verifica sono state avviate in data 30 maggio 2022 e la data per l'udienza pubblica fissata per il 13 dicembre 2022, è stata spostata al 4 luglio 2023.

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. In data 4 marzo 2022 Trenitalia ha impugnato la citata sentenza innanzi al Consiglio di Stato.

Delibera ART n. 20/2022 del 9 febbraio 2022

Con la Delibera n. 20, l'ART 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).

RFI, ha ritenuto opportuno formulare un *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 con la Delibera in questione in modo così da consentire una rapida e positiva conclusione del procedimento. In dettaglio, RFI si è impegnata ad elaborare una procedura operativa aziendale mirata a dotare il proprio personale impiegato nelle attività che hanno impatto sulle Informazioni al Pubblico di una Qualificazione di Mestiere, ossia di una certificazione che attesti la frequenza di uno specifico percorso formativo, il superamento del relativo esame e, pro futuro, un periodico aggiornamento delle competenze acquisite. Con Delibera ART n. 82 del 19 maggio 2022 detti impegni sono stati dichiarati ammissibili e pubblicati sul sito internet dell'Autorità, ai fini dello svolgimento del c.d. *market test*. Non essendo pervenute indicazioni dal mercato l'ART, con Delibera n. 106/2022, ha approvato la proposta di impegni presentata da RFI, disponendo la chiusura del procedimento in questione, senza accertamento dell'infrazione.

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).

Nel corso dell'istruttoria RFI ha evidenziato come i dati previsionali, di cui disponeva al momento della scelta della metodologia di allocazione dello sconto pedaggio, evidenziavano una sostanziale invarianza nella distribuzione dello sconto tra i due segmenti di mercato interessati dal DL 73/2021.

Gli Uffici dell'Autorità, non aderendo alle tesi difensive di RFI, hanno notificato lo scorso 31 maggio 2022 la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie con cui hanno richiesto al Consiglio dell'Autorità di adottare un provvedimento che ordini al GI di rideterminare la metodologia di sconto pedaggio applicata.

Con Delibera n. 113/2022 l'ART ha accertato l'inidoneità della metodologia utilizzata da RFI per l'allocazione degli stanziamenti in parola ed ordinato al GI di adottare una nuova metodologia di allocazione. RFI ha dunque provveduto in tal senso, comunicando alle IF ed all'ART la nuova distribuzione dello sconto pedaggio.

Delibera ART n. 147/2022

L'8 settembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha disposto l'avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI per la presunta violazione dell'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 112/2015 in riferimento alle limitazioni nell'assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete per l'anno 2023. Nello specifico viene contestato a RFI di aver stipulato accordi quadro aventi ad oggetto

capacità superiore alla soglia dell'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria prevista nella sopra citata disposizione del PIR. Il GI, lo scorso 7 novembre, ha presentato una proposta di impegni in modo tale da addivenire all'auspicata conclusione del procedimento senza accertamento dell'infrazione. Con Delibera n. 249 del 22 novembre 2022 l'Autorità ha dichiarato inammissibile la sopra citata proposta d'impegni e disposto la prosecuzione del procedimento. All'esito dell'istruttoria, qualora l'ART dovesse accertasse la responsabilità del Gestore, potrebbe essere irrogata una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000,00.

Ordinanza n. 32621/2022 della Corte di Cassazione S.U. su ricorso ARERA+altri c. RFI avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 03348/2019 avente ad oggetto l'impugnativa della delibera n. 641/2013.

In data 16 maggio 2019 il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 3348/2019, aveva accolto l'appello proposto da RFI, in riforma della sentenza n. 1598/2014 del TAR Lombardia, avente ad oggetto la richiesta di annullamento della delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013, recante "Aggiornamento, dal 1 gennaio 2014, delle componenti tariffarie destinate alla copertura degli oneri generali e di ulteriori componenti del settore elettrico e del settore gas", nonché ulteriori atti e delibere presupposti.

La vertenza aveva ad oggetto il procedimento di rideterminazione dei criteri di ripartizione degli oneri generali del sistema elettrico, avviato con la deliberazione 168/2013/R/EEL. Con precedenti delibere l'Autorità aveva escluso RFI e le imprese ferroviarie dal novero delle imprese c.d. "energivore". Con la delibera oggetto di impugnativa sono stati quantificati i valori delle diverse componenti tariffarie, sulla base dei quali l'energia di trazione -acquistata da RFI per le Imprese Ferroviarie- veniva gravata non solo dagli oneri connessi alla nuova componente tariffaria Ae (finalizzata alla copertura delle nuove agevolazioni relative agli oneri generali del sistema elettrico in favore delle c.d. "imprese energivore"), ma anche da quelli relativi a tutte le altre componenti tariffarie A, per i consumi mensili eccedenti i 12 GWh/mese.

In primo grado il ricorso era stato dichiarato dal Tar irricevibile per tardività.

La sentenza del Consiglio di Stato aveva accolto il ricorso ritenendo che per RFI e per le imprese ferroviarie, ancorché non operanti nel settore manifatturiero, l'energia non costituisse un costo comprimibile, rappresentando anzi l'unico elemento propulsivo dei treni.

Su tale base, il Consiglio di Stato aveva sottolineato che l'esclusione di RFI e delle imprese ferroviarie dalle agevolazioni tariffarie - riconosciute dai provvedimenti impugnati alle imprese propriamente "energivore"- non trovava copertura legislativa né appare coerente ai principi previsti dalla direttiva di riferimento (dir. n. 2003/96/CE). La sentenza del Consiglio di Stato è stata impugnata dall'ARERA dinanzi alla Corte di Cassazione per profili giurisdizionali. In data 4 novembre 2022 è stata pubblicata l'ordinanza della Corte di Cassazione n. 32621/2022, che ha definito il contenzioso in parola, rigettando il ricorso proposto dall'ARERA e confermando la sentenza del Consiglio di Stato n. 3348/2019.

RFI, prima di procedere con la richiesta di esecuzione dell'ordinanza, sta valutando i possibili effetti di un'iscrizione al registro delle imprese energivore.

Ricorso al TAR Lombardia (R.G. 1366/2022) - RFI vs. ARERA per l'annullamento della nota dell'11 maggio 2022 avente ad oggetto "Regime tariffario speciale a favore di RFI - applicazione alla fornitura per usi diversi da trazione".

In data 11 luglio 2022 RFI ha provveduto a notificare ricorso amministrativo dinanzi al TAR Lombardia nei confronti di ARERA e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (di seguito anche CSEA) al fine di impugnare la nota di ARERA dell'11 maggio 2022 indicata in oggetto nonché la relazione dell'Autorità n. 212/2022/I/Com del 17 maggio 2022, recante la Rendicontazione dell'utilizzo delle risorse destinate al contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nei settori elettrico e del gas naturale.

In particolare, con la nota dell'11 maggio u.s. -indirizzata a e-Distribuzione e CSEA nonché, per conoscenza, a RFI S.p.A. e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.- l'ARERA ha affermato che in forza dell'art. 29, comma 1, del decreto-legge 91/14 (come modificato dalla legge 167/17), il Regime Tariffario Speciale, di cui è titolare RFI ai sensi del DPR n. 730/1963, sia limitato all'energia di trazione, ritenendo viceversa esclusa dal suddetto Regime l'energia c.d. "per usi diversi dalla trazione".

Considerato che i benefici del Regime Tariffario Speciale si compongono, in sintesi, in: a) quota c.d. "compensativa", b) applicazione degli oneri generali di sistema in forma ridotta, l'Autorità ha disposto che:

- a far data dal 1° gennaio 2015 cessa il diritto alla componente compensativa in relazione agli usi diversi da usi trazione;
- a far data dal 1° gennaio 2018 tutti i punti di prelievo per gli usi diversi da trazione sono soggetti al pagamento pieno della componente tariffaria ASOS (onere generale di sistema).

Il ricorso è in attesa di fissazione udienza.

Nel frattempo, CSEA in data 28 dicembre 2022 ha autonomamente provveduto a compensare, sul pagamento della compensativa relativa all'energia di trazione, l'importo corrisposto a RFI per il periodo 2015-2019 a titolo di compensativa per usi diversi dalla trazione. RFI ha proceduto nel mese di febbraio 2023 a presentare un'istanza cautelare nel ricorso in essere nonché un ulteriore ricorso per motivi aggiunti nei confronti di CSEA.

Si rappresenta che non vi sono evoluzioni sostanziali, rispetto a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2021, in relazione ai seguenti procedimenti:

- Procedimento AGCM A/519 – Regione Veneto;
- Ricorso RFI al TAR Piemonte vs. Delibera n. 33/2016 di chiusura del procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera 64/2015.

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:

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

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

Con effetto dal 1° giugno 2022, RFI ha adottato il Regolamento del Gruppo Ferrovie dello Stato, che disciplina l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento nell'ambito del medesimo Gruppo.

L'articolo 2.5 del citato Regolamento prevede che, tra le altre, RFI adotta le decisioni susseguenti ad un atto di direzione e coordinamento, fermi restando (i) la propria responsabilità di previa valutazione del rispetto delle normative applicabili, dei principi di corretta gestione societaria ed imprenditoriale e di rispondenza all'interesse della società che adotta le predette decisioni e (ii) gli obblighi di legge. L'articolo 2.6 del citato Regolamento prevede altresì che qualora, tra le altre, RFI ritenga di non conformarsi all'atto di direzione e coordinamento formulato, la stessa dovrà tempestivamente darne motivata comunicazione scritta alla società che ha formulato il relativo atto. Nel corso del 2022 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha adottato le seguenti decisioni a seguito di atti di direzione e coordinamento dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.:

- Approvazione del Progetto di Scissione parziale da RFI S.p.A. in favore di FS Security S.p.A.
- Approvazione del Regolamento del Consiglio di Amministrazione
- Approvazione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

RFI ha inoltre adottato ulteriori decisioni conseguenti ad altri atti di direzione e coordinamento dell'Azionista unico di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, al fine di far evolvere l'assetto organizzativo e procedurale della Società in coerenza con le logiche di Gruppo.

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

Con riferimento alle attività di Project Risk Management, conclusa la fase di sperimentazione avviata nel 2021, è stata avviata l'attività di analisi del rischio sui principali progetti in perimetro PNRR, sviluppata in fase pilota e secondo una pianificazione che prevede l'analisi dei progetti infrastrutturali caratterizzati da un Costo a Vita Intera maggiore o uguale a 300 milioni di euro.

Sul tema PNRR si precisa che nel corso del 2022 Il "Comitato RFI Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR ed Opere Commissariate", istituito nel 2021, ha continuato a garantire un costante presidio su tutte le tematiche trasversali al connesso Piano degli Investimenti, monitorandone l'avanzamento e la realizzazione ed assicurando l'allineamento costante con la Capogruppo.

La campagna di Risk Control Self Assessment 2022 ha evidenziato in prevalenza un sistema dei controlli adeguato, con azioni in corso di rafforzamento su ambiti specifici ed azioni attuate alla luce dei monitoraggi semestrali.

La Funzione di Risk Management è stata altresì coinvolta nel processo di pianificazione strategica ai fini dell'identificazione e dell'indirizzamento dei principali rischi caratterizzanti il Piano Strategico di Gruppo.

Infine, si è proceduto con l'aggiornamento delle analisi di rischio strategico e con l'individuazione di azioni di risposta già avviate o da avviare a mitigazione dei medesimi rischi.

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

Rischi di business

RFI è chiamata ad agire in un contesto generale sfidante ed articolato, contraddistinto da forti elementi di trasformazione ed incertezza che si coniugano con quelli già noti, apportando nuove complessità. L'attuale crisi geopolitica innescata dal conflitto Russia-Ucraina con le sue ripercussioni sull'economia mondiale e sulla *supply-chain* già pesantemente colpita dalla 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. 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 che costituiscono aree d'intervento per ottimizzare l'attività del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria.

I rischi e le opportunità a cui è esposta la Società, dunque, si evolvono e si distinguono in funzione degli ambiti e delle iniziative aziendali, comportando la necessità di un maggiore affinamento dei processi di pianificazione strategica, finanziaria 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 e degli investimenti 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 storico particolarmente delicato, RFI si è fatta parte attiva nella ripartenza del Paese, con il suo contributo 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 tempestiva disponibilità di competenza e di cassa 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.

Ciononostante, 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 e 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 e individua un set di strumenti di prevenzione specifici declinati in standard di comportamento e 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 continuativa.

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, nel corso del 2022, RFI ha recepito la *Policy Antitrust* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane adottando gli "strumenti di *compliance antitrust* di RFI e delle Società controllate". Tali strumenti rappresentano un ulteriore elemento dell'insieme di regole attraverso cui le Società intendono garantire ai propri Stakeholder una conduzione dell'impresa coerente con gli obiettivi definiti e consapevole dei rischi che possano influenzare il raggiungimento di tali obiettivi nonché incidere sul valore e sulla reputazione aziendale.

Quanto alla gestione degli aspetti relativi alla protezione dei dati personali, nel corso del 2022 sono proseguite le attività di presidio degli adempimenti previsti dal Regolamento UE 2016/679 e dal *Framework* di *Data Protection* di Gruppo e le attività di formazione/informazione dedicate in particolare ai Data Manager e ai loro collaboratori di RFI e Controllate.

Rischi operativi

Gli investimenti infrastrutturali sul sistema ferroviario si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie ed 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 di opere e progetti di sviluppo nei tempi/costi previsti e sulla qualità, efficienza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e comportare potenziali effetti negativi sui risultati societari. Ci si riferisce, in generale, ai rischi già individuati nei paragrafi precedenti come ad esempio eventuali variazioni del quadro giuridico e regolatorio, lungaggini negli iter autorizzativi dei progetti da parte dei Ministeri/Enti, non efficace gestione del personale in termini di dimensionamento e competenze, 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, possibile aumento di fenomeni corruttivi e di infiltrazioni criminali rispetto alle ingenti risorse messe a disposizione dal PNRR, potenziali eventi naturali estremi che potrebbero causare danni al patrimonio aziendale e provocare discontinuità nei processi operativi.

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 state attuate ed ancora in corso specifiche azioni, di natura contrattuale, organizzativa e di governance, tese a rafforzare il presidio e la coerenza con le linee strategiche di riferimento nonché il coordinamento 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 e a facilitare i flussi di rendicontazione verso gli *Stakeholder* esterni.

Inoltre, prosegue l'attività dei presidi organizzativi ad hoc (*Task-Force* e Comitati), definiti nel corso del 2021, 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.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile ad interruzioni e potenziali 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 proseguono le attività del Comitato Puntualità, con il compito di presidiare e monitorare le prestazioni di puntualità reale e di tutti i soggetti coinvolti ed individuare azioni di breve, medio e lungo periodo in termini di gestione della circolazione, offerta commerciale e scenario tecnico, modello manutentivo, progettazione e realizzazione investimenti, standardizzazione per la risoluzione dei guasti ripetitivi degli impianti.

La Società ha inoltre avviato un Gruppo di Lavoro interdirezionale per la riorganizzazione dei Posti Centrali di comando e controllo della circolazione, al quale ha altresì attribuito il compito di presidiare e monitorare lo stato di avanzamento dei progetti attuativi nei singoli territori. In tale contesto è stato avviato anche un progetto di

estensione all'intera rete del sistema di coordinamento della circolazione (SCCM) e di sviluppo di un software di ottimizzazione della gestione del traffico.

Per far crescere capacità, prestazionalità e accessibilità della rete, la Società sta mettendo in atto interventi per rendere più fluida la circolazione, aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani, ed a livello di intera rete ingenti programmi di investimento per rinnovi, per upgrade tecnologici nonché volti ad accelerare la transizione digitale e l'automazione dei sistemi e dei processi e proseguire con le iniziative di efficientamento, ispirandosi sempre ai principi di sostenibilità. Sono inoltre allo studio progetti di diagnostica evoluta e manutenzione predittiva. Attraverso la realizzazione delle opere, RFI fornisce un contributo al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030, in particolare al perseguimento dell'obiettivo SDGs 9 "Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile", con effetti attesi rispetto alla qualità, affidabilità, sostenibilità e resilienza delle infrastrutture ferroviarie.

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. In particolare, il 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 macroeconomico e di sfida posta dal PNRR, tale progetto 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 a livello sia centrale sia 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. Inoltre, la Società sta valutando la necessità di intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti volte a mitigare il rischio di aumento dei prezzi dei materiali, ponendo in essere tutte le azioni utili a tutelare gli interessi Societari e a garantire la continuità delle forniture.

Risultano particolarmente rilevanti sulla catena dei fornitori gli effetti, attuali e potenziali, dei rischi connessi all'attuale contesto geopolitico anche in conseguenza delle sanzioni imposte dall'Europa sulla Russia, come l'aumento dei prezzi delle materie prime chiave, a partire dal gas (di cui sia l'Ucraina sia la Russia sono primari fornitori) e dall'acciaio, con ripercussioni in termini di difficoltà nell'approvvigionamento e di rallentamento dei processi operativi, il rapido aumento dell'inflazione e conseguente necessità di revisione delle stime degli appalti, ed infine blocco di importazioni ed esportazioni.

Con riferimento al settore elettrico, il quadro normativo e regolatorio di riferimento è costantemente monitorato. Come noto, anche a seguito degli eventi bellici, i prezzi dei mercati energetici (energia elettrica e gas) hanno manifestato nel corso del 2022 livelli incredibilmente alti e una estrema volatilità, accentuando pertanto la tendenza già in atto negli ultimi mesi del 2021. Per quanto riguarda l'energia elettrica di trazione relativa ai treni circolanti sulla rete a 3 Kv cc, gli effetti economici legati a tali aumenti dei prezzi sono stati in gran parte mitigati da quanto spettante in virtù 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 il nuovo modello di *Vendor Rating*, nonché azioni specifiche a beneficio della sostenibilità tese ad 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 per il rispetto del principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali" (Do No Significant Harm – DNSH) e all'integrazione di nuovi KPI in ambito ESG nella Supply Chain, valorizzando l'intera filiera.

Rischi ICT (*Information and Communication Technology*)

La Società opera attraverso l'utilizzo di sistemi e piattaforme informatiche per il coordinamento e la pianificazione delle attività, per gli aspetti riguardanti la circolazione e 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 ed ampliato i propri processi di sicurezza (attraverso verifiche di vulnerabilità, *penetration test*, ecc.), di *business continuity* e di *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, ecc.).

Nel corso dell'anno, è stato varato il nuovo Modello di *Governance Technology, Innovation & Digital*, in cui sono stati definiti ruoli, macro-responsabilità, responsabilità a livello di Gruppo della Holding, delle *Sub-Holding*/Società del Gruppo ed il relativo sistema di interrelazioni in materia di *Technology, Innovation & Digital*.

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 e 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.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Lo scenario macroeconomico sarà caratterizzato dal perdurare di una situazione geopolitica globale con forti elementi di instabilità e di incertezza, il principale dei quali è rappresentato dall'evoluzione del conflitto Russia-Ucraina, che potrebbe continuare ad incidere su disponibilità e prezzi delle materie prime, nonché comportare un più forte rallentamento degli scambi mondiali e un deterioramento più accentuato della fiducia.

Più in dettaglio, secondo le più recenti stime della Commissione Europea, il PIL, dopo un aumento di quasi il 4 per cento nel 2022, rallenterebbe nel 2023 allo 0,8 per cento, con una ripresa della crescita nel biennio successivo.

L'inflazione al consumo, salita quasi al 9 per cento nel corso dell'anno 2022, scenderebbe al 6,1 per cento nel 2023 e più decisamente in seguito, portandosi al 2,6 per cento nel 2025 (fonte Commissione Europea).

L'energia elettrica, dopo il picco registrato nel corso del 2022, ha iniziato una graduale discesa, sia per effetto della contrazione dei consumi, sia in considerazione della determinazione di un *price cap* a livello europeo, con un valore del Prezzo Unico Nazionale (PUN) previsto per il 2023 pari a 232 €/MWh (circa 300 €/MWh nel 2022) e lo stesso andamento è previsto per il gas naturale.

Tenuto conto del contesto, la Società ha individuato un piano di azioni finalizzato al contenimento dei consumi energetici, sia nel breve che nel medio lungo periodo, che vanno dalla regolazione della tensione di alimentazione delle linee elettriche di trazione alla definizione di un sistema di supporto alla guida efficiente, nonché all'installazione nelle stazioni di luci LED su pensiline, sottopassi e torri faro. Tale piano prevede, inoltre, l'installazione di sistemi di accumulo per il recupero dell'energia di frenatura e trasformazione, nonché l'installazione di sistemi di riscaldamento elettrico dei deviatori autoregolante.

Con riferimento al contesto trasportistico ed all'evoluzione della domanda di mobilità, si ha attualmente evidenza di un traffico passeggeri ancora inferiore rispetto ai livelli pre-pandemici, nonostante la netta ripresa che ha interessato quasi tutte le modalità di trasporto (ferroviario, stradale, aereo e marittimo), ma con un possibile ritorno ai livelli del 2019 previsto oltre il 2023.

Al contrario, il trasporto merci ha dato prova di maggiore resilienza, rimanendo stabilmente al di sopra dei livelli pre-Covid durante l'ultimo triennio.

Relativamente al quadro regolatorio vigente in materia di fissazione di principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, si rappresenta che l'Autorità, con delibera n. 11/2023 del 27 gennaio 2023, ha avviato un procedimento consultivo per la revisione dei suddetti criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

A conclusione del procedimento, l'Autorità adotterà l'atto di regolazione definitivo di aggiornamento dei principi e criteri recati dalla delibera n. 96/2015, sulla base del quale dovranno essere formulate le nuove proposte tariffarie

da sottoporre all'approvazione della stessa ART entro il 30 giugno 2023. Il procedimento troverà conclusione a fine novembre con l'approvazione da parte dell'ART del *pricing* del nuovo periodo tariffario.

Rimangono confermati i lineamenti strategici del Piano Industriale, anch'esso in fase di aggiornamento rispetto alla versione approvata a marzo scorso, basati sulla visione strategica di Gruppo, che punta ad "abilitare un sistema di infrastrutture resilienti, di mobilità sostenibile e di logistica integrata" ed a creare valore per il Sistema Paese. Il Gruppo si pone così al centro dell'ecosistema della mobilità, con un Piano che prevede di aumentare del 30% il trasporto ferroviario passeggeri e raddoppiare il trasporto ferroviario merci (per le distanze oltre i 300 km), contribuendo allo sviluppo economico del Paese e concentrando la sua attenzione anche sull'ambiente tramite l'obiettivo zero emissioni.

La *vision* di Gruppo rimane imperniata sui quattro pilastri fondamentali, identificati nei quattro Poli, e sui due fattori abilitanti ravvisabili in "Infrastrutture digitali e innovazione" e "Valorizzazione e cura delle persone".

In particolare, il Polo Infrastrutture, costituito da RFI (Capogruppo di settore), ANAS, Italferr e FSE, ha la funzione di garantire la realizzazione degli investimenti infrastrutturali⁵, definire e specializzare i ruoli delle diverse infrastrutture (es. ferro per la lunga percorrenza e *mass transit*, strada per capillarità e adduzione) e massimizzare le sinergie industriali ferro-strada, dotando il Paese di un'infrastruttura integrata, resiliente e sostenibile. Più in dettaglio i lineamenti strategici per il nuovo Polo Infrastrutture prevedono:

- il miglioramento degli attuali livelli di servizio delle infrastrutture con forte concentrazione sul *core business* e sulla qualità stessa della gestione infrastrutturale;
- l'incremento della dotazione di trasporto del Paese, integrando la rete ferroviaria con altre infrastrutture e con i centri urbani;
- la realizzazione degli investimenti infrastrutturali nelle tempistiche richieste;
- l'accelerazione della transizione ecologica del Gruppo e del Paese;
- di garantire sicurezza e resilienza delle infrastrutture in un contesto sempre più sfidante;
- di puntare sulla forte spinta dell'innovazione, cogliendo le opportunità che derivano dalle nuove tecnologie per le attività di manutenzione e i servizi.

Progetto chiave per la messa a regime del Polo Infrastrutture è costituito dall'iniziativa, avviata da RFI insieme alle altre società del Polo, finalizzata ad assicurare la massimizzazione delle **sinergie industriali e operative di Polo**. Il progetto comporta un impegno decisivo nell'identificazione e nella realizzazione delle sinergie nei diversi processi aziendali di disponibilità infrastruttura, acquisti, investimenti, commerciale e circolazione, mettendo in campo forti leve di ottimizzazione dei processi, anche attraverso l'adozione di *best practice* (interne ed esterne).

Forte centralità è attribuita all'implementazione di attività in grado di dare forte impulso alle sinergie in termini di:

- **tempo**: armonizzazione di processi a livello di Polo per minimizzare tempi di attraversamento (es. tempo di assegnazione gare); implementazione di una modalità comune di gestione dell'iter autorizzativo e realizzativo degli investimenti (es. gestione interferenze, enti locali,..);
- **qualità**: valorizzazione della società Italferr come centro di eccellenza di progettazione e direzione lavori di Polo; pianificazione e progettazione integrata ferro-gomma per la prioritizzazione degli investimenti; monitoraggio intelligente ed integrato delle infrastrutture, valorizzando le migliori pratiche già in uso nel Polo;

⁵ Con particolare focus sugli investimenti in ambito PNRR.

- **efficienza:** consolidamento degli acquisti comuni (previa analisi di *overlap* delle *supply chain* e vincoli normativi in essere); uniformità dei tariffari (perimetri e valori), anche attraverso sistematizzazione della metodologia "*should cost*" ed esecuzione integrata di attività comuni di manutenzione.

Altra tematica cardine è rappresentata dalla trasformazione digitale delle infrastrutture di Polo, da perseguirsi mediante la macro iniziativa "Infrastrutture connesse", finalizzata al monitoraggio pervasivo con sensori della rete ferroviaria e stradale (installazione dei sensori e tecnologie IoT per il monitoraggio ponti e gallerie, integrazione rete hardware per trasmissione dati dal campo, sviluppo modelli di *Big Data & Advanced Analytics* per analisi dati e monitoraggio attivo, Modellazione BIM/realizzazione del "Gemello digitale" delle opere da monitorare) ed alla creazione di una infrastruttura di connettività diffusa (programma *gigabit rail&road*) su tutto il territorio nazionale tramite fibra ottica «spenta» e mediante la messa in disponibilità di siti per favorire l'ottimizzazione della copertura radio di operatori pubblici sulla IFN.

Tra le principali sfide della Società prosegue la realizzazione del programma d'investimenti del PNRR che, anche supportato dalle riforme per la velocizzazione dei processi di approvazione dei Contratti di Programma e di autorizzazione delle Grandi Opere, determinerà una significativa accelerazione della spesa per gli investimenti.

Per massimizzare la valenza ambientale e sociale degli investimenti, in un contesto in cui la sostenibilità è al centro della *Vision* di Gruppo al fine di creare valore per il sistema di mobilità e per il Paese in una prospettiva di lungo periodo, è fondamentale per il Gestore sviluppare le proprie attività secondo i più avanzati metodi e criteri di sostenibilità ambientale e sociale e in coerenza con le esigenze e le aspettative degli *stakeholder*. In quest'ottica, per accelerare l'evoluzione ESG (*Environmental, Social, Governance*) di tutti i processi industriali collegati alla gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, è stata definita dal Comitato di Sostenibilità della Società la Mappa di azione strategica per la transizione ESG di RFI, incentrata su dieci Linee di Azione con valenza Strategica (LAS) relative a tutti i macro-processi di gestione della rete: sviluppo, esercizio, manutenzione, dismissione/riuso. In particolare, nella definizione delle azioni rilevanti per il perseguimento degli obiettivi strategici, è stato attribuito specifico rilievo ad iniziative interdirezionali strettamente integrate agli interventi connessi alle *strategic propositions* e finalizzate a supportare e accelerare l'integrazione e lo sviluppo delle migliori pratiche di sostenibilità nella conduzione degli investimenti e 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 *Strategic Development Goals* (SDGs).

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 PNRR, nel corso del 2023, si prevedono le ulteriori erogazioni finanziarie nei confronti di RFI, sia a titolo di prefinanziamento che di rimborsi, a fronte delle attività di rendicontazione delle spese, in coerenza con l'avanzamento economico e finanziario degli interventi finanziati dal PNRR.

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.

Relativamente al fabbisogno straordinario di risorse destinate a interventi sulla rete ferroviaria, riscontrato nel corso dell'anno 2022 e che presumibilmente si riscontrerà anche nel 2023 sui progetti in corso di realizzazione, e derivante dall'incremento dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, lo Stato ha previsto alcuni strumenti legislativi per il finanziamento delle opere in corso di realizzazione:

- Fondo per l'adeguamento dei prezzi (previsto dall'art. 1-septies comma 8 del DL 73/2021), per il finanziamento di opere in corso di esecuzione quali contributi per il caro materiali con impatto sui lavori eseguiti e contabilizzati nel 2021 (a valore del quale sono previsti 0,023 miliardi di euro a favore della Società) e nel 2022 per le opere non rientranti nell'ambito PNRR, Piano Nazionale Complementare o di progetti commissariati, per il quale sono in corso le istanze di finanziamento;
- Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche (previsto dall'art. 7 comma 1 del DL 76/2020), per il finanziamento di opere in corso di esecuzione in ambito PNRR, Piano Nazionale Complementare o di progetti commissariati, quali contributi per l'incremento delle tariffe con impatto sui lavori eseguiti e contabilizzati nel 2022 (a valore del quale sono al momento previsti 0,015 miliardi di Euro a favore della Società), e nel 2023 secondo quanto indicato nella Legge di Bilancio 2023 che ha rifinanziato il Fondo;
- Fondo per l'avvio delle opere indifferibili (previsto dall'art. 26 comma 7 del DL 50/2022, cd. "DL Aiuti"), a valore del quale sono previsti 3,8 miliardi di euro a favore della Società per le gare avviate nel 2022; nella Legge di Bilancio 2023 è previsto un rifinanziamento di ulteriori 10 miliardi di euro per le gare da avviare nel 2023 destinati ai diversi soggetti realizzatori delle opere pubbliche.

Per il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

PROSPETTI CONTABILI

CONTO ECONOMICO

		<i>valori in euro</i>	
	Note	2022	2021
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(4)	3.075.386.935	2.892.128.096
Altri proventi	(5)	158.061.360	164.877.413
Totale ricavi operativi		3.233.448.295	3.057.005.509
Costo del personale	(6)	(1.488.245.680)	(1.544.945.668)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(7)	(1.110.514.194)	(1.067.952.497)
Costi per servizi	(8)	(928.698.476)	(901.867.561)
Costi per godimento beni di terzi	(9)	(38.675.476)	(35.456.662)
Altri costi operativi	(10)	(87.272.935)	(86.208.363)
Costi per lavori interni capitalizzati	(11)	940.608.669	1.031.770.550
Totale costi operativi		(2.712.798.092)	(2.604.660.201)
Ammortamenti	(12)	(136.970.428)	(110.745.816)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(13)	(101.903.299)	(69.350.088)
Accantonamenti	(14)	30.000.000	-
Risultato operativo (EBIT)		311.776.476	272.249.404
Proventi e oneri finanziari		(48.811.003)	2.399.870
Proventi finanziari	(15)	1.652.859	38.484.409
Oneri finanziari	(16)	(50.463.862)	(36.084.539)
Risultato prima delle imposte		262.965.473	274.649.274
Imposte sul reddito	(17)	-	-
Risultato di esercizio delle attività continuative		262.965.473	274.649.274
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto di esercizio		262.965.473	274.649.274

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2022	<i>valori in euro</i> 2021
Risultato netto di esercizio		262.965.473	274.649.274
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(30)	39.473.400	(18.286.818)
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio	(30)	5.093.785	8.265.971
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(30)	5.941.627	5.037.687
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			
Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto degli effetti fiscali		50.508.812	(4.983.160)
Conto economico complessivo di esercizio		313.474.285	269.666.114

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

		<i>valori in euro</i>	
	Note	31.12.2022	31.12.2021
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(19)	34.798.969.118	34.844.685.306
Investimenti immobiliari	(20)	1.109.815.679	1.099.791.042
Attività immateriali	(21)	927.930.849	799.654.781
Partecipazioni	(22)	143.773.844	143.773.844
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(23)	146.991.828	72.331.103
Crediti commerciali non correnti	(26)	1.620.353	1.745.531
Altre attività non correnti	(24)	3.186.119.523	2.653.879.626
Totale attività non correnti		40.315.221.194	39.615.861.233
Rimanenze	(25)	857.142.955	849.275.720
Crediti commerciali correnti*	(26)	909.670.400	1.034.757.449
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(23)	430.409.756	148.081.214
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(28)	1.462.555.363	711.723.445
Crediti tributari	(29)	309.982	267.900
Altre attività correnti	(24)	1.496.718.575	1.463.564.700
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione*	(27)	6.804.113	14.012.390
Totale attività correnti		5.163.611.144	4.221.682.818
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		–	–
Totale attività		45.478.832.338	43.837.544.051
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(30)	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	(30)	188.232.632	174.500.167
Riserve di valutazione	(30)	(130.163.961)	(180.672.774)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(30)	2.245.760.413	2.134.843.603
Utile (perdita) di esercizio	(30)	262.965.473	274.649.274
Totale Patrimonio Netto		34.095.219.624	33.931.745.337
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(31)	2.176.409.842	2.231.934.030
TFR e altri benefici ai dipendenti	(32)	323.258.132	403.835.102
Fondi rischi e oneri	(33)	485.921.406	659.608.760
Passività per imposte differite		–	–
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(34)	42.059.838	29.309.601
Debiti commerciali non correnti	(36)	16.494.785	16.583.895
Altre passività non correnti	(35)	87.603.086	96.132.222
Totale passività non correnti		3.131.747.089	3.437.403.610
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(31)	565.164.777	470.124.299
Debiti commerciali correnti	(36)	3.449.207.815	3.063.219.914
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(34)	12.064.407	15.713.460
Altre passività correnti	(35)	4.225.428.626	2.919.337.431
Totale passività correnti		8.251.865.625	6.468.395.104
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		–	–
Totale passività		11.383.612.714	9.905.798.714
Totale Patrimonio Netto e passività		45.478.832.338	43.837.544.051

**Per una più corretta esposizione i crediti per servizi in concessione sono stati riclassificati dalla posta "Crediti commerciali correnti" alla posta "Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione"*

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(valori in Euro)									
Patrimonio netto									
	Capitale sociale	Riserve			Altre riserve	Totale Riserve	Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva legale	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					
Saldo al 1 gennaio 2021	31.528.425.067	98.726.534	(26.867.731)	(148.821.883)	73.859.072	(3.104.008)	2.098.466.919	38.291.246	33.662.079.224
Distribuzione dividendi						-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.914.562				1.914.562	36.376.684	(38.291.246)	-
Variazioni da scissione						-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:						-			-
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			5.037.687			5.037.687			5.037.687
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				(18.286.818)		(18.286.818)			(18.286.818)
Altri movimenti			8.265.971			8.265.971			8.265.971
Operazioni straordinarie						-			-
Utile/(Perdita) di esercizio						-		274.649.274	274.649.274
Saldo al 31 dicembre 2021	31.528.425.067	100.641.096	(13.564.073)	(167.108.701)	73.859.072	(6.172.605)	2.134.843.603	274.649.274	33.931.745.338
Saldo al 1 gennaio 2022	31.528.425.067	100.641.096	(13.564.073)	(167.108.701)	73.859.072	(6.172.605)	2.134.843.603	274.649.274	33.931.745.338
Distribuzione dividendi									(150.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		13.732.464				13.732.464	110.916.810	(124.649.274)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:						-			-
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			5.941.627			5.941.627			5.941.627
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				39.473.400		39.473.400			39.473.400
Altri movimenti			5.093.785			5.093.785			5.093.785
Operazioni straordinarie						-			-
Utile/(Perdita) di esercizio						-		262.965.473	262.965.473
Saldo al 31 dicembre 2022	31.528.425.067	114.373.560	(2.528.661)	(127.635.301)	73.859.072	58.068.672	2.245.760.413	262.965.473	34.095.219.624

RENDICONTO FINANZIARIO

		<i>valori in euro</i>	
	Note	31.12.2022	31.12.2021
Utile/(perdita) di esercizio		262.965.473	274.649.274
Imposte sul reddito		-	-
Proventi/(oneri finanziari)	(15)(16)	48.811.003	(2.399.870)
Ammortamenti	(12)	136.970.428	110.745.816
Accantonamenti e svalutazioni		20.623.209	163.925.176
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(5) (10)	(105.216.026)	(104.886.847)
Variazione delle rimanenze	(25)	(7.867.235)	177.391.039
Variazione dei crediti commerciali	(26)	125.212.226	(432.392.370)
Variazione dei debiti commerciali	(36)	385.892.112	514.566.495
Variazione delle altre attività e passività	(24) (35) (29)	723.053.207	387.266.393
Utilizzi fondi rischi e oneri	(33)	(177.623.672)	(24.955.287)
Pagamento benefici ai dipendenti	(32)	(51.956.657)	(63.513.551)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(15)(16)	(35.720.736)	(36.630.609)
Imposte (pagate)/incassate		-	-
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		1.325.143.332	963.765.660
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(19)	(5.817.795.142)	(7.786.512.452)
Investimenti immobiliari	(20)	(19.546.174)	(12.158.683)
Investimenti in attività immateriali	(21)	(204.213.678)	(133.460.122)
Investimenti in partecipazioni	(22)	(140.434.100)	(28.086.000)
Investimenti al lordo dei contributi		(6.181.989.094)	(7.960.217.257)
Contributi immobili, impianti e macchinari	(19)	5.828.217.738	7.376.213.520
Contributi-Investimenti immobiliari	(20)	-	470.793
Contributi-attività immateriali	(21)	-	-
Contributi-partecipazioni	(22)	140.434.100	28.086.000
Contributi		5.968.651.838	7.404.770.313
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	(19)	109.866.283	15.163.002
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	(20)	6.211.711	2.941.260
Disinvestimenti in attività immateriali	(21)	-	-
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	(22)	-	2.198
Disinvestimenti		116.077.994	18.106.460
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		(97.259.262)	(537.340.484)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(31)	38.420.009	(436.428.812)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(31)	(565.333)	(50.000.000)
Contributi in c/impianti su finanziamenti	(23)	(105.193.667)	497.059.552
Canoni per <i>leasing</i> finanziario	(34)	(16.223.329)	(16.603.080)
Variazione delle attività finanziarie	(23)	20.267.348	38.537.104
Variazione delle passività finanziarie	(34)	(82.982)	(89.252)
Dividendi	(30)	(150.000.000)	-
Variazione attività/passività finanziarie da opere da realizz. /servizi in conc.	(27)	7.208.277	-
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		(206.169.677)	32.475.513
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio		1.021.714.393	458.900.689
Disponibilità liquide a inizio esercizio		859.804.656	400.903.967
Disponibilità liquide a fine esercizio	(23) (28)	1.881.519.049	859.804.656
di cui conto corrente intersocietario		418.963.686	148.081.211

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 6 marzo 2023 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. Principi contabili e Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 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 2021, 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 2022 e nell'esercizio 2021 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2022	2021
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,40%	2,03%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,40%	2,25%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	2,40%	1,99%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,40%	2,19%

Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,40%	2,20%
Rete complementare (Direttrice F)	2,40%	2,20%
Rete AV/AC (Direttrice G)	2,40%	1,71%

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 10.000 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 agli 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 alla data del 31 dicembre 2022 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*).

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* 3 mesi, la curva *Swap vs Euribor* 6 mesi, 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:

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15 Natura, tempistiche di soddisfacimento delle <i>performance obligation</i>, significativi termini di pagamento
Vendita di beni e servizi e contratti di costruzione (principio generale)	<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</p>

	<p>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>
Pedaggio	<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 <i>performance obligation</i> (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"> - la componente A è correlata all'usura dell'infrastruttura; - la componente B è legata all'<i>ability to pay</i> dei segmenti di mercato. <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>
Servizi di traghettamento	<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>
Trazione elettrica (Servizi accessori alla circolazione)	<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>
Altri servizi accessori alla circolazione (esclusa trazione elettrica)	<p>L'oggetto del contratto sono i servizi accessori alla circolazione previsti dal Capitolo 5 del PIR (es. Sosta, Rifornamento Idrico, platee di lavaggio, preriscaldamento, servizi di manovra, <i>Fast track</i>, <i>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</p>

	effettuata trimestralmente sulla base degli importi rendicontati per ciascuna IF e per ciascun servizio.
Prestazioni sanitarie	<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>
Ricavi GSMR	<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>
Lavori per conto terzi	<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 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>
Vendita di materiali	<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 ed interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2022.

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*: aggiorna il riferimento presente nell'IFRS 3 al *Conceptual Framework* nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello *standard*;
- *IAS 16 Property, Plant and Equipment*: non consente di dedurre dal costo dell'immobilizzazione l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che *l'asset* fosse pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno rilevati a conto economico;
- *IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets*: chiarisce quali voci di costo si devono considerare per valutare se un contratto sarà in perdita;
- *Annual Improvements 2018-2020*: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples* che accompagnano l'IFRS 16 *Leases*.

Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2022. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti sulla presente Informativa finanziaria.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea ma non ancora applicati

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.

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 – Defferal 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 2024.

Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback

In data 22 settembre 2022 lo IASB ha emesso *Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16)* con l'obiettivo di chiarire le modalità di valutazione e contabilizzazione delle operazioni di *sale and leaseback* per il venditore-locatario che soddisfano i requisiti dell'IFRS 15.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

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, l'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, 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 delle stime stesse.

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		
	2022	2021	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	-	-	-
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.070.902	970.806	100.096
✓ <i>Ricavi da servizi in concessione</i>	12.244	22.617	(10.373)
✓ <i>Pedaggio</i>	1.048.315	937.947	110.368
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	10.343	10.242	101
Altri ricavi da servizi	547.667	438.729	108.938
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	413.612	342.676	70.936
Ricavi da servizi diversi	66.895	51.621	15.274
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	37.433	35.070	2.363
✓ <i>Ricavi GSM-R</i>	4.257	4.131	126
✓ <i>Altri ricavi diversi</i>	25.205	12.420	12.785
Lavori conto terzi	64.097	37.475	26.622
Vendita materiale	3.063	6.957	(3.894)
Ricavi da contratti con i clienti	1.618.569	1.409.535	209.034
Ricavi diversi	1.341.705	1.371.400	(29.695)
✓ <i>Contributi da Stato</i>	1.293.880	1.371.237	(77.357)
✓ <i>Contributi UE</i>	131	142	(11)
✓ <i>Noli e altri accantonamenti o rilasci</i>	47.694	21	47.673
Ricavi da Gestione Immobiliare	115.113	111.193	3.920
✓ <i>Canoni di locazione</i>	95.895	99.863	(3.968)
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	12.910	11.040	1.870
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	6.308	290	6.018
Altri ricavi vendite e prestazioni	1.456.818	1.482.593	(25.775)
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.075.387	2.892.128	183.259

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" registrano un incremento pari a 100.096 mila euro derivante dai seguenti fattori:

- ✓ minori lavori di costruzione e miglioria eseguiti in forza del contratto di concessione della Ferrovia Centrale Umbra hanno comportato una riduzione dei ricavi da servizi accessori in concessione per 10.373 mila euro, in coerenza con i relativi costi;
- ✓ i ricavi da pedaggio si incrementano di 110.368 mila euro a causa delle seguenti variazioni:
 - maggiori ricavi da pedaggio per 244.536 mila euro ascrivibili all'effetto di maggiori volumi di traffico circolati, con punte di aumento nel segmento *Premium* e *Basic*, per 143 milioni di euro e di un minore sconto applicato alle IF in forza di interventi legislativi atti a mitigare gli effetti della pandemia da Covid-19 per 101 milioni di euro (nel 2022 il contributo è pari a 130 milioni di euro di cui 115 milioni di euro in forza del D.L. n. 4/2022 Sostegni Ter e 15 milioni di euro per effetto del D.L. n. 115/2022 Aiuti Bis, mentre nell'analogo periodo del 2021 è stato pari a 231 milioni di

euro di cui 81 milioni di euro provenienti dalla Legge 178/2020 e 150 milioni di euro dal D.Lgs. n. 73/2021 Sostegni Bis).

- minori ricavi da conguagli di anni precedenti per 114.073 mila euro derivanti principalmente al recupero dei canoni di accesso all'infrastruttura AV/AC che RFI ha ottenuto nel 2021 in forza della Delibera ART n. 88/2021;
- minori ricavi da saldo negativo delle penali attive e passive da *performance regime* ed inadempimento contrattuale per 20.095 mila euro;
- ✓ le maggiori corse di navi pari a 6.068 rispetto alle 6.009 dell'anno precedente, effettuate per Trenitalia S.p.A. per il trasporto del materiale ferroviario verso la Sicilia, hanno comportato un incremento dei ricavi per servizi di traghettamento di 101 mila euro.

La voce "Altri ricavi da servizi" si incrementa di 108.938 mila euro a seguito dei seguenti fenomeni:

- ✓ il notevole rialzo dei prezzi dell'energia (circa 34.000 mila euro) ed i maggiori volumi di treni-km circolati soprattutto nel segmento ad alta velocità (circa 37.000 mila euro) hanno comportato una variazione dei ricavi da servizi accessori alla circolazione per 70.936 mila euro, sostanzialmente derivanti dalla fornitura di energia elettrica per la trazione alle IF, compensata da una correlata variazione dei costi;
- ✓ i ricavi da servizi diversi registrano un incremento di 15.274 mila euro legato:
 - alle maggiori visite sanitarie effettuate per 2.363 mila euro;
 - al maggior numero di accessi alla rete GSM-R per la trasmissione dati e la comunicazione fonica a supporto delle attività ferroviarie per 126 mila euro;
 - ai maggiori altri ricavi diversi per 12.785 mila euro di cui 9.716 mila euro legati al rinnovo contrattuale con Tim e Vodafone e all'atto di regolarizzazione di debiti e crediti verso Wind relativi al periodo 2019-2021;
- ✓ la costruzione della Metroferrovia di Palermo (11.672 mila euro), il disarmo dello scalo di Porta Romana (11.829) e l'intervento dell'asse tematico di Roma Lido (7.252 mila euro) sono le cause principali dell'incremento di 26.622 mila euro dei ricavi per lavoro conto terzi, compensati da una correlata variazione dei costi;
- ✓ le vendite di materiali di scorta e materiale vario si riducono di 3.894 mila euro.

I ricavi diversi si decrementano di 29.695 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori contributi da Stato per 77.357 mila euro derivanti dal triplice effetto di:
 - minori contributi connessi alla pandemia da Covid-19 per 169.806 mila euro coerentemente con il minore sconto applicato alle IF; si evidenzia che tali contributi nel 2022 sono pari a 130.194 mila euro (115.194 mila euro ex Decreto-legge n. 4/2022 Sostegni Ter e 15.000 mila euro ex D.L. n. 115/2022 Aiuti Bis) mentre nel 2021 erano pari a 300.000 mila euro (di cui 150.000 mila euro relativi alla Legge di Bilancio 2021 n. 178/2020 e 150.000 mila euro derivanti dal Decreto-legge n.73/2021 Sostegni Bis);
 - maggiori contributi da Stato stanziati dal MEF sul capitolo 1541 come da Contratto di Programma parte Servizi per 90.000 mila euro rinnovato nel 2022;

- maggiori altri contributi per 1.029 mila euro riguardanti i contributi straordinari, sottoforma di credito d'imposta, per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale del 2° trimestre 2022.

- minori contributi dall'Unione Europea per 11 mila euro;
- maggiori ricavi per noli e altri accantonamenti o rilasci per 47.673 mila euro.

La posta "Ricavi da Gestione Immobiliare" registra un incremento di 3.920 mila euro grazie alla crescita del fatturato legato alla pubblicità nelle stazioni e a bordo treno per 6.018 mila euro, compensata parzialmente dalla riduzione dei canoni di locazione principalmente verso Trenitalia che nel 2021 avevano beneficiato di regolarizzazioni anni precedenti.

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	
	2022	2021
Mercato geografico		
Nazionale	1.615.512	1.047.200
UE	1.835	1.639
Extra UE	1.222	696
Totale ricavi contratti con i clienti	1.618.569	1.049.535
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	45.532	42.223
Servizi trasferiti nel corso del tempo	1.573.037	1.367.312
Totale ricavi contratti con i clienti	1.618.569	1.409.535
Altri ricavi delle vendite e prestazioni	1.456.818	1.482.593
TOTALE DEI RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI	3.075.387	2.892.128

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	
	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti per contratti con i clienti classificati nei crediti commerciali correnti/non correnti	642.335	402.639
Attività da contratto	151.758	386.986
Passività da contratto	(17.667)	(11.519)

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

	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 31 dicembre 2021	386.986	(11.519)
Ricavi rilevati nell'esercizio inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		1.715
Incremento passività da contratto al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		(7.863)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(228.313)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	(6.915)	
Saldo al 31 dicembre 2022	151.758	(17.667)

5. Altri proventi

Il dettaglio degli "Altri proventi" è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Proventi diversi			
Proventi e prestazioni diverse	52.534	59.771	(7.237)
Plusvalenze	105.527	105.106	421
Totale	158.061	164.877	(6.816)

Il decremento della posta "Proventi diversi" di 6.816 mila euro è attribuibile alle seguenti variazioni:

- minori proventi da prestazioni diverse per 7.237 mila euro legati principalmente ad eventi dell'esercizio 2021 che non si sono verificati nell'analogo periodo 2022, in particolare:
 - minori altre penali per 4.098 mila euro, per effetto del recupero competenze della sentenza raddoppio Cervaro-Bovino 5516/2020;
 - minori prestazioni diverse per 2.448 mila euro, derivanti principalmente da canoni attivi per manutenzione e tele-conduzione verso Terna e installazione radio base verso Wind;
- maggiori plusvalenze derivanti dalla vendita di terreni per 421 mila euro.

6. Costo del personale

La composizione del "Costo del personale" è rappresentata nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Personale a ruolo	1.453.545	1.510.401	(56.856)
✓ <i>Salari e stipendi</i>	1.082.494	1.110.602	(28.108)
✓ <i>Oneri sociali</i>	273.338	290.303	(16.965)
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	18.856	3.811	15.045
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	75.206	71.325	3.881
✓ <i>Accantonamenti e Rilasci</i>	3.651	34.360	(30.709)
Personale Autonomo e Collaborazioni	44	92	(48)
✓ <i>Salari e stipendi</i>	7	35	(28)
✓ <i>Oneri sociali</i>	37	57	(20)
Altri costi	34.657	34.453	204
✓ <i>Lavoro inter. Pers distaccato e Stage</i>	2.864	2.785	79
✓ <i>Altri costi collegati al personale</i>	31.793	31.668	125
Totale	1.488.246	1.544.946	(56.700)

La voce "Costo del personale" subisce un decremento complessivo pari a 56.700 mila euro rispetto all'esercizio 2021. La variazione deriva principalmente all'effetto combinato di minori costi per personale a ruolo (56.856 mila

euro) e personale autonomo e collaborazioni (48 mila euro), parzialmente compensati da maggiori altri costi (204 mila euro). Più precisamente, il decremento del personale a ruolo (56.856 mila euro) è ascrivibile ad una serie di fattori legati principalmente agli effetti del rinnovo contrattuale siglato il 22 marzo 2022, il quale ha generato effetti positivi in termini di risparmio di costi rispetto alle stime effettuate negli anni precedenti ma anche incrementi delle competenze accessorie ed oneri verso Istituti Previdenziali. Inoltre, l'incremento delle consistenze e la ripresa delle attività post Covid-19 hanno anch'essi mitigato i suddetti effetti positivi del rinnovo CCNL. I minori accantonamenti e rilasci (30.709 mila euro) derivano principalmente dalle evoluzioni processuali del contenzioso del lavoro (6.927 mila euro) e dall'effetto combinato di minori accantonamenti (25.000 mila euro) e maggiori rilasci (12.200 mila euro), relativi agli incentivi all'esodo.

Si riportano di seguito le consistenze medie dell'esercizio.

Consistenza media	2022	2021	Variazione
Dirigenti	272	263	9
Quadri	5.501	5.453	48
Altro personale	21.859	21.061	798
TOTALE	27.632	26.777	855

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
Materiali e materie di consumo	577.483	666.447	(88.964)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	361.377	320.546	40.831
Illuminazione e forza motrice	171.392	78.282	93.110
Accantonamenti/Rilasci	262	2.677	(2.415)
Totale	1.110.514	1.067.952	42.562

L'incremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 42.562 mila euro è dovuto principalmente a:

- incremento dei costi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 35.601 mila euro, dovuto all'aumento dei prezzi delle materie prime;
- maggiori costi per l'acquisto di materiali di consumo per 2.204 mila euro;
- minori consumi di materiali per 126.769 mila euro dovuto principalmente a:
 - o minori impieghi sui progetti di investimento pari a 131.970 mila euro compensati integralmente dalla variazione delle relative capitalizzazioni,
 - o minori ricavi per lavori in economia, al netto dei relativi impieghi, dovuti ad un decremento della produzione effettuata dalle Officine Nazionali (impianti di Bari, Pontassieve e Bologna) di cuori, deviatoi, giunti isolanti, incollati e apparecchiature da ricondursi all'attività di razionalizzazione delle scorte.
- maggiori costi di energia elettrica, compensati dai correlati ricavi, e combustibile per la trazione dei treni pari a 40.831 mila euro dovuti all'incremento dei costi di mercato dell'energia elettrica, caratterizzati nel 2022 da rialzi esponenziali;

- maggiori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 93.110 mila euro anche questi dovuti all'incremento del costo dell'energia elettrica;
- minori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino per 2.415 mila euro.

8. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
Prestazioni per il trasporto	23.671	18.844	4.827
Altre prestazioni collegate al Trasporto	3	-	3
Servizi di manovra	1.090	927	163
Servizi di traghettamento	17.517	13.718	3.799
Servizi trasporto Merci	5.061	4.199	862
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	543.024	536.676	6.348
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	56.120	40.750	15.370
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	161.665	164.650	(2.985)
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	325.239	331.276	(6.037)
Manutenzioni accanton.e rilasci	-	-	-
Servizi immobiliari e utenze	122.888	116.324	6.564
Servizi amministrativi ed informatici	119.622	104.405	15.217
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	556	393	163
Diversi	118.937	125.226	(6.289)
✓ Consulenze	349	357	(8)
✓ Assicurazioni	16.484	10.215	6.269
✓ Prestazioni professionali	6.158	4.619	1.539
✓ Provvigioni alle agenzie	5	2	3
✓ Costi comuni di Gruppo	4.233	2.982	1.251
✓ Altro	99.885	94.918	4.967
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	(8.177)	12.133	(20.310)
Totale	928.698	901.868	26.830

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" ammonta a 26.830 mila euro e deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per servizi di trasporto pari a 4.827 mila euro derivanti da maggiori costi di traghettamento (3.799 mila euro) a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto con Blujet che prevede la rimodulazione delle tariffe, maggiori costi di manovra (163 mila euro), per trasporto merci (862 mila euro) e per altre prestazioni collegate al trasporto (3 mila euro);
- maggiori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi per 15.370 mila euro, coerentemente con i relativi ricavi, riconducibili principalmente ai lavori sulla Metroferrovia di Palermo (10.608 mila euro), al disarmo dello scalo di Milano Porta Romana (11.011 mila euro), ai lavori sull'asse tematico Roma-Lido (6.544 mila euro), compensati parzialmente da minori costi per lavori sull'infrastruttura Umbra (9.434 mila euro) e da una riduzione dei costi per la realizzazione di barriere anti rumore per BBT (3.577 mila euro);
- minori costi per pulizie e servizi appaltati per 2.985 mila euro derivanti da minori costi per altri servizi appaltati afferenti ad attività di pulizia e sanificazione dovuti al termine della rilevazione delle temperature e pulizie straordinarie per Covid-19 (1.075 mila euro), minori costi per servizi pulizia impianti (3.268 mila euro), minori costi per corse raschiaghiaccio e sgombero neve (491 mila euro), compensati da maggiori costi per servizi PRM (787 mila euro), dovuti ai maggiori volumi di servizio di assistenza tornati a valori pre-pandemici, maggiori

costi per mantenimento del decoro (654 mila euro), maggiori costi per servizi appaltati di stazione (401 mila euro) e maggiori costi per smaltimento di rifiuti e trattamento dei reflui (7 mila euro);

- minori costi per manutenzione e riparazione beni mobili ed immobili per 6.037 mila euro legati principalmente ai minori interventi a seguito di calamità naturali (5.132 mila euro);
- maggiori costi per servizi immobiliari ed utenze per 6.564 mila euro causato dal forte incremento dell'energia che ha impattato sulle utenze e, in generale, sugli oneri condominiali;
- maggiori costi per servizi amministrativi ed informatici per 15.217 mila euro, derivanti sostanzialmente dai servizi informatici cresciuti di 6.432 mila euro per extracosti derivanti dall'attacco informatico *ransomware* di marzo 2022, di 5.950 mila euro per servizi informatici continuativi, e di 2.350 mila euro per la rideterminazione del canone annuale contrattuale per servizi di *cybersecurity*; i costi per servizi amministrativi registrano invece un leggero incremento di 485 mila euro;
- maggiori costi per spese di comunicazione esterna e pubblicità per 163 mila euro;
- minori costi diversi per 6.289 mila euro, derivanti principalmente dall'effetto combinato di minori accantonamenti e rilasci per 20.310 mila euro per effetto dell'andamento favorevole nel corso dell'anno dei contenziosi giudiziali e stragiudiziali, minori costi Polfer per 1.407 mila euro, maggiori rimborsi costi per servizi per 3.086 mila euro e minori costi per compensi degli organi sociali per 169 mila euro, parzialmente compensati da maggiori costi per viaggi e soggiorni per 6.178 mila euro ascrivibili alle maggiori trasferte effettuate nel corso dell'esercizio, connesse all'allentamento delle misure restrittive da Covid-19, maggiori costi per assicurazioni per 6.269 mila euro, dovuti alla variazione dei parametri di calcolo per la ripartizione del premio unico assicurativo, maggiori costi per servizi resi dalla capogruppo per 2.340 mila euro, maggiori costi per altre prestazioni di terzi per 1.115 mila euro, maggiori costi per prestazioni professionali per 1.539 mila euro, maggiori costi comuni di Gruppo per 1.251 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		
	2022	2021	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	26.311	27.099	(788)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	12.254	8.231	4.023
Servizi informatici e Altro	110	127	(17)
Totale	38.675	35.457	3.218

I "Costi per godimento beni di terzi" presentano complessivamente un incremento rispetto all'analogo periodo precedente pari a 3.218 mila euro riconducibili principalmente al noleggio carri.

10. Altri costi operativi

Il dettaglio degli "Altri Costi operativi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
Altri costi	44.577	48.389	(3.812)
Imposte tasse e tributi locali	42.379	37.800	4.579
Minusvalenze	311	219	92
Accantonamenti/rilasci	6	(200)	206
Totale	87.273	86.208	1.065

Gli "Altri Costi Operativi" presentano un lieve incremento di 1.065 mila euro attribuibile principalmente a maggiori costi per imposte e tasse.

11. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 940.608 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e oneri indiretti, con impatto a conto economico, per 459.256 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 481.352 mila euro, coerenti con i relativi impieghi di materiale sugli investimenti.

Le minori capitalizzazioni registrate nel corso del 2022, rispetto all'analogo dell'esercizio precedente, pari a 91.162 mila euro, sono attribuibili allo slittamento dell'avvio di alcune attività negoziali al 2023.

Inoltre, in alcuni grandi progetti, si sono registrati rallentamenti nei cantieri, il cui recupero è previsto nel corso del 2023.

12. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.795	3.513	282
Ammortamento attività materiali	129.950	104.620	25.330
Ammortamento investimenti immobiliari	3.225	2.613	612
Totale	136.970	110.746	26.224

L'aumento della quota ammortamento rispetto all'esercizio 2021 è dovuto principalmente alla variazione delle aliquote derivanti dai valori dei treni-km.

13. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	1.187	1.346	(159)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	2.199	58.110	(55.911)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	98.076	9.657	88.419
Svalutazione delle disponibilità liquide	441	237	204
Totale	101.903	69.350	32.553

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presenta un incremento di 32.553 mila euro rispetto all'analogo periodo precedente, derivante dai seguenti fattori:

- maggiori rettifiche e riprese di valore su crediti per 88.419 mila euro;
- minori svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari per 55.911 mila euro.

14. Accantonamenti

La voce "accantonamento" subisce un decremento di 30.000 mila euro a seguito del rilascio del fondo per le politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione risultato esuberante rispetto alle esigenze.

15. Proventi finanziari

Il dettaglio dei "Proventi finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
Proventi finanziari diversi	1.641	38.463	(36.822)
Utili su cambi	12	21	(9)
Dividendi	-	-	-
Totale	1.653	38.484	(36.831)

Il decremento dei Proventi finanziari diversi pari a 36.831 mila euro è riconducibile principalmente al fatto che il precedente esercizio aveva beneficiato degli effetti della Delibera ART n.88/2021 (rivalutazione monetaria dei crediti verso le IF per conguagli anni precedenti).

16. Oneri finanziari

Il dettaglio degli "Oneri finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
Oneri finanziari su debiti	49.520	35.490	14.030
Svalutazioni di attività finanziarie	332	(328)	660
Perdite su cambi	8	24	(16)
Oneri finanziari sulle passività per leasing	604	899	(295)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	50.464	36.085	14.379

Gli "Oneri finanziari" subiscono un incremento pari a 14.379 mila euro, attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori oneri finanziari su debiti per 14.030 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato di maggiori oneri per *Interest Cost* per 8.274 mila euro, maggiori interessi passivi sui mutui per 7.554 mila euro e sui derivati per 2.616 mila euro legati alla crescita dei tassi di interesse, compensati da minori oneri diversi per 7.353 mila euro che nel 2021 accoglievano le commissioni per factoring (non presenti nel 2022);
- incremento della svalutazione delle attività finanziarie (660 mila euro) per effetto dell'applicazione del principio contabile *IFRS 9*;
- decremento delle perdite su cambi per 16 mila euro;
- minori oneri finanziari sulle passività per *leasing* per 295 mila euro derivante dall'applicazione del principio contabile *IFRS 16*.

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 3.967 mila euro.

17. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte della Società risultano essere pari a zero per effetto delle variazioni in diminuzione di carattere fiscale che determinano una base imponibile fiscale negativa (perdita). La variazione in diminuzione più significativa a tal fine è rappresentata dal maggior ammortamento fiscale rispetto a quello contabile

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
	2022
Costo ammortizzabile civilistico	5.055.196
Contributi c/impianti da Stato fino al 2022	56.325.820
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2022	2.968.127
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	35.697.614
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico	3.571.765
Totale costo ammortizzabile fiscale	103.618.522
Totale Quota amm. Fiscale	2.488.237

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 periodo, 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 di periodo sono pari a 129.950 mila euro, di cui 15.511 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	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)
Consistenza al 31.12.2021	30.567.140	64.568	98.805	137.601	79.838	3.896.733	–	34.844.685
Investimenti	32.625	–	–	–	481	4.250.600	1.563.486	5.847.192
Passaggi in esercizio	4.116.497	19.790	56.935	126.659	11.213	(3.117.668)	(1.213.426)	–
Ammortamenti	(114.807)	(269)	(2.505)	(3.308)	(9.061)	–	–	(129.950)
Perdite di valore	–	–	–	–	–	(1.130)	–	(1.130)
Variazione contributi	(4.082.945)	(64.513)	(61.124)	(126.318)	(11.098)	(1.183.252)	(350.060)	(5.879.310)
<i>Incrementi per calaggio di anticipi</i>	–	–	–	–	–	(4.264.732)	(1.563.486)	(5.828.218)
<i>Passaggi in esercizio</i>	(4.039.211)	(19.790)	(56.926)	(126.317)	(11.099)	3.039.917	1.213.426	–
<i>Riclassifiche</i>	(43.734)	(44.723)	(4.198)	(1)	1	41.563	–	(51.092)
Alienazioni e dismissioni	(3.584)	–	(1)	(649)	(90)	(326)	–	(4.650)
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	(48.310)	–	(84)	(4.228)	(4.500)	(326)	–	(57.448)
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	34.109	–	83	2.338	3.518	–	–	40.048
<i>Decrementi contributi per altre dismissioni</i>	605	–	–	1.070	798	–	–	2.473
<i>Decrementi svalutazione/rivalutazione per dismissioni</i>	10.012	–	–	171	94	–	–	10.277
Altre riclassifiche	40.899	48.881	4.198	(54)	(3)	28.211	–	122.132
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	(32.763)	49.462	(5.416)	(54)	(7)	28.211	–	39.433
<i>Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche</i>	8.941	(495)	–	–	–	–	–	8.446
<i>Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche</i>	64.721	(86)	9.614	–	4	–	–	74.253
Totale variazioni	(11.315)	3.889	(2.497)	(3.670)	(8.558)	(23.565)	–	(45.716)
Costo storico	114.050.196	278.831	609.137	1.242.897	390.718	25.086.774	2.968.127	144.626.680
Ammortamenti e perdite di valore	(23.870.939)	(67.914)	(243.116)	(363.399)	(225.167)	(1.563.372)	–	(26.333.907)
Contributi	(59.623.433)	(142.460)	(269.713)	(745.567)	(94.271)	(19.650.234)	(2.968.127)	(83.493.804)
Consistenza al 31.12.2022	30.555.825	68.457	96.308	133.931	71.280	3.873.168	–	34.798.969

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2022 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 5.828.218 mila euro di cui 1.227.818 mila euro derivanti da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali e 4.600.400 mila euro da fonti Statali e costituiti principalmente da:

- 4.550.642 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali;
- 49.757 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIT destinati agli investimenti infrastrutturali.

19. Diritto di utilizzo beni in *leasing*

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2022.

valori in migliaia di euro

ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e Macchinari	Altri beni	Totale
Costo storico	45.236	176	33.965	79.376
Fondo ammortamento	(22.086)	(67)	(17.775)	(39.928)
Consistenza al 01.01.2022	23.150	108	16.190	39.448
Investimenti (nuovi leasing)	28.916	-	481	29.397
Ammortamenti	(7.942)	(29)	(7.540)	(15.511)
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-
<i>Costo storico</i>	<i>20.473</i>	-	<i>2.820</i>	<i>23.293</i>
<i>Fondo ammortamento</i>	<i>(20.473)</i>	-	<i>(2.820)</i>	<i>(23.293)</i>
Altre variazioni	-	-	-	-
Totale variazioni	20.974	(29)	(7.059)	13.886
Costo storico	53.678	176	31.627	85.480
Ammortamenti e perdite di valore	(9.554)	(96)	(22.496)	(32.146)
Consistenza al 31.12.2022	44.124	80	9.131	53.334

Le passività di *leasing* e i loro movimenti durante l'anno sono riportati nella tabella che segue.

valori in migliaia di euro

Movimentazione delle passività per <i>leasing</i>	2022
Passività del <i>leasing</i> al 1° gennaio	40.259
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	29.397
Rilevazione oneri finanziari	604
Pagamenti	16.222
Altre variazioni	-
Passività del leasing al 31 dicembre	54.038

Gli impatti a conto economico dell'esercizio sono riportati nella tabella che segue.

	valori in migliaia di euro
Impatti a conto economico	2022
Ammortamento dei diritti d'uso	15.511
Interessi passivi sulle passività del leasing	604
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	38.565
Totale impatti a conto economico	54.680

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:

<i>valori in migliaia di euro</i>		
Passività del leasing rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i leasing	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
54.038	31.936	50%

Lessor

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						
	Entro l'esercizio	Tra 1 - 2 esercizi	Tra 2 - 3 esercizi	Tra 3 - 4 esercizi	Tra 4 - 5 esercizi	oltre 5 esercizi	TOTALE
Pagamenti da ricevere per leasing operativi non attualizzati	115.113	108.786	113.144	116.876	119.933	122.375	696.227

20. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine periodo degli investimenti immobiliari.

valori in migliaia di euro

	2022				2021			
	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e acconti	TOTALE	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e acconti	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio								
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)
Valore a bilancio	465.187	626.859	7.745	1.099.791	476.132	601.539	21.351	1.099.022
Variazioni dell'esercizio								
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	3.395	120	16.032	19.546	489	29.980	(18.311)	12.158
Passaggio in esercizio	3.012	29.826	(32.837)	-				-
Riclassifiche	3.885	(5.150)	1.181	(84)	(8.352)	26.795	(23.519)	(5.077)
<i>Variazioni costo storico</i>	<i>4.644</i>	<i>(73.674)</i>	<i>17.816</i>	<i>(51.214)</i>	<i>(10.361)</i>	<i>70.474</i>	<i>2.225</i>	<i>62.337</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento</i>	<i>-</i>	<i>(8.397)</i>	<i>-</i>	<i>(8.397)</i>	<i>-</i>	<i>(2.225)</i>	<i>-</i>	<i>(2.225)</i>
<i>Variazioni contributi</i>	<i>(1.015)</i>	<i>89.502</i>	<i>(16.635)</i>	<i>71.852</i>	<i>(59)</i>	<i>(41.710)</i>	<i>(25.744)</i>	<i>(67.512)</i>
<i>Variazioni svalutazioni/rivalutazioni</i>	<i>256</i>	<i>(12.580)</i>	<i>-</i>	<i>(12.325)</i>	<i>2.067</i>	<i>256</i>	<i>-</i>	<i>2.323</i>
Alienazioni e dismissioni	(5.506)	(706)	-	(6.211)	(2.611)	(801)	-	(3.412)
<i>Decrementi costo storico</i>	<i>(6.108)</i>	<i>(2.089)</i>	<i>-</i>	<i>(8.197)</i>	<i>(12.451)</i>	<i>(2.026)</i>	<i>-</i>	<i>(14.477)</i>
<i>Decremento F.do Ammortamento</i>	<i>-</i>	<i>1.198</i>	<i>-</i>	<i>1.198</i>	<i>-</i>	<i>779</i>	<i>-</i>	<i>779</i>
<i>Decrementi contributi</i>	<i>-</i>	<i>15</i>	<i>-</i>	<i>15</i>	<i>-</i>	<i>59</i>	<i>-</i>	<i>59</i>
<i>Decrementi svalutazioni/rivalutazione</i>	<i>602</i>	<i>170</i>	<i>-</i>	<i>772</i>	<i>9.840</i>	<i>386</i>	<i>-</i>	<i>10.226</i>
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	-	-	-	-	-	-	(288)	(288)
Variazione contributi	(3.012)	(13.624)	16.635	-	(471)	(28.041)	28.512	-
Ammortamenti	-	(3.226)	-	(3.226)	-	(2.613)	-	(2.613)
Totale Variazioni	1.775	7.240	1.010	10.025	(10.946)	25.320	(13.606)	770
Saldo al 31 dicembre								
Costo Storico	1.510.472	1.729.933	10.549	3.250.954	1.505.529	1.775.750	9.539	3.290.817
Fondo Ammortamento	-	(555.550)	-	(555.550)	-	(545.124)	-	(545.124)
Contributi	(24.287)	(292.682)	(1.506)	(318.474)	(20.261)	(368.575)	(1.506)	(390.341)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.019.223)	(247.602)	(288)	(1.267.114)	(1.020.081)	(235.192)	(288)	(1.255.561)
Valore a bilancio	466.962	634.099	8.755	1.109.816	465.187	626.859	7.745	1.099.791

21. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle Attività Immateriali ad inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse.

	valori in migliaia di euro			
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
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)
Consistenza al 31.12.2021	19.757	134.610	645.287	799.654
Investimenti/acquisizioni	-	-	204.214	204.214
Passaggi in esercizio	-	24.928	(24.928)	-
Ammortamenti	(474)	(3.321)	-	(3.795)
Perdite di valore	-	-	(1.187)	(1.187)
Variazioni e contributi	-	(24.928)	24.928	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	-	(1)	-	(1)
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	-	-	-	-
<i>Decremento Contributi</i>	-	1	-	1
Altre riclassifiche	-	-	(70.955)	(70.955)
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	-	(15)	(45.882)	(45.897)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche</i>	-	-	-	-
<i>Variazioni contributi per altre riclassifiche</i>	-	-	(25.073)	(25.073)
<i>Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche</i>	-	15	-	15
Totale variazioni	(474)	(3.321)	132.072	128.277
Costo storico	127.943	598.349	803.645	1.529.937
Ammortamenti e perdite di valore	(82.171)	(154.950)	(7.571)	(244.692)
Contributi	(26.489)	(312.110)	(18.715)	(357.314)
Consistenza al 31.12.2022	19.283	131.289	777.359	927.931

22. Partecipazioni

Si riportano di seguito le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni raggruppate per categoria.

	valori in migliaia di euro	
	Valore netto 31.12.2022	Valore netto 31.12.2021
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	87.767	87.767
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	48.930	48.930
Totale	143.774	143.774

	Valore Netto 31.12.2021	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2022
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi	
Partecipazioni in imprese controllate						
Blu Jet S.r.l.	200	-	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminali 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 S.R.L.	5.500	-	-	-	-	5.500
Partecipazioni in imprese collegate						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
Altre Imprese						
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	-	48.882
Totale	143.774	-	-	-	-	143.774

	Valore Netto 31.12.2020	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2021
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi	
Partecipazioni in società controllate						
Blu Jet S.r.l.	200	-	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminali 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 S.R.L.	5.500	-	-	-	-	5.500
Partecipazioni in imprese collegate						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
Altre Imprese						
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)	-
Totale	143.776	-	-	-	(2)	143.774

L'Assemblea straordinaria di Infrarail S.r.l., nella riunione del 10 novembre 2022, ha approvato la modifica della denominazione sociale da "Infrarail Firenze S.r.l." a "Infrarail S.r.l." modificando altresì l'oggetto sociale e la sede societaria, che dal 15 gennaio u.s. è stata trasferita a Roma. Le modifiche riguardanti la denominazione sociale e l'oggetto sociale sono efficaci a far data dal 21 novembre 2022.

Le partecipazioni, che ammontano a 143.774 mila euro, nel corso del 2022 non hanno registrato alcuna variazione. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di Partecipazioni S.p.A., pari a 140.434 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 31.12.2022	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2022 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	164	1.485	100,00%	1.485	200	(1.285)
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	1.165.791	54	1.167.731	90,34%	1.054.951	48.455	(1.006.497)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	2.137	27.722	100,0%	27.722	9.238	(18.484)
Blufferies S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	4.162	44.268	100,0%	44.268	21.229	(23.039)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	5.888	67.452	100,0%	67.452	3.145	(64.306)
Infrarail S.R.L.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	5.500	(325)	9.831	100,0%	9.831	5.500	(4.331)
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	1	14.166	50,0%	7.083	7.077	(6)

*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)
31.12.2022										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.412	15.711	17.124	947	2.011	2.958	1.206	1.205	1
31.12.2021										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.202	16.221	17.423	940	2.318	3.258	1.169	1.193	(24)

23. 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								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	95.194	9.999	105.193	-	-	-	95.194	9.999	105.193
Crediti per finanziamenti	51.448	-	51.448	71.880	-	71.880	(20.432)	-	(20.432)
Altri crediti finanziari	-	419.228	419.228	-	148.181	148.181	-	271.047	271.047
Titoli	489	-	489	609	-	609	(120)	-	(120)
Derivati	-	1.512	1.512	-	-	-	-	1.512	1.512
Valore lordo attività finanziarie	147.131	430.739	577.870	72.489	148.181	220.670	74.642	282.558	357.200
Fondo svalutazione	(139)	(330)	(469)	(158)	(100)	(258)	19	(230)	(211)
Totale attività finanziarie	146.992	430.409	577.401	72.331	148.081	220.412	74.661	282.328	356.989

La variazione in aumento dei crediti verso il MEF, pari a 105.193 mila euro è principalmente ascrivibile ai crediti per contributi ex art. 25 co. 1 del Decreto-legge n. 4/2022 convertito con Legge n. 25 del 28 marzo 2022 (cd. "Decreto Sostegni Ter"), che ha previsto uno stanziamento complessivo di 130 milioni di euro in favore di RFI per il periodo gennaio – marzo 2022 e la cui disponibilità di cassa è ripartita per l'importo di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034.

Nella voce Titoli sono iscritti al *fair value* i titoli *Webuild ex Astaldi* per 489 mila euro.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 51.448 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (45.331 mila euro) e presso BNL (4.659 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 271.047 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.

24. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro									
	Valore contabile								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	14.764	96.678	111.442	15.038	25.448	40.486	(274)	71.230	70.956
Crediti per IVA	9	65	74	9	43	52	-	22	22
MEF e MIT	3.169.809	862.381	4.032.190	2.636.519	1.135.909	3.772.428	533.290	(273.528)	259.762
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	7.754	7.754	-	14.261	14.261	-	(6.507)	(6.507)
Altre Amministrazioni dello Stato	-	536.259	536.259	-	211.191	211.191	-	325.068	325.068
Debitori diversi	3.559	110.051	113.610	4.122	108.873	112.995	(563)	1.178	615
Ratei e risconti attivi	-	5.189	5.189	-	3.663	3.663	-	1.526	1.526
Valore lordo altre attività	3.188.141	1.618.376	4.806.517	2.655.688	1.499.388	4.155.076	532.453	118.988	651.441
Fondo svalutazione	(2.021)	(121.658)	(123.679)	(1.808)	(35.823)	(37.631)	(213)	(85.835)	(86.048)
Totale altre attività	3.186.120	1.496.719	4.682.839	2.653.880	1.463.565	4.117.445	532.240	33.154	565.394

L'incremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 70.956 mila euro è imputabile sostanzialmente a:

- incremento dei crediti verso controllante per 77.417 mila euro derivanti dall'AdP 2017 con il comune di Milano;
- incremento dei crediti verso consociate di 3.663 mila euro derivante principalmente dal *performance regime*;
- riduzione di 10.143 mila euro del credito IVA verso la controllante.

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2022 sono di seguito analizzati:

	valori in migliaia di euro			
	31.12.2021	Incrementi	Decrementi	31.12.2022
Contributi in c/ esercizio:				
- MEF: cap. 1541	-	1.155.557	(1.155.557)	-
- MIT: cap. 7255	3.860	7.100	(2.440)	8.520
- MIT: cap. 1300	-	15.000	(15.000)	-
Contributo merci:				
- MIT: cap. 1274 - 7302	19.103	100.000	(104.301)	14.802
Contributi in c/ impianti e investimenti:				
- MEF: cap. 7122-7123-8000	3.131.254	5.153.291	(4.927.682)	3.356.863
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7528-7540-7532-7549-7561-7550 - 1274-7505-7506-7006	618.211	118.505	(84.711)	652.005
Totale	3.772.428	6.549.453	(6.289.691)	4.032.190

Nell'anno 2022 la posta ha subito un incremento netto di 259.762 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 6.549.453 mila euro così suddivisi:
 - 1.155.557 mila euro per contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge del 30 dicembre 2021 n. 234 (Legge di Bilancio 2022);
 - 100.000 mila euro per contributi merci a valere delle risorse stanziato dalla Legge 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto Legge n. 185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 da destinare alle IF relativi all'annualità 2022;
 - 7.100 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 2022 da RFI per il tramite della società controllata Blu Jet S.r.l.;
 - 15.000 mila euro a valere delle risorse stanziato dal D.L. 115 del 9 agosto 2022 art.9 co.6, convertito con L.142 del 21 settembre 2022, le cui somme sono state utilizzate per fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto ferroviario delle merci recato dall'eccezionale incremento del costo dell'energia;
 - 5.153.291 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:

-
- 230.240 mila euro (capitolo 7122 – Piano di Gestione 1, di seguito PG1) stanziati dall’ art. 1 c. 176 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015);
 - 1.968.615 mila euro (capitolo 7122 – PG2) stanziati dalla Legge di Bilancio 2022 a valere del PG2 del capitolo 7122 e relativi all’annualità 2022, e di cui 100.000 mila euro recati dalla rimodulazione verticale 2022;
 - 26.168 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;
 - 410.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all’annualità 2022 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 310.000 mila euro a valere dello stanziamento 2022 previsto in LDB e 100.000 mila euro recati dalla rimodulazione verticale 2022;
 - 50.000 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”;
 - 1.559.467 mila euro (capitolo 7122 – PG5) di cui 550.000 mila euro relativi all’annualità 2022 previsto dalla Legge di Bilancio 2022 per le attività di manutenzione straordinaria, di cui 550.000 mila euro a valere dello stanziamento 2022 e 1.009.467 mila euro a valere delle risorse stanziati previste per il triennio 2023-2025.
 - 193.066 mila euro relativi 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 2023-2025 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2022;
 - 190.000 mila euro relativi 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 2023-2025 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2022;
 - 442.335 mila euro relativi all’iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziati dal capitolo 7122 relativi al PG11 per il triennio 2023-2025 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2022;
 - 83.400 mila euro relativi all’iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziati dal capitolo 7122 relativi al PG12 per il triennio 2023-2025 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2022;
 - 30.000 mila euro (capitolo 7505 MIT) a valere sulle risorse stanziati dal Decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti”, convertito con modificazioni dalla Legge n.101 del 1 luglio 2021 destinati al rinnovo Flotta, Bus, e Navi verdi;
 - 35.000 mila euro (capitolo 7506 MIT) a valere sulle risorse stanziati dal Decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti” destinato ad interventi dei raccordi ferroviari;
 - 34.000 mila euro a valere del Capitolo 7561 ed assegnati a RFI con Decreto MIT/MEF del 7 dicembre 2020;

- 4.748 mila euro (capitolo 7006) stanziati a valere del Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del decreto-legge 73/2021;
- 14.757 mila euro (capitolo 7007) a valere del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche previsto dal DL76/2020 art.7 co.1;
 - decrementi per incassi per 6.289.691 mila euro così suddivisi:
 - 1.155.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
 - 2.440 mila euro a valere del capitolo 7255 destinato alle “spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina”;
 - 99.900 mila euro per contributi merci a valere delle risorse stanziati dalla Legge 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto-legge n. 185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 da girare alle IF relativi all’annualità 2022
 - 4.927.682 mila euro (capitolo 7122 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG6-PG7-PG11-PG12-PG13-PG15);
 - 4.748 mila euro (capitolo 7006 MIT) relativi alle risorse stanziati dal Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del decreto-legge 73/2021 per istanze presentate nel primo semestre 2022;
 - 4.401 mila euro a valere del capitolo 7302 destinato all’ammodernamento sistemi frenanti carri merci;
 - 14.757 mila euro (capitolo 7007) a valere del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche previsto dal DL76/2020 art.7 co.1;
 - 15.000 mila euro a valere sulle risorse stanziati dal D.L. 115 del 9 agosto 2022 art.9 co.6, convertito con L.142 del 21 settembre 2022;
 - 54.527 mila euro a valere sulle risorse stanziati 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” (Capitolo 7528);
 - 10.677 mila euro a valere sulle risorse di cui all’art.32 co.1 del DL.98/2011 convertito in L.111/2011 disposti per RFI dalla Delibera CIPE 85/2011 e stanziati sul capitolo 7515 “Linea AV/AC Milano Verona - tratta Treviglio-Brescia” – II° Lotto costruttivo.

La voce “Altre amministrazioni dello Stato” subisce un incremento di 325.068 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 7.754 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			
Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	47.778	49.428	(1.650)
Personale	5.867	5.953	(86)
Istituti previdenziali	2.167	4.187	(2.020)
Crediti in corso di recupero	1.374	497	877
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	289	288	1
Altri crediti non commerciali	56.135	52.642	3.493
	113.610	112.995	615
Ratei e risconti	5.189	3.663	1.526
Totale	118.799	116.658	2.141

L'incremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti attivi" pari a 2.141 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato dell'incremento degli altri crediti non commerciali per 3.493 mila euro e dei maggiori ratei e risconti per 1.526 mila euro compensati parzialmente da minori crediti verso Istituti previdenziali per 2.020 mila euro, derivanti sostanzialmente all'iscrizione di minori crediti verso INAIL, e minori anticipazioni finanziarie a favore dei fornitori per 1.650 mila euro.

L'incremento degli altri crediti non commerciali (3.493 mila euro) è riconducibile principalmente ai maggiori crediti per *Performance Regime* vs terzi (2.045 mila euro), all'iscrizione di un credito d'imposta su consumi di energia elettrica e gas naturale maturato nel secondo trimestre 2022 come da D.L. 21/2022 (1.029 mila euro) e ai maggiori crediti per IVA estera (343 mila euro).

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Nazionali	4.802.018	4.149.561	652.457
Paesi dell'area euro	1.829	1.226	603
Regno Unito	92	90	2
Altri paesi europei non UE	2.578	4.199	(1.621)
	4.806.517	4.155.076	651.441

25. Rimanenze

La voce risulta così composta:

valori in migliaia di euro			
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	871.325	864.094	7.231
Fondo svalutazione	(14.182)	(14.818)	636
Totale Rimanenze	857.143	849.276	7.867

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2022, pari a 7.867 mila euro, è relativo principalmente all'effetto combinato di:

- acquisti di materiali pari a 504.155 mila euro;
- consumi di materiali pari a 600.722 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 103.798 mila euro per la costruzione di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- decremento netto del Fondo svalutazione pari a 636 mila euro a fronte dell'analisi effettuata sui materiali a scarsa utilizzazione e/o obsoleti.

26. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari*	82	461.827	461.909	175	436.478	436.653	(93)	25.349	25.256
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.539	48.979	50.518	1.572	59.785	61.357	(33)	(10.806)	(10.839)
Ferrovie Estere	-	432	432	-	522	522	-	(90)	(90)
Ferrovie in concessione	-	3	3	-	3	3	-	-	-
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	-	89.323	89.323	-	53.421	53.421	-	35.902	35.902
Crediti verso società del Gruppo	-	458.633	458.633	-	622.526	622.526	-	(163.893)	(163.893)
Valore lordo crediti commerciali	1.621	1.059.197	1.060.818	1.747	1.172.735	1.174.482	(126)	(113.538)	(113.664)
Fondo svalutazione	(1)	(149.527)	(149.528)	(2)	(137.977)	(137.979)	1	(11.550)	(11.549)
Totale dei crediti commerciali	1.620	909.670	911.290	1.745	1.034.758	1.036.503	(125)	(125.088)	(125.213)

*Per una più corretta esposizione sono state riclassificate le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione nel 2021

L'incremento dei crediti verso Clienti ordinari di 25.256 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei crediti per fatture emesse di 83.503 mila euro grazie alle nuove fatturazioni verso Imprese Ferroviarie Terze nazionali ed estere per Contratto di Utilizzo delle Infrastrutture ferroviarie (62.000 mila euro circa), e verso Gestori di servizi di telefonia mobile e di trasmissione elettrica (17.519 mila euro circa);
- decremento dei crediti per fatture da emettere di 68.331 mila euro per effetto dei minori conguagli a favore di RFI e maggiori stanziamenti di note di credito rispetto al 2021.

La posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche, al lordo del relativo fondo svalutazione, subisce un decremento di 10.839 mila euro, derivante principalmente dall'effetto combinato di minori crediti verso il Comune di Palermo per incassi (15.000 mila euro circa) e maggiori crediti per nuove fatturazioni verso Regione Toscana ed Autorità Portuale di Civitavecchia (4.000 euro circa).

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 163.893 mila euro, derivante principalmente dai seguenti fattori:

- decremento dei crediti verso consociate pari a 163.071 mila euro principalmente per effetto dell'incasso delle fatture pedaggio emesse a Trenitalia, scaturenti dalla rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura per il periodo 2014-2015 previsto dalla Delibera ART n. 88/2021;

- incremento dei crediti verso controllate per 1.937 mila euro riconducibile al conguaglio per canone da retrocessione da fatturare alla controllata GS Rail;
- decremento dei Crediti verso la controllante pari a 3.138 mila euro dovuto principalmente all'incasso delle fatture dei lavori effettuati per conto di Fondazione presso l'impianto Deposito Rotabili Storici di La Spezia Migliarina e per il riaddebito del costo del personale distaccato.

L'importo lordo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 89.323 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in aumento pari a 35.902 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 è da imputare essenzialmente al maggior valore dell'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento rispetto alle fatture emesse.

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 17.667 mila euro, con variazione in aumento pari a 4.090 mila euro, è da imputare sostanzialmente al maggior valore degli anticipi versati sui lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento rispetto alle fatture emesse.

Crediti e debiti per contratti di costruzione*	31.12.2022		31.12.2021	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Lavori in corso su ordinazione	288.826	32.070	242.992	38.720
Acconti da clienti	(199.503)	(49.737)	(189.571)	(52.297)
Totale complessivo	89.323	(17.667)	53.421	(13.577)

*I valori sono esposti al lordo del fondo svalutazione

La massima esposizione del rischio di credito, suddivisa per area geografica, è la seguente:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Nazionali	1.055.678	1.170.261	(114.583)
Paesi dell'area euro	2.635	2.382	253
Regno Unito	1	1	0
Altri paesi europei (UE non Euro)	15	23	(8)
Altri paesi europei non UE	2.472	1.798	674
Altri paesi	17	17	0
	1.060.818	1.174.482	(113.664)

27. Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione

La posta subisce un decremento di 7.208 mila euro rispetto al periodo precedente per effetto degli incassi delle fatture emesse a fronte dei lavori di costruzione/miglioria effettuati sulle linee in concessione della Regione Umbria.

28. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali	3.059	3.696	(637)
Denaro e valori in cassa	472	465	7
Conti correnti di tesoreria	1.459.834	707.931	751.903
Altri	112	112	-
Valore lordo	1.463.477	712.204	751.273
Fondo svalutazione	(922)	(480)	(442)
totale netto fondo svalutazione	1.462.555	711.724	750.831

L'incremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2021 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 MIT 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 11.998 mila euro e pignoramenti per 2.205 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

29. Crediti tributari

La posta pari a 310 mila euro è sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

30. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nel corso del 2022 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 2022, 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 2022 ammonta a 114.374 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima di una quota dell'utile 2021 per un importo pari a 13.732 mila euro.

Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2022 ammonta a 73.859 mila euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2021.

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 2022 il saldo è negativo e pari a 2.529 mila euro, registrando una variazione positiva rispetto al 31 dicembre del 2021 per 11.035 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2022, che ha determinato una variazione positiva pari a 5.941 mila euro;
- rilascio della quota dell'esercizio 2022, 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 5.094 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 2022 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 127.635 mila euro registrando una variazione negativa rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto dell'utile attuariale complessivo pari a 39.473 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2022 ammontano a 2.245.760 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 110.917 mila euro derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2021 deliberato dall'Assemblea dell' 8 aprile 2022.

Risultato d'esercizio

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 presenta un utile pari a 262.965 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.

Origine	Importi al 31.12.2022 (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)	
Capitale:										
Capitale Sociale	31.528.425	31.528.425								-
Riserve di utili:										
Riserva legale	114.374	114.374	B							
Utili portati a nuovo *	2.245.760	(65.342)	A, B, C	2.311.102	1.280.746					
Altre Riserve:										
Riserva di copertura flussi finanziari	(2.529)	(2.529)								
Riserva da utili e perdite attuariali	(127.635)	(127.635)								
Riserva da operazioni straordinarie	73.859		A,B,C	73.859	73.859					(4.649)
TOTALE	33.832.254	31.447.293	-	2.384.961	1.354.605	-	-	-	-	(4.649)

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato di esercizio 2022

** esercizi 2019-2020-2021

*** A = Aumento di Capitale; B = Copertura Perdite; C = Distribuzione di Dividendi

31. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Finanziamenti da banche	488.015	634.567	(146.552)
Debiti verso altri finanziatori	–	18.750	(18.750)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.688.395	1.578.617	109.778
Totale	2.176.410	2.231.934	(55.524)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	Valore Contabile		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	147.921	160.397	(12.476)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	18.750	6.250	12.500
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	398.494	303.477	95.017
Totale	565.165	470.124	95.041

* La posta riguarda principalmente la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	Valore Contabile		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Finanziamenti da banche	635.936	794.964	(159.028)
Debiti verso altri finanziatori	18.750	25.000	(6.250)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.086.889	1.882.094	204.795
Totale Finanziamenti	2.741.575	2.702.058	39.517

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 635.936 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 1.368 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 159.028 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 si riferisce per 158.355 mila euro ai rimborsi di quote capitale effettuati nel 2022 e per 673 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 18.750 mila euro, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento rispetto al 31 dicembre 2021, pari a 6.250 mila euro, è dovuto al rimborso nel 2022 di pari importo delle quote capitale.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine ed a breve termine per 2.086.889 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 8.254 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.

Nel corso del 2022 RFI ha perfezionato con FS un nuovo prestito *intercompany* per l'importo di 200 milioni per finanziare progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale in linea con il *Green Bond Framework*

di FS. Nello specifico il nuovo finanziamento consente di finanziare gli investimenti per il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli.

L'incremento di tali debiti pari a 204.795 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 è dovuto, prevalentemente, all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- Incremento 199.858 mila euro per il nuovo finanziamento *intercompany* a Medio Lungo termine stipulato con FS.
- incremento per 4.937 mila euro principalmente riferiti ai ratei, esposti nella quota a breve termine.

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	31.12.2022		31.12.2021	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	15.454	15.454	45.146	45.146
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	21.165	21.165	41.259	41.259
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	83.333	83.333	138.889	138.889
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	238.044	238.044	266.577	266.577
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	5.333	5.333	7.111	7.111
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	112.213	112.213	121.452	121.452
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	159.024	159.024	172.490	172.490
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	18.750	18.750	25.000	25.000
						653.317	653.317	817.923	817.923
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.652	300.000	299.531
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	99.894	100.000	99.854
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	89.994	90.000	89.928
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 15 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2030	250.000	250.000	250.000	250.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 20 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2027	200.000	199.140	-	-
AV/AC e RC	INTERCOMPANY UNICREDIT/FS	euro		Variabile	2024	200.000	199.876	200.000	199.731
AV/AC e RC	INTERCOMPANY INTESA/FS	euro		Variabile	2024	200.000	199.861	200.000	199.666
AV/AC e RC	INTERCOMPANY BPM/FS	euro		Variabile	2024	100.000	99.982	100.000	99.907
						1.780.000	1.778.398	1.580.000	1.578.617
TOTALE						2.433.317	2.431.715	2.397.923	2.396.540
(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 2022 confrontata con il dato al 31 dicembre 2021, che evidenzia un miglioramento complessivo pari a 1.045.889 mila euro

determinato dall'effetto dal miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (932.963 mila euro) e della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (112.926 mila euro).

valori in migliaia di euro			
Posizione finanziaria netta	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve	(1.320.942)	(387.979)	(932.963)
Conti correnti di Tesoreria	(1.458.915)	(707.454)	(751.461)
Altri (crediti)/debiti finanziari	(418.964)	(148.081)	(270.883)
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(9.934)	–	(9.934)
Finanziamenti da banche	147.921	160.397	(12.476)
Debiti verso altri finanziatori	18.750	6.250	12.500
Debiti finanziari verso Soci < 12	398.494	303.250	95.244
Debiti finanziari IFRS 16 < 12	11.978	15.458	(3.480)
Altro	(10.272)	(17.800)	7.527
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	2.071.478	2.184.404	(112.926)
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(95.194)	–	(95.194)
Titoli e Finanziamenti non correnti	(489)	(606)	117
Crediti per finanziamenti	(51.309)	(71.725)	20.416
Finanziamenti da banche	488.015	634.567	(146.552)
Debiti verso altri finanziatori	–	18.750	(18.750)
Debiti finanziari verso Soci > 12	1.688.395	1.578.617	109.778
Debiti finanziari IFRS 16 > 12	42.060	24.801	17.259
Totale complessivo	750.536	1.796.425	(1.045.889)

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							
Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2021	Flusso monetario	Effetti non monetari				31.12.2022
			Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	IFRS 16	Variazione Fair value Clean (IFRS13)	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	2.702.058	29.243	9.623	651			2.741.575
Variazione delle altre attività finanziarie	(72.331)	19.851	501	(105.074)		(1.433)	48
Variazione delle altre passività finanziarie	45.023	(16.223)	–	(169)	30.002	(4.508)	
							54.125

32. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro		
	31.12.2022	31.12.2021
Valore attuale obbligazioni TFR	300.095	373.653
Valore attuale obbligazioni CLC	23.338	30.360
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(175)	(178)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		–
Totale valore attuale obbligazioni	323.258	403.835

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	
	31.12.2022	31.12.2021
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	404.013	446.632
<i>Service Cost</i>	191	202
<i>Interest cost</i> (*)	5.558	279
Benefici erogati	(44.575)	(57.438)
Trasferimenti infragruppo	475	371
<i>Altre variazioni (Estimated benefits payments)</i>	(2.756)	(4.320)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(39.473)	18.287
Obbligazioni a benefici definiti	323.433	404.013
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(175)	(178)
Altre variazioni		
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	323.258	403.835

(*) 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 corso del 2022, pari a 46.856 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel 2022, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Nel corso dell'esercizio 2022 sono stati rilevati utili attuariali generati per il TFR e per le CLC complessivamente pari a 39.473 mila euro, che si confrontano con la perdita attuariale del 2021 pari a 18.287 mila euro. L'ammontare dell'utile attuariale è imputabile al tasso di attualizzazione che si è incrementato passando dallo 0,29% del 2021 al 3,57% nel 2022 per il TFR e dallo 0,98% del 2021 al 3,77% nel 2022 per le CLC.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano un utile complessivo legato ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 60.770 mila euro e perdite complessive relative ad ipotesi attuariali residue per 21.297 mila euro, la cui somma algebrica determina l'utile attuariale complessivo di 39.473 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:

	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di attualizzazione TFR	3,57%	0,29%
Tasso di attualizzazione CLC	3,77%	0,98%
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

31.12.2022	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Tasso di <i>turnover</i> +1,00%	300.866	
Tasso di <i>turnover</i> -1,00%	299.263	
Tasso di inflazione +0,25%	302.588	23.729
Tasso di inflazione -0,25%	297.634	22.959
Tasso di attualizzazione +0,25%	296.256	22.873
Tasso di attualizzazione -0,25%	304.034	23.822
<i>Service cost</i> pro-futuro	–	153
<i>Duration</i> del piano (anni)	5,9	9
Totale dipendenti a fine esercizio	29.073	

Anni erogazioni previste TFR E CLC

31.12.2022	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	46.333	2.613
Erogazione 2° anno	39.721	2.427
Erogazione 3° anno	39.795	2.254
Erogazione 4° anno	32.260	2.087
Erogazione 5° anno	12.429	1.989

33. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine esercizio e le movimentazioni del 2022 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2021	Rettifiche/ Riclassifiche	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2022
Fondo imposte	12.009		17		(11)	12.015
Altri	647.600	(13.726)	17.644	(35.751)	(141.861)	473.906
TOTALE	659.609	(13.726)	17.661	(35.751)	(141.872)	485.921

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2022 il fondo ha registrato un lieve incremento (6 mila euro) rispetto al valore al 31 dicembre 2021.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sottoindicata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2021	Rettifiche/ Riclassifiche	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2022
Oneri nei confronti						
- del personale	45.801		17.497	(16.003)		47.295
- dei terzi	221.003		147	(16.091)	(6.863)	198.196
Bonifica asset dismessi/da dismettere	46.187			(3)		46.184
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	285.727	(13.726)		(3.654)	(134.998)	133.349
TOTALE	647.600	(13.726)	17.644	(35.751)	(141.861)	473.906

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 del 2022, il fondo è stato utilizzato per 16.003 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 17.497 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2022.

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 del 2022, il fondo è stato utilizzato per 16.091 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 6.863 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., 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 (97.000 mila euro);
- fondo per incentivi all'esodo (10.398 mila euro);
- altri rischi (25.951 mila euro).

Gli utilizzi di 3.654 mila euro sono relativi ad incentivi all'esodo (2.402 mila euro); alla redistribuzione del *Performance Regime* (61 mila euro) ed al pagamento in favore degli eredi degli operai deceduti costituiti parte civile nel procedimento penale n.2899/2009 pendente innanzi al Tribunale di Avellino (1.191 mila euro).

34. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro									
Valore contabile									
31.12.2022			31.12.2021			Variazione			
Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	-	(85)	(85)	4.508	-	4.508	(4.508)	(85)	(4.593)
Altre passività finanziarie	-	172	172	-	255	255	-	(83)	(83)
Passività del leasing	42.060	11.978	54.038	24.801	15.458	40.259	17.259	(3.480)	13.779
Totale passività finanziarie	42.060	12.065	54.125	29.309	15.713	45.022	12.751	(3.648)	9.103

L'incremento delle Passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 9.103 mila euro, risente delle maggiori iscrizioni delle passività per *leasing* per 13.779 mila euro.

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari 4.508 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2022 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2022 – 31 dicembre 2021). In particolare, l'effetto è dovuto alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement*.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i derivati di copertura e sono classificati al livello 2, come descritto nel paragrafo 37 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.

35. Altre passività non correnti e correnti

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	3.639.554	3.639.554	-	2.414.528	2.414.528	-	1.225.026	1.225.026
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	12.051	98.508	110.559	18.076	95.343	113.419	(6.025)	3.165	(2.860)
Altri debiti verso società del gruppo	-	95.562	95.562	69	64.017	64.086	(69)	31.545	31.476
Altri debiti	73.783	376.622	450.405	76.031	335.934	411.965	(2.248)	40.688	38.440
Ratei e risc. pas.	1.769	15.183	16.952	1.957	9.515	11.472	(188)	5.668	5.480
Totale altre passività	87.603	4.225.429	4.313.032	96.133	2.919.337	3.015.470	(8.530)	1.306.092	1.297.562

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2022 ammontano a 3.639.554 mila euro e sono così dettagliati:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2021	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2022
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	819.830	5.153.290	(4.555.736)	(140.434)	1.276.950
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	1.373.858	118.507	(49.757)	-	1.442.608
FESR	32.111	152.306	(180.407)	-	4.010
TEN	21.112	45.342	(7.813)	-	58.641
PNRR	-	1.255.152	(675.040)	-	580.112
Altre PA	163.536	397.002	(364.557)	-	195.981
Altri TERZI	4.081	77.171	-	-	81.252
Totale acconti per contributi	2.414.528	7.198.770	(5.833.310)	(140.434)	3.639.554

L'incremento netto degli acconti pari a 1.225.026 mila euro deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso MIT, 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 140 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 95.562 mila euro subiscono un incremento rispetto al 31 dicembre 2021 pari a 31.476 mila euro derivante principalmente da:

- maggiori debiti verso la Controllante per (12.347 mila);
- maggiori debiti verso altre società del Gruppo (19.196 mila euro) relativi principalmente all'incremento delle penalità passive per *performance regime* (9.596 mila euro) ed altre penali passive (8.822 mila euro).

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (144.884 mila euro), Depositi cauzionali (43.827 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (28.610 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione

(2.293 mila euro), Debiti per *performance regime* (7.192 mila euro) ed altre penali (4.870 mila euro), altri Debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (37.996 mila euro), anticipi per contributo merci anno 2022 (15.308 mila euro), debiti verso assicurazioni (15.493 mila euro).

36. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	11.509	2.665.312	2.676.821	11.684	2.417.831	2.429.515	(175)	247.481	247.306
Acconti commerciali	4.986	87.036	92.022	4.900	60.135	65.035	86	26.901	26.987
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	-	679.193	679.193	-	573.736	573.736	-	105.457	105.457
Debiti per contratti di costruzione	-	17.667	17.667	-	11.519	11.519	-	6.148	6.148
Totale debiti commerciali	16.495	3.449.208	3.465.703	16.584	3.063.221	3.079.805	(89)	385.987	385.898

L'incremento dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2021 è pari a 247.481 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 92.022 mila euro, in aumento rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 per 26.987 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto pari a 105.457 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori debiti verso la consociata Fercredit per 71.550 mila euro per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;
- maggiori debiti relativi a fatture da ricevere verso le consociate per 16.149 mila euro;
- maggiori debiti verso le imprese controllate per 7.925 mila euro;
- maggiori debiti per fatture ricevute verso le imprese consociate per 14.725 mila euro;
- minori debiti verso la Capogruppo per 4.894 mila euro.

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 17.667 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.

37. 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.

Si riporta di seguito la classificazione delle attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS9.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2022	31.12.2021
Crediti commerciali al costo ammortizzato	911.290	1.036.503
Altre attività al costo ammortizzato	4.664.202	4.101.531
Altre attività finanziarie al costo ammortizzato	575.401	220.412
Derivati attivi al FVOCI	1.512	-
Altre attività valutate al FVTPL	489	-
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	6.804	14.012
Disponibilità Liquide	1.462.084	711.258
Totale Attività finanziarie	7.621.782	6.083.717
Finanziamenti a medio/lungo termine	2.741.575	2.702.058
Altre passività finanziarie al costo ammortizzato	54.124	40.515
Derivati passivi al FVOCI	-	4.508
Debiti commerciali al costo ammortizzato	3.465.703	3.079.804
Altre passività al costo ammortizzato	4.270.217	2.977.532
Totale passività finanziarie	10.531.618	8.804.417

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 2022 e al 31 dicembre 2021, 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.

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2022					
	Pubblica amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	40.121	404.088		467.081	911.290
Altre attività correnti e non correnti	4.484.863	67.968		111.371	4.664.202
Attività finanziarie correnti e non correnti	111.932	753	61.712	409.809	584.206
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			1.462.084		1.462.084
Totale attività finanziarie 2022	4.636.916	472.809	1.523.796	988.261	7.621.782

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2021					
	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
Totale attività finanziarie 2021	4.044.291	436.650	781.300	821.476	6.083.717

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 2022 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in migliaia di euro

31.12.2022						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	4.693.266	(2.920)	28.555	693	17.495	4.737.090
Fondo Svalutazione	(88.968)	55	(541)	(13)	(10.706)	(100.174)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	4.604.298	(2.865)	28.014	680	6.789	4.636.916
Società del gruppo	941.437	38.120	545	6.636	15.181	1.001.919
Fondo Svalutazione	(599)	(24)	–	(4)	(13.031)	(13.658)
Società del gruppo (netto)	940.838	38.096	545	6.632	2.150	988.261
Clienti terzi (lordo)	377.320	40.349	23.214	24.661	167.077	632.621
Fondo Svalutazione	(34.295)	(388)	(223)	(237)	(124.669)	(159.812)
Clienti terzi (netto)	343.025	39.961	22.991	24.424	42.408	472.809
Istituti finanziari	1.524.748	–	–	–	–	1.524.748
Fondo Svalutazione	(952)	–	–	–	–	(952)
Istituti finanziari (netto)	1.523.796	–	–	–	–	1.523.796
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	7.411.957	75.192	51.550	31.736	51.347	7.621.782

valori in migliaia di euro

31.12.2021						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
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)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	4.018.482	1.592	14.745	1.240	8.233	4.044.292
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)
Società del gruppo (netto)	656.441	123.875	24.216	8.458	8.486	821.476
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)
Clienti terzi (netto)	307.048	42.462	33.199	20.450	33.492	436.650
Istituti finanziari	781.826	–	–	–	–	781.826
Fondo Svalutazione	(526)	–	–	–	–	(526)
Istituti finanziari (netto)	781.299	–	–	–	–	781.299
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	5.763.270	167.929	72.160	30.148	50.211	6.083.717

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 2022, così come determinato dall'agenzia di *rating Standard&Poor's*, ed illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in migliaia di euro

2022

	FVTPL	FVOCI	Costo ammortizzato		Totale
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	lifetime not- impaired	
da AAA a BBB-	–	1.512	2.045.302	5.216.966	7.263.780
da BB a BB+	489	–	372	631.734	632.595
da B a CCC	–	–	5	–	5
Valore lordo contabile	489	1.512	2.045.679	5.848.700	7.896.380
Fondo svalutazione	–	–	(1.391)	(273.207)	(274.598)
Valore netto	489	1.512	2.044.288	5.575.494	7.621.782

valori in migliaia di euro

2021

	FVTPL	FVOCI	Costo ammortizzato		Totale
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	lifetime not- impaired	
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	0	2
Valore lordo contabile	–	–	932.409	5.327.655	6.260.064
Fondo svalutazione	–	–	(738)	(175.609)	(176.347)
Valore netto	–	–	931.671	5.152.046	6.083.717

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

valori in migliaia di euro

	12-months expected credit losses	lifetime not- impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2022	(738)	(175.609)	(176.347)
Attività finanziarie rimborsate	19	469	488
Nuove attività finanziarie acquisite	(672)	(572)	(1.244)
Accantonamento Fondo svalutazione	–	(97.973)	(97.973)
Utilizzo Fondo	–	478	478
Saldo al 31 dicembre 2022	(1.391)	(273.207)	(274.598)

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.

In tal senso al 31 dicembre 2022 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						
31.12.2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate*						
Finanziamenti da banche	89.521	74.433	97.050	202.997	249.188	713.189
Passività del leasing	7.047	6.296	10.636	24.630	10.111	58.720
Debiti verso altri finanziatori	6.417	6.368	–	–	–	12.785
Debiti verso società del Gruppo	412.713	19.294	540.080	574.711	729.819	2.276.617
Totale	515.698	106.391	647.766	802.338	989.118	3.061.311
Debiti commerciali	582.913	2.866.295	16.495			3.465.703
Passività finanziarie derivate*	1.766	1.327	1.396	140	–	4.629

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie sono state esposte al lordo dei ratei per interessi

valori in migliaia di euro						
31.12.2021	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate *						
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
Totale	406.089	102.865	278.331	1.060.911	1.048.224	2.896.420
Debiti commerciali	363.598	2.699.622	16.584			3.079.804
Passività finanziarie derivate*	1.766	1.327	1.396	140	–	4.629

*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 2022 e 2021, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro				
31.12.2022	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*				
Finanziamenti da banche	635.936	147.921	257.165	230.850
Passività del leasing	54.038	11.978	32.230	9.829
Debiti verso altri finanziatori	18.750	18.750		-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.086.889	398.494	998.501	689.894
Totale	2.795.613	577.143	1.287.896	930.573

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei per interessi

valori in migliaia di euro				
31.12.2021	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *				
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
Totale	2.742.573	492.088	1.264.353	986.133

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei per interessi

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 attuale ammonta complessivamente a 111 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.

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	1.586.942	1.739.125	512.329	575.379	105.886	545.531
- tasso fisso	1.208.671	1.322.186	109.760	72.387	696.452	443.587
Saldo al 31 dicembre 2022	2.795.613	3.061.311	622.089	647.766	802.338	989.118
- tasso variabile	1.654.601	1.712.329	388.585	181.515	597.551	544.678
- tasso fisso	1.087.972	1.184.091	120.370	96.816	463.359	503.546
Saldo al 31 dicembre 2021	2.742.573	2.896.420	508.955	278.331	1.060.911	1.048.224

*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.

	31.12.2022	31.12.2021
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	56,8%	60,3%
tasso fisso	43,2%	39,7%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	52,9%	54,1%
tasso variabile protetto	0,0%	0,0%
tasso fisso	47,1%	45,9%

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 2022.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	2.913	(2.582)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(1.010)	883
Totale	1.902	(1.699)

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 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 basso di 1.902 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 alto di 1.699 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 2022 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

Rischio di cambio

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
<i>Fair value</i> derivati di copertura	1.179	(1.188)
Totale	1.179	(1.188)

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.

38. Ulteriori Informazioni

- Passività e attività potenziali

Si riportano di seguito rispettivamente le principali passività e attività potenziali in capo alla Società che hanno avuto evoluzioni nel corso del 2022. 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 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., all'udienza tenutasi il 31 marzo 2021 per l'ammissione dei mezzi istruttori, il Giudice, lette le note delle parti e ritenendo la causa di natura documentale, ha rinviato per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 26 maggio 2022. A tale udienza il Giudice ha trattenuto la causa in decisione con termini ex art. 190 c.p.c., riservando in sentenza "ogni decisione sull'istanza di rimessione in termini per deposito di documentazione avanzata in sede di note scritte da RFI".

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 definito con l'ordinanza n. 8469/2022 che ha dichiarato inammissibile l'impugnazione.

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). Comunque, nonostante la pendenza del citato giudizio di revocazione, una volta precisate le conclusioni all'udienza del 26 maggio 2022, i Giudici del Tribunale di Roma hanno deciso la causa principale con favorevole sentenza nr. 15336/2022, pubblicata il 20 ottobre 2022, che ha rigettato integralmente tutte le domande di Cosiac e di Hera Spa in AS condannandole in solido alla rifusione delle spese, determinate nella misura di 350.000 euro (oltre spese generali e oneri di legge).

Il 28 novembre 2022 Cosiac ha appellato la sentenza 15336/22. L'udienza di citazione è fissata per il 20 marzo 2023.

- **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 2022 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo *network* è pari a 542 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (262 mila euro)."

- **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			
PERCIPIENTI	2022	2021	Variazioni
Amministratori *	220	220	-
Sindaci	83	83	-
Totale	303	303	-

*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nell'esercizio ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 55 mila euro.

- **Informativa sull'attività di Direzione e Coordinamento**

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2021 sono disponibili anche sul sito della Società www.fsitaliane.it e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane.

valori in migliaia di euro		
	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Attività		
Totale attività non correnti	47.169.061	45.648.138
Totale attività correnti	5.852.308	4.691.206
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		
Totale attività	53.021.369	50.339.344
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve	66.583	64.737
Utili (perdite) portati a nuovo	628.862	589.951
Utile (Perdite) d'esercizio	137	40.959
Totale Patrimonio Netto	39.899.756	39.899.821
Passività		
Totale passività non correnti	8.386.550	6.882.567
Totale passività correnti	4.735.063	3.556.956
Totale passività	13.121.613	10.439.523
Totale patrimonio netto e passività	53.021.369	50.339.344
	2021	2020
Ricavi operativi	162.869	196.811
Costi operativi	267.911	255.970
Ammortamenti	24.585	22.977
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.760	5.157
Proventi e (oneri) finanziari	98.874	114.870
Imposte sul reddito	32.650	13.382
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		
Risultato netto di esercizio	137	40.959

- 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	
	2022	2021
Benefici a breve termine	4.158	4.364
Benefici successivi al rapporto di lavoro	322	352
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
Totale	4.480	4.716

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2023, per un importo indicativamente non superiore a 1.120 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
Imprese controllate		
Bluferries 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 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. Formazione e rimborsi personale distaccato e canoni diversi.
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.
Imprese collegate		
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali e diversi: organi sociali. Finanziari: finanziamento soci	-
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi, lavori e forniture, formazione, prestazioni sanitarie utenze GSM-R, Attraversamenti e parallelismi. Finanziari: interessi attivi	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, personale distaccato, servizi informatici, legale del lavoro, area finanza, relazioni esterne ed affari istituzionali. Corsi di istruzione professionale e consulenza, commissioni passive non finanziarie. Costi operativi e per servizi.

		Finanziari: interessi passivi su conto intersocietario, obbligazioni commissioni bancarie e pt, IFRS 16
Altre imprese consociate		
Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione e prestaz 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, ferretel, 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.
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, riad 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. Altre prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, trasporti e spedizioni, servizi di pulizia e altri 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	Commerciali e diversi: performance regime e penali passive

	terminali merci, prestazioni sanitarie e corsi professionali; penalità attive <i>performance regime</i> .	
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.
Terminal Alptransit S.r.l.	Commerciali e diversi: Canoni locazione fabbricati strumentali.	-
FS International (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: personale distaccato
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori, servizi e forniture, prestazioni sanitarie. Corsi professionali. Attraversamenti e parallelismi.	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 <i>performance regime</i> .	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 <i>performance regime</i> , canoni di locazione e pedaggi.	Commerciali e diversi: personale distaccato.
BUSITALIA - Campania SpA	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, affitti terreni.	-
BUSITALIA Rail Service	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni aree strumentali.	Commerciali e diversi: godimento beni di terzi
Hellenic Train	Commerciali e diversi: personale distaccato	Commerciali e diversi: personale distaccato
TELT S.a.s	Commerciali e diversi: personale distaccato	-
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato
Ferrovie Sud Est S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per prestazioni, lavori e forniture. Utenze GSM. Corsi professionali.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato.
Gruppo ANAS (b)	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi, lavori e forniture; Ricavi per cariche sociali dirigenti. Attraversamenti e parallelismi.	Commerciali e diversi: canoni.
Imprese a controllo congiunto		
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.
Collegate di Gruppo		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: servizi accessori alla circolazione, utenze GSM-R.	-
Metro 5	Commerciali e diversi: cariche sociali.	
SITAF SpA AD EQUITY	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	Commerciali e diversi: pedaggi autostradali veicoli.
LI-NEA S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: manutenzione rete AT, attraversamento e accessi speciali, esercizio e teleconduzioni 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.	-

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.	-
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
Gruppo Equitalia Giustizia	-	Commerciali e diversi: imposte

(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 2022.

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	31 dicembre 2022			2022	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	10.316	33.285	-	111.533	10.079
Blufferies S.r.l.	188	322	-	208	287
Blu Jet Srl	332	1.290	-	17.312	135
Terminali Italia S.r.l.	2.338	3.799	-	2.604	2.071
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	7.073	16.760	-	92.455	7.487
Tunnel Ferr. del Brennero Spa	-	-	-	-	-
Infrarail S.r.l.	384	11.114	-	(1.047)	100
Imprese collegate	25	-	-	-	25
Quadrante Europa S.p.A.	25	-	-	-	25
Controllanti	90.673	37.433	178.467	33.948	526
Ferrovie dello Stato S.p.A.	90.673	37.433	178.467	33.948	526
Altre imprese consociate	479.701	711.726	-	226.683	1.272.104

Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	-	-	-
Ferservizi S.p.A.	520	18.405	-	66.855	1.075
Italcertifer ScpA	438	1.560	-	660	629
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.242	1.026	-	398	(5)
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	96	2	-	42	(880)
Mercitalia Rail S.r.l.	51.455	68.964	-	13.574	55.688
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	1.887	7.450	-	12.515	2.041
Fercredit S.p.A.	2	332.634	-	98	25
Italferr S.p.A.	3.269	139.345	-	5.011	739
Metropark S.p.A.	974	120	-	(67)	140
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	-	250	-	100	-
Trenitalia S.p.A.	312.521	111.423	-	20.775	1.020.887
TRENITALIA TPER SCARL	18.544	970	-	(35)	54.291
Tx Logistik AG	327	4	-	(410)	85
TX Logistik GmbH	-	-	-	-	-
TX Logistik Transalpine GmbH	906	1.910	-	-	3.088
FS International	95	-	-	-	-
FS Sistemi Urbani S.r.l.	16.027	5.551	-	7.223	14.122
Trenord S.r.l.	42.879	2.757	-	(603)	115.528
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	437	23	-	(109)	1.139
BUSITALIA Campania SpA	52	-	-	-	137
BUSITALIA Rail Service	(4)	16	-	18	41
Busitalia Veneto S.p.A.	193	-	-	(163)	183
Cremonesi Workshop	3	(28)	-	-	12
T.E.L.T. SAS (già L.T.F. SAS)	-	-	-	15	-
Hellenic Train	19	-	-	(37)	-
Terminal Alptransit	-	-	-	-	8
FSE S.r.l.	15.696	1	-	(1.056)	2.592
FSE Trasporto Gomma	181	-	-	(128)	104
Gruppo ANAS	10.849	305	-	(12)	369
FS Technology SpA	29	19.036	-	102.018	64
Imprese a controllo congiunto	5.981	52	-	(848)	1.789
BBT S.p.A.	5.981	52	-	(848)	1.789
Collegate di controllate	-	-	-	-	-
Terminal Tremestieri S.r.l.	-	-	-	-	-
Collegate di Gruppo	32	51	-	4	41
Eurogateway S.r.l.	-	-	-	-	1
Metro 5	10	-	-	-	10
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano)	-	-	-	-	-
SITAF SPA AD EQUITY	21	51	-	4	30
LI-NEA S.p.A.	-	-	-	-	-
Altre parti correlate	32.977	584.228	3.603.219	2.036.290	9.155
Gruppo ENEL	9.640	14.866	20.001	42.975	1.972
Gruppo ENI	671	2.644	284	2.093	431
Gruppo Leonardo	105	1.100	-	130	57
Gruppo Invitalia	(62)	1.302	442	-	65
Gruppo CDDPP	18.760	495.916	3.582.447	112.195	3.038
CONSAP S.p.A.	-	-	-	1	-
Gruppo ENAV	14	84	-	-	-
Gruppo GSE	3	46.543	-	1.845.558	69
Gruppo IstPolZeccaStato	1	159	-	732	2
Gruppo Poste Italiane	325	10	36	412	485
Gruppo RAI	9	5	-	-	7
Gruppo SOGIN	1	-	-	-	-
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	7.878	-	9.415	-
Altri fondi pensione	687	12.612	9	15.192	5
Scarl, associazioni, geie, par	316	80	-	1.112	100
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	39	13	-	1	677
Fondazione FS	2.468	78	-	6.467	2.248

Gruppo Banca Monte dei Paschi di Siena	-	939	-	-	-
Gruppo Sitaf	2	1	-	-	-
Gruppo Equitalia Giustizia	-	-	-	6	-
TOTALE	619.704	1.366.776	3.781.685	2.407.608	1.293.720

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 2022		2022		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	265	-	-	-	-
Quadrante Europa S.p.A.	265	-	-	-	-
Controllanti	419.802	2.086.643	72.411	19.306	377
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	419.802	2.086.643	72.411	19.306	377
Altre imprese consociate	-	38.816	-	305	-
FS Sistemi Urbani	-	34.586	-	204	-
Trenitalia S.p.A.	-	3.005	-	64	-
Mercitalia Logistics	-	979	-	14	-
Fercredit S.p.A.	-	246	-	23	-
Altre parti correlate	2.147	18.750	-	77	-
Gruppo Poste Italiane	2.148	-	-	-	-
Gruppo ENAV	(1)	-	-	-	-
Gruppo CDDPP	-	18.750	-	1	-
Gruppo Enel	-	-	-	76	-
Gruppo Eni	-	-	-	-	-
TOTALE	422.214	2.144.210	72.411	19.688	377

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)

- Garanzie

Garanzie	valori in migliaia di euro	
	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	234.913	230.371
Totale 1	234.913	230.371
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.927.794	4.894.150
Totale 2	4.927.794	4.894.150

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.

- Impegni Finanziari di Terzi

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2022, 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 2022:

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 2021	178.777.519	94.877.908	3.749.464	89.056.086	3.742.530	80.150.147	2.079.292
Al 31 dicembre 2022	188.090.167	102.405.617	3.943.868	97.152.175	3.821.260	81.740.682	1.432.182
Delta	9.312.648	7.527.709	194.404	8.096.089	78.730	1.590.535	(647.110)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2022 ammontano a circa 188 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 2021, le risorse disponibili registrano un incremento di 9.312.648 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2022. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2022 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 102.405.617 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 2022 a 97.152.175 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2021, registrano un incremento di 8.096.089 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2022 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 3.943.868 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 2022 a 3.821.260 mila euro.

- Informazioni sulle erogazioni pubbliche

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 2022.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2022:

Soggetto Erogante	Descrizione	2022
MEF	Contributi c/impianti	4.927.682.329
MIT	Contributi c/impianti	370.878.882
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	33.408.979
UE	Contributi c/impianti	1.452.800.272
Enti Locali	Contributi c/impianti	79.409.125
MIT	Contributi c/esercizio	27.440.000
MEF	Contributi c/esercizio	1.155.556.791
MIT Cap 1274/7302/1300 incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	114.300.751
CSEA	Contributi passanti*	1.203.117.857
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art.31)	515.358

(*) si specifica che i beneficiari ultimi dei contributi passanti (MIT 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 2022:

Soggetto beneficiario	Descrizione	2022
Fondazione Fs Italiane	Contributo	6.547.000
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.366.173
ART, Fondazione Politecnico Milano, Fondazione bambino Gesù, I.G.I., Ass.per la Protezione dalle Corrosioni Elettr., Ass. Euromobility, Class Onlus e Motus	Quote associative e Sponsorizzazioni	1.019.934

39. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Gennaio

Scissione FS Security

Con efficacia 1° gennaio 2023 è avvenuta la scissione parziale di RFI del ramo d'azienda denominato "Ramo *Security*", in favore della consociata di nuova costituzione FS Security S.p.A., approvata dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di RFI in data 18 novembre 2022 sulla base del progetto di scissione approvato da parte del Consiglio di Amministrazione del 22 ottobre 2022. L'operazione si inserisce in un più ampio progetto di riorganizzazione del Gruppo FS e risulta motivata da un rationale strategico e da benefici per le società partecipanti alla scissione nonché per il Gruppo FS in termini di sinergie industriali.

Delibera ART n. 11/2023

In data 27 gennaio 2023 l'ART ha pubblicato la Delibera n. 11 "Revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione."

Con tale delibera, l'ART ha proposto una revisione dei criteri dettati dalla delibera 96/2015 per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi (con estensione alle reti regionali interconnesse) e avviato una consultazione. Nel rispetto del principio di sostanziale stabilità del vigente quadro regolatorio, la revisione degli indicati criteri riguarda alcuni aspetti, relativamente a: (i) indipendenza organizzativa e decisionale del gestore dell'infrastruttura; (ii) costing del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA); (iii) pricing del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA); (iv) servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (extra PMdA); (v) misure specifiche riferite all'estensione dei principi e criteri all'ambito delle ferrovie regionali interconnesse.

In dettaglio, per quanto riguarda il costing del PMdA, le principali novità sono tese ad una stima più puntuale delle specifiche componenti di costo riconosciute in tariffa.

Con particolare riferimento al valore del tasso di efficientamento dei costi operativi, è prevista la sostituzione della percentuale di efficientamento annuo prestabilita con la delibera n. 96/2015 (attualmente nella misura del 2%) con la definizione di una specifica metodologia per la determinazione di due nuovi tassi. È stata inoltre introdotta la possibilità di aggiornamento annuale dei livelli tariffari, da adeguarsi in relazione: i) allo stato di effettivo avanzamento degli investimenti sulla base della programmazione effettuata ex ante; ii) all'eventuale entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari.

Anche nella nuova formulazione, il montante dei ricavi ottenuti consente sempre il recupero, rispettivamente, dei costi diretti (componente A) e dei costi residui per la copertura dei costi netti totali efficientati (componente B).

Per ciò che concerne la componente A del pedaggio, correlata ai costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, è previsto che il GI adotti specifici modelli econometrici/ingegneristici per la sua determinazione e utilizzi uno specifico modello previsionale della domanda per la formulazione delle previsioni di traffico.

Con riferimento alla determinazione della componente B del pedaggio (*mark-up*), sono introdotti elementi di flessibilità tariffaria con l'obbligo per il GI di modulare tale componente in relazione a tre dimensioni: segmento di mercato, porzione di rete e classe temporale. RFI sarà inoltre tenuta a formulare l'analisi di sostenibilità attraverso cui valutare la capacità contributiva dei diversi segmenti del mercato ferroviario.

Per quanto riguarda la componente C, in precedenza solo eventuale, è imposta l'applicazione obbligatoria della sub-componente C1 sulle tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate così come definite nel PIR. È inoltre

introdotta l'applicazione obbligatoria di una nuova componente C5, di segno negativo, correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate.

Per i servizi *open access premium* (circolanti su rete a livello di servizio elevato) è stata mantenuta la cornice di variabilità massima del pedaggio prevista dalla delibera n. 96/2015, fissando l'importo del valore soglia pari al canone medio unitario vigente nell'anno 2015 (8,20 €/treno-km). È stata inoltre confermata la cornice di variabilità per i servizi merci e passeggeri con OSP, richiamando – per il relativo valore di soglia – l'importo medio unitario registrato nel 2022.

Per quanto riguarda i servizi extra PMdA, permane una differenziazione tra operatori di impianto di tipologia A e di tipologia B (categoria residuale in cui rientrano gli operatori che non detengono un significativo potere di mercato).

Per gli operatori di impianto della tipologia A vengono rafforzati gli obblighi di trasparenza e contabilità regolatoria sanciti nella delibera n. 96/2015, ed è introdotta altresì una specifica disciplina per l'elaborazione della tariffa.

RFI, conformemente a quanto previsto dalle tempistiche della consultazione, ha provveduto a trasmettere all'ART le proprie osservazioni e proposte di modifica in data 10 marzo 2023.

In conformità con i nuovi criteri che saranno definiti all'esito del procedimento in parola, entro il 30 giugno 2023 RFI dovrà formulare e trasmettere ad ART una proposta tariffaria per il nuovo periodo regolatorio 2024-2028 (per le annualità 2022 e 2023 sono stati mantenuti i medesimi livelli tariffari del periodo regolatorio conclusosi nel 2021 incrementati del tasso d'inflazione programmato), sia per il PMdA che per l'extra PMdA. La proposta tariffaria sarà soggetta a verifica di conformità da parte dell'ART entro il 30 novembre 2023.

Marzo

Sconto ex DM. 44T/2000 (Sconto K2) – Sentenza del Tribunale di Roma

In data 1° marzo 2023 il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza di primo grado nella causa civile di primo grado n. 59994 del ruolo generale per gli affari contenziosi dell'anno 2017 ritenuta in decisione all'udienza del 15 giugno 2022. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Procedimenti e contenziosi" della Relazione sulla gestione.

40. Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2022 evidenzia un utile netto di euro 262.965.473,06.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2022 per il 5% pari ad euro 13.148.273,65 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 99.817.199,41 ad utili portati a nuovo.

Roma, 6 marzo 2023

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 2022

1. I sottoscritti Vera Fiorani ed Andrea Pascucci, rispettivamente “Amministratrice Delegata” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di 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 2022.

2. 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*.

3. 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 di 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 di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 6 marzo 2023

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 2022**

Signori azionisti,

il Collegio riferisce in merito all'attività di vigilanza che è stata svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2022, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, è costituito dalla Relazione Finanziaria annuale che si articola in Relazione sulla Gestione, Prospetti contabili (Stato patrimoniale, Conto economico e Rendiconto finanziario) e Note esplicative al Bilancio.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione tenutasi il 6 marzo 2023 ed è stato messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione.

La Società ha redatto il proprio bilancio. 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 2022 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 2022 è stato caratterizzato da incertezza, soprattutto a causa del conflitto tra la Russia e l'Ucraina, che ha inciso 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, contrazione dei consumi e degli investimenti etc.

In tale scenario, tuttavia, l'Italia è riuscita a conseguire una crescita del Pil del 3,9 % rispetto all'anno precedente.

L'evoluzione di siffatto scenario sarà ovviamente di interesse per la Società, che ne valuterà le possibili conseguenze ed implicazioni, al fine di assumere le decisioni più idonee per garantire la gestione operativa della rete infrastrutturale coerentemente alla propria missione.

In questo contesto, il Paese è anche in una fase fondamentale di trasformazione, grazie al forte impulso derivante dal PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), lo strumento che traccia gli obiettivi, le riforme e gli investimenti che l'Italia intende realizzare con l'utilizzo dei fondi europei di Next Generation EU, adottato a seguito della pandemia, per rendere l'Italia un Paese più equo, verde e inclusivo, con un'economia più competitiva, dinamica e innovativa.

In particolare, il settore ferroviario è uno dei principali protagonisti di tale sviluppo e, in tale contesto, la Società 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.

Per quel che riguarda l'infrastruttura ferroviaria sono in corso tre grandi programmi di investimento: la valorizzazione delle oltre 2.200 stazioni presenti su tutto il territorio nazionale; l'estensione al Sud e il potenziamento in tutta



Italia della rete Alta Velocità/Alta Capacità; il potenziamento e il miglioramento dei collegamenti di “ultimo miglio” a porti e aeroporti per favorire l'integrazione fra le diverse zone del Paese e l'intermodalità.

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 2022:

- 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 sette volte;
- b. ha partecipato a tutte le riunioni assembleari, consiliari e del Comitato Audit e Controllo e Rischi e dunque a tre Assemblee dei Soci, a tredici riunioni del Consiglio di Amministrazione e a dodici 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 in modo attivo e costante 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;
 - 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 24 febbraio 2023. Anche a tale riguardo non ha particolari osservazioni da riferire;
 - i. è stato periodicamente informato dagli amministratori, ai sensi dell'art. 2381, comma 5, cod. civ. e 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 deliberazioni adottate nel corso delle riunioni del Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente 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 28 marzo 2023;
 - l. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;
 - m. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del cod. civ., né esposti;
 - n. ha rilasciato il proprio parere sulla rimodulazione del Piano delle attività di internal audit per l'anno 2022 nel corso della riunione consiliare del 29 novembre 2022;
 - o. ha rilasciato il proprio parere sul Piano di Internal Audit 2023 nel corso della riunione consiliare del 21 dicembre 2022.

Il Collegio indica di seguito, sinteticamente, gli eventi che hanno avuto maggior impatto sulla Società nel corso del 2022 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 redatta dagli amministratori:

Impugnazione Lodo RFI – FCA (Fiat Chrysler Automobiles N.V.)

Il 2 febbraio 2022, la Corte di Cassazione, con sentenza n. 3260, ha rigettato il ricorso principale di FCA e 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 confermato la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 5276/2015 e quindi la restituzione da FCA a RFI di gran parte dell'importo pagato dalla stessa RFI a FCA in esecuzione del predetto Lodo;

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

L'11 febbraio 2022, RFI e il GC Cepav Due hanno sottoscritto un Addendum (al Secondo Atto Integrativo) per l'istituzione di un Collegio Consultivo Tecnico, al fine di dirimere le controversie più importanti. Successivamente, in data 20 giugno 2022, è stato sottoscritto un secondo Addendum, sostitutivo del precedente, per la definizione di ulteriori intese e della disciplina del Collegio;

Linea AV/AC Verona-Padova: Tratta Verona – Padova: 1^ Lotto funzionale Verona-bivio Vicenza

Il 28 febbraio 2022, RFI ed il GC Consorzio Iricav Due hanno sottoscritto il verbale di Variante n.1 al Progetto Definitivo del 1^Lotto Funzionale Verona-bivio Vicenza, che modifica la configurazione delle opere di consolidamento in *jet grouting* della galleria GA01;

Piano d' Impresa 2022-2031

L' 8 marzo 2022, il Consiglio di amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'impresa societario 2022-31 rientrante nel più ampio Piano decennale di Gruppo;

Realizzazione asse ferroviario Palermo – Catania – Messina

Il 18 marzo 2022, è stato approvato il progetto definitivo del Lotto 5: Catenanuova – Dittaino che rientra nell'ambito del più ampio progetto "Realizzazione asse ferroviario Palermo – Catania – Messina" Nuovo collegamento Palermo – Catania;

Attacco informatico

Il 23 marzo 2022, i sistemi del Gruppo Ferrovie dello Stato hanno subito un

attacco *hacker* che ha causato rallentamenti e ritardi sulla rete ferroviaria e più in generale l'indisponibilità della rete aziendale. Nonostante il pronto intervento delle strutture competenti per fronteggiare la situazione, le conseguenze dell'attacco si sono protratte alcuni mesi;

Decreto-legge n. 36/2022

Il 30 aprile 2022, è stato pubblicato sulla G.U. Serie Generale n. 100 il decreto-legge n.36/2022 “Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”, recante, tra l'altro, disposizioni concernenti risorse e procedure per il PNRR e in materia di Zone economiche speciali (ZES) e Zone logistiche semplificate (ZLS);

Nuovo assetto organizzativo Gruppo FS

Dal 1° giugno 2022, prende vita il nuovo assetto organizzativo del Gruppo FS con la costituzione di quattro poli che comprendono aree di attività omogenee: il Polo Infrastrutture, il Polo Passeggeri, il Polo Logistica e il Polo Urbano. RFI riveste il ruolo di Capogruppo di Settore del Polo Infrastrutture, composto da RFI, le sue controllate, Anas S.p.A.; Italferr S.p.A.; Ferrovie del Sud Est S.r.l. per la sola area infrastruttura ferroviaria. Tale Polo ha come missione quella di garantire la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale;

Linea AV/AC Verona-Padova: Tratta Verona – Padova: 1^ Lotto funzionale – Nodo di Verona ingresso Est

Il 28 giugno 2022, è stato avviato l'iter autorizzativo del progetto definitivo del “Nodo AV/AC di Verona Est”;

Svio della locomotiva di coda del Frecciarossa 9311

Il 3 giugno 2022, la locomotiva di coda del Frecciarossa è uscita fuori dai binari nei pressi della galleria Serenissima, in prossimità della stazione Prenestina di Roma. L'incidente non ha causato feriti e le cause dello svio sono ancora in corso di accertamento;

Nuovo assetto organizzativo di primo riporto dell'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale

Il 6 luglio 2022 sono state istituite, alle dirette dipendenze dell'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale, la Vice Direzione Generale Sviluppo e *Standard* e la Vice Direzione Generale *Network Management* Infrastrutture con lo scopo di migliorare, di velocizzare e di rafforzare le attività a presidio della realizzazione del Piano Industriale 2022-2031, del PNRR e, in generale, della gestione della infrastruttura ferroviaria;

Linea AV/AC Verona-Padova: Tratta Verona – Padova: 2^a Lotto funzionale Attraversamento di Vicenza

Il Commissario Straordinario, con Ordinanza n. 8 dell' 8 agosto 2022, ha disposto l'avvio dell'iter autorizzativo di verifica di ottemperanza del progetto definitivo del "2° Lotto Funzionale Attraversamento di Vicenza", relativamente alle parti di progetto ricomprese all'interno del corridoio urbanistico individuato dal CIPE con la Delibera n. 64/2020, nonché l'avvio della Conferenza di Servizi di cui all'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n.163/2006 per l'acquisizione dell'intesa della Regione Veneto sulla localizzazione dell'opera relativamente alle parti di progetto variate ricadenti all'esterno del suddetto corridoio urbanistico;

Finanziamento *intercompany* a valere su emissione obbligazionaria "green" - serie 20 emtn

Il 7 settembre 2022, con regolamento il 14 settembre, FS Italiane ha collocato

il suo sesto *green bond* per l'ammontare di 1,1 miliardi di euro.

A valere sui proventi dell'emissione, FS ha concesso a RFI un prestito *intercompany* di 200 milioni di euro per finanziare progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale, in linea con il *Green Bond Framework* di FS;

Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest

Il 20 dicembre 2022 è stato approvato il Progetto Definitivo del Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest. Successivamente, il 23 dicembre 2022, è stata avviata la gara per l'affidamento in appalto della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori relativi ad Opere Civili, Armamento Ferroviario, Trazione Elettrica e Impianti Tecnologici del Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest;

Legge di Bilancio 2023

1. Il 29 dicembre 2022, è stata emanata la legge n. 197 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025" (c.d. Legge di Bilancio 2023)", 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 cod. civ., la Società ha fornito, nella Relazione sulla gestione, informativa in merito alla propria soggezione all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., titolare del 100% del Capitale sociale. L'attività di direzione e di coordinamento è esercitata 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 2022, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito

sul suo contenuto, 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 cod. civ.

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 2022.

Per quanto riguarda i fatti intervenuti oltre la chiusura dell'esercizio, nella Relazione Finanziaria Annuale, sono stati evidenziati i seguenti accadimenti:

Scissione FS Security

Il 1° gennaio 2023 è avvenuta la scissione, da RFI, del ramo d'azienda, denominato "Ramo *Security*", in favore della società di nuova costituzione FS Security S.p.A. Tale operazione è stata approvata dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di RFI il 18 novembre 2022, sulla base del progetto di scissione approvato da parte del Consiglio di Amministrazione del 22 ottobre 2022;

Delibera ART n. 11/2023

Il 27 gennaio 2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la Delibera n. 11, concernente "Revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti

regionali interconnesse. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione”, ha proposto una revisione dei criteri recati dalla delibera n. 96/2015 in materia di determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi (con estensione alle reti regionali interconnesse) nonché avviato una consultazione. La revisione proposta riguarda alcuni aspetti, quali: (i) l’indipendenza organizzativa e decisionale del gestore dell’infrastruttura; (ii) il *costing* del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA); (iii) il *pricing* del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA); (iv) i servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (extra PMdA); (v) le misure specifiche riferite all’estensione dei principi e criteri all’ambito delle ferrovie regionali interconnesse.

RFI, in ossequio alle tempistiche previste, ha provveduto a trasmettere all’ART le proprie osservazioni e proposte di modifica in data 10 marzo 2023.

All’esito di tale procedimento, entro il 30 giugno 2023 RFI dovrà formulare e trasmettere all’ART una proposta tariffaria per il nuovo periodo regolatorio 2024-2028 (per le annualità 2022 e 2023 sono stati mantenuti i medesimi livelli tariffari del periodo regolatorio conclusosi nel 2021, incrementati del tasso d’inflazione programmato), sia per il PMdA e sia per l’extra PMdA. L’ART, entro il 30 novembre 2023, sottoporrà a verifica di conformità la proposta tariffaria;

Sconto ex DM. 44T/2000 (Sconto K2) – Sentenza del Tribunale di Roma nel procedimento civile NRG 59994/2017, Trenitalia e Mercitalia c. RFI, MIT e MEF.

Il Tribunale di Roma, con sentenza del 1° marzo 2023, ha definito il giudizio civile instaurato nel 2017 da Trenitalia, con l’intervento di Mercitalia, contro RFI, per la ripetizione d’indebito derivante dal mancato riconoscimento, riferito al periodo 1° dicembre 2005 - 31 dicembre 2007, di importi riconducibili al c.d. sconto K2. Tale sconto, previsto dal Decreto Ministeriale 22 marzo 2000 n.44/T, consisteva in una temporanea riduzione del canone di

utilizzo dell'infrastruttura dovuto a RFI dalle imprese ferroviarie, sul presupposto che la rete ferroviaria, nelle more dell'adeguamento tecnologico, non consentiva agli operatori ferroviari di adottare un modello di condotta con macchinista unico in cabina di guida.

Dato che l'onere di tale sconto era a carico dell'Erario, RFI ha chiamato in causa il Ministero dei trasporti (MIT) e il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), al fine di essere garantita e manlevata, nel caso di sua condanna, al pagamento in favore dell'attrice Trenitalia e dell'interveniente Mercitalia.

Il Tribunale, con la predetta sentenza, ha condannato RFI al pagamento di euro 144.517.283,00, oltre interessi e spese legali, a favore di Trenitalia, di euro 91.315.687,00, oltre interessi e spese legali, a favore di Mercitalia e ha respinto la domanda di manleva proposta da RFI nei confronti del MIT e del MEF, con condanna al pagamento delle spese legali.

In considerazione della rilevanza del tema, il Collegio anche sulla base di quanto già ampiamente esposto dalla Società nella Relazione sulla gestione, ha approfondito la questione e ha condiviso, per quanto di sua competenza, la posizione adottata dal Consiglio di amministrazione, con l'avallo della società di revisione, che, in conformità a quanto previsto dallo IAS 37 ("Accantonamenti, passività e attività potenziali"), non ha previsto alcuno stanziamento in bilancio. Ciò alla luce:

- dell'ampia ricostruzione della vicenda processuale effettuata dal medesimo Consiglio, da cui emerge che la natura e gli effetti dello sconto K2 non sono stati correttamente inquadrati dal Tribunale di Roma;
- del motivato parere reso dal professionista che assistito la Società nel giudizio che fa ritenere probabile una riforma della sentenza nei successivi gradi di giudizio (e dunque solo eventuale la soccombenza di RFI);
- del fatto che, vista la natura dello sconto K2 e i precedenti che si sono verificati con altre imprese ferroviarie che lo hanno rivendicato, è ragionevole



ritenere che qualunque eventuale onere a carico di RFI dovesse residuare in conseguenza di questa vicenda verrebbe assunto da parte dello Stato.

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".

Le principali voci dello Stato patrimoniale sono le seguenti:

valori in euro

Attività	45.478.832.338
Passività	(11.383.612.714)
Patrimonio netto (escluso l'utile di esercizio)	33.832.254.151
Utile dell'esercizio	262.965.473

h

Il Conto Economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

valori in euro

Totale ricavi operativi	3.233.448.295
Totale costi operativi	(2.712.798.092)
Ammortamenti	(136.970.428)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(101.903.299)
Accantonamenti	30.000.000
Risultato operativo (EBIT)	311.776.476
Proventi e oneri finanziari	(48.811.003)
Risultato prima delle imposte	262.965.473

Imposte sul reddito	
Utile dell'esercizio	262.965.473

L'utile di esercizio è pari ad euro 262.965.473,06 al netto delle imposte che il Consiglio di Amministrazione propone di destinare per euro 13.148.273,65, pari al 5%, a riserva legale, per euro 150.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi e per la restante parte, pari a euro 99.817.199,41, 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 2022, datata 6 marzo 2023, tenuto anche conto della relazione rilasciata il 28 marzo 2023 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 31.12.2022, esprimendo, anche in considerazione dell'esistenza di un ampio ammontare di riserve disponibili per utili portati a nuovo, parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione dell'utile, pari ad euro 262.965.473,06, inclusa la distribuzione di euro 150.000.000,00.

Roma, 28 marzo 2023

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente

(Dott. Mauro D'Amico)





Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

28 marzo 2023



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC 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 2022, 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 2022, 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.

Richiamo di informativa

Si richiama l'attenzione su quanto indicato dagli Amministratori nella nota esplicativa "39 - Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio" e nella relazione sulla gestione, paragrafo "Procedimenti e contenziosi", laddove evidenziano che in data 1 marzo 2023 il Tribunale di Roma ha definito il giudizio civile instaurato dalla Trenitalia S.p.A. contro la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la ripetizione d'indebito derivante dalla mancata restituzione, riferita al periodo 1° dicembre 2005 - 31 dicembre 2007, di importi riconducibili al c.d. sconto K2.



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2022

La sentenza del Tribunale di Roma condanna la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al pagamento di circa €144,5 milioni, oltre interessi e spese legali, a favore della Trenitalia S.p.A. e di circa €91,3 milioni, oltre interessi e spese legali, a favore della Mercitalia Rail S.r.l. e respinge la domanda di manleva proposta dalla Società nei confronti del MIT e del MEF, con condanna al pagamento delle spese legali.

Gli Amministratori indicano, a tal proposito, che, supportati dal parere di un professionista esterno, la valutazione della soccombenza rimane solo possibile e, pertanto, non è stato stanziato alcun importo nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tale aspetto.

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:



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2022

- 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 2022, 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 2022 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 2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

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, 28 marzo 2023

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. de Gennaro'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'G'.

Gabriele de Gennaro
Socio