RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2023

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2023

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Indice

008
LETTERA
DEL PRESIDENTE

010
MISSIONE
DELLA SOCIETÀ

012
RELAZIONE
SULLA GESTIONE

014 Legenda e glossario
016 La nostra azienda
022 Piano d'Impresa 2024-2033
024 Per le nostre persone
028 Principali eventi dell'anno
030 Principali risultati raggiunti nell'esercizio
032 Performance economiche e finanziarie
036 Andamento economico delle società controllate
038 Quadro macroeconomico
040 Quadro normativo e regolatorio
044 I rapporti con lo Stato
048 I rapporti con gli Stakeholder
050 Investimenti
050 *Lo sviluppo della rete*
056 *Le stazioni*
058 Finanziamenti comunitari per gli Investimenti
060 La sicurezza dell'esercizio ferroviario e dell'infrastruttura
060 *Sicurezza dell'esercizio*
062 *Sicurezza e resilienza dell'infrastruttura*
064 Tecnologie integrate
066 Attività di ricerca e sviluppo
070 I rapporti con i clienti
074 Servizi offerti dal Gestore
078 La puntualità
080 Impegno per uno sviluppo sostenibile
090 Gestione ambientale
092 Procedimenti e contenziosi
098 Compensi degli amministratori con deleghe
099 Informativa relativa all'articolo 2497 ter
100 Fattori di rischio
104 Evoluzione prevedibile della gestione

106
BILANCIO
AL 31 DICEMBRE 2023

106 **Prospetti contabili**
108 Conto Economico
109 Conto Economico complessivo
110 Situazione patrimoniale - finanziaria
112 Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto
114 Rendiconto Finanziario
116 **Note esplicative**
116 Criteri di Redazione del Bilancio
134 Note sul Conto Economico
144 Note sullo Stato Patrimoniale
182 Ulteriori informazioni
196 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio
199 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

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/

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

ORGANI SOCIALI DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

Consiglio di Amministrazione	Nominati dal 29 dicembre 2020	Nominati dal 19 maggio 2023
Presidente	Anna Masutti	Dario Lo Bosco
Amministratore Delegato	Vera Fiorani	Gianpiero Strisciuglio
Consiglieri	Enrico Corali	Antonella Faggi
	Silvio Martuscelli	Manolo Cipolla
	Giuseppe Antonio Taini	Sabrina Lai

Collegio sindacale	Nominati dal 29 dicembre 2020	Nominati dal 19 maggio 2023
Presidente	Mauro D'Amico	Leonardo Quagliata
Sindaci effettivi	Silvia Razzolini	Lorenzo Brocca
	Lorenzo Stanghellini	Simona Vittoriana Cassarà
Sindaci supplenti	Ennio Celio Luglio	Gaetano Giudice
	Monica Petrella	Maria Pia Erica Nucera

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI ([1])

Andrea Pascucci

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

PricewaterhouseCoopers S.p.A. (per il triennio 2023 - 2025)

1. Il CdA di RFI con delibera del 27 giugno 2023 ha rinnovato Andrea Pascucci, quale Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex L. 262/2005 – art 154 bis TUF.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Il contesto macroeconomico di riferimento in cui la Società ha operato nel corso dell'anno 2023 ha confermato le dinamiche di forte instabilità iniziate nel 2022 a seguito dei fenomeni geopolitici tuttora in corso, registrando -rispetto all'anno precedente - una crescita moderata del PIL pari al +0,7%, superiore alla media europea (pari a +0,5%). L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in riduzione nella seconda parte dell'anno, ha visto una crescita del 5,7% rispetto al 2022.
Rete Ferroviaria Italiana, sia pur in tale difficile contesto, ha conseguito un lusinghiero **Risultato Netto pari a 196 milioni di euro**: esso è in moderata diminuzione rispetto al 2022 e testimonia il rilevante lavoro, la qualità professionale e lo spirito di squadra delle donne e degli uomini impegnati in questa Società del Gruppo FS Italiane.

Anche l'**EBITDA, pari a 422 milioni di euro**, si riduce - nel superiore contesto critico generale - di 99 milioni di euro (circa -19%) rispetto allo scorso anno, per il combinato effetto, da un lato, dell'incremento dei volumi di traffico a seguito della piena ripresa delle attività economiche e dei maggiori oneri interni capitalizzati connessi alle intense attività di investimento realizzate nel corso dell'esercizio e, dall'altro, del costo del lavoro in crescita, a fronte dell'ingresso di 4.600 nuove assunzioni, dei minori contributi da Stato a valere sul Contratto di Programma - parte Servizi e, da ultimo, dell'assenza di partite di natura straordinaria.

Gli investimenti infrastrutturali della Società sono stati pari a complessivi 7.550 milioni di euro, con un incremento pari a 1.620 milioni di euro (circa il 27%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Come noto, la nostra azienda è stata chiamata a svolgere un ruolo fondamentale per la crescita sostenibile, connessa, intermodale, digitale e hi-tech del sistema della mobilità ferroviaria a servizio del Paese e per l'integrazione con i nodi di trasporto ed i grandi corridoi transnazionali europei, ma anche nella definizione e nell'attuazione del PNRR. Per tale rilevante attività strategica e con particolare riferimento agli investimenti previsti nella Missione 3 *"Infrastrutture per una mobilità sostenibile"*, ha efficacemente impiegato i finanziamenti pubblici ad essa destinati: **nell'anno 2023 sono stati conseguiti tutti gli obiettivi relativi agli investimenti infrastrutturali finalizzati allo sviluppo ed alla manutenzione della rete ferroviaria.**
In specie, **sono stati realizzati investimenti riferiti ai grandi progetti infrastrutturali per circa 4.342 milioni di euro, destinando, inoltre, circa 3.208 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio** (di cui 529 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).
Al fine di ampliare ed ottimizzare le interconnessioni di rete, nel corso del 2023, RFI ha finalizzato l'operazione di integrazione con le infrastrutture ferroviarie regionali piemontesi della linea Canavesana e Torino-Ceres, acquisendo il ramo d'azienda c.d. "infrastruttura" della società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT).

Dal punto di vista finanziario la Società, nonostante le crescenti tensioni - anche di finanza pubblica - nei mercati di approvvigionamento dei capitali, ha garantito il regolare afflusso di risorse finanziarie verso gli appaltatori d'opera impegnati nella realizzazione dell'ingente piano degli investimenti posto a servizio del Paese, dimostrando capacità organizzativa, gestionale e di ingegnerizzazione e controllo dei processi di particolare soddisfazione, grazie anche alle sinergie con le competenti direzioni della Capogruppo FSI, nel rispetto dei ruoli.

RFI, come Capofila del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane (RFI, ANAS, ITALFERR e Ferrovie del Sud Est), definito nel Piano Industriale 2022-2033 di FSI, con la nuova Governance ha predisposto ed attuato nella seconda parte dell'anno le migliori sinergie fra le reti di mobilità ferroviaria e stradale del Gruppo per ottimizzare sempre più la qualità globale, la sicurezza e l'affidabilità del *"sistema Polo Infrastrutture"* di FS Italiane. Quanto sopra rappresentato è stato conseguito anche mediante l'istituzione di appositi Comitati- "Comitato Polo" e "Comitato Ricerca ed Innovazione"- presieduti dal Presidente di RFI, i cui indirizzi strategici, gestionali ed operativi sono stati condivisi dal CdA e si sono concretizzati con specifici atti di direzione e coordinamento emanati dall'AD Ing. Gianpiero Strisciuglio e valutati previamente nei Comitati *de quibus* pure dagli altri AD delle Società di Polo, per ottimizzare i risultati globali con un coeso "spirito di squadra".

Il "TEMPO NUOVO" che RFI con il Polo ha così disegnato, in linea con le indicazioni di Capogruppo, ha dato vita il 9 agosto 2023 al primo atto di *"direzione e coordinamento del Polo"*, con l'attuazione della **digitalizzazione dei progetti e dei cantieri, utilizzando le nuove tecniche di Building Information Model - BIM 4d e 5d**, al fine di riuscire nel Polo a monitorare puntualmente l'andamento lavori e soprattutto i tempi (4d) ed i costi (5d), massimizzando i benefici globali e l'efficienza gestionale degli appalti: un *esempio-guida* di ottimizzazione dei processi in UE che parte orgogliosamente dall'Italia, grazie al Gruppo FS, anche per migliorare sempre più gli strumenti di prevenzione e quelli della sicurezza nel lavoro, grazie all'*ingegnerizzazione digitale* dei cantieri. Partendo dal concetto di *Prevention through design* (Ptd), vi è la possibilità di *"influenzare positivamente"* la sicurezza in fase di realizzazione già dal concepimento del progetto di cantiere: l'effetto ottimizzante risulta tanto maggiore quanto più si è lontani dalla fase realizzativa.
Tale atto di indirizzo e coordinamento incide molto positivamente, anche per l'aspetto strategico dell'anticorruzione e della prevenzione delle infiltrazioni nei cantieri a cui RFI, con FS Italiane, ha da sempre posto la massima attenzione. Nell'ambito di questo obiettivo irrinunciabile, e specificatamente per le politiche di "sana gestio", rileva pure il secondo atto di direzione e coordinamento emanato, sempre da RFI, nella seconda parte del 2023 al fine di garantire l'analisi preventiva dell'utilizzo delle terre da scavo per la costruzione delle opere in terra (stradali e/o ferroviarie).
L'ottimizzazione della gestione e del riutilizzo dei materiali degli scavi derivanti dalla realizzazione di dette opere produce effetti virtuosi in termini di contenimento dei costi, minimizzando, al contempo, i profili di impatto ambientale delle opere, per la riduzione degli inquinamenti connessi e la tutela del paesaggio. In chiave prospettica, l'implementazione dello Sportello Unico Ingegneria delle Terre (SUIT) per l'individuazione dei siti di conferimento consente (i) maggiore trasparenza nelle modalità di selezione e (ii) la riduzione delle tempistiche per l'individuazione. Questo è un ulteriore ed inconfutabile contributo alla massimizzazione degli standards di legalità nelle opere pubbliche e nella lotta alle mafie, i cui illeciti interessi si annidano proprio in tali settori di business (movimenti terre, discariche e cave): un successo dell'intero Gruppo FSI, in sintonia con il Governo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ansfisa ed ANAC.

Infine, si sono poste le basi per creare una innovativa *"Academy & Technical Methodologies di Polo Infrastrutture"* per valorizzare il particolare know-how sulla formazione, ma anche per ottimizzare i laboratori sperimentali di RFI e di ANAS e massimizzare le sinergie con Atenei, enti e centri di ricerca scientifica italiani ed internazionali. Tale approccio consentirà sia la creazione, funzionale agli interessi del Polo, di apparati "smart", di nuove tecnologie e brevetti per la sicurezza e la qualità globale dell'offerta di mobilità, sia la prevenzione dei rischi nelle reti di Polo, nei nodi stazione ed in quelli di interscambio modale, oltre che nei cantieri, con sempre più rilevanti benefici per il *"sistema Paese"*.

Presidente Rete Ferroviaria Italiana
Prof. Dario Lo Bosco

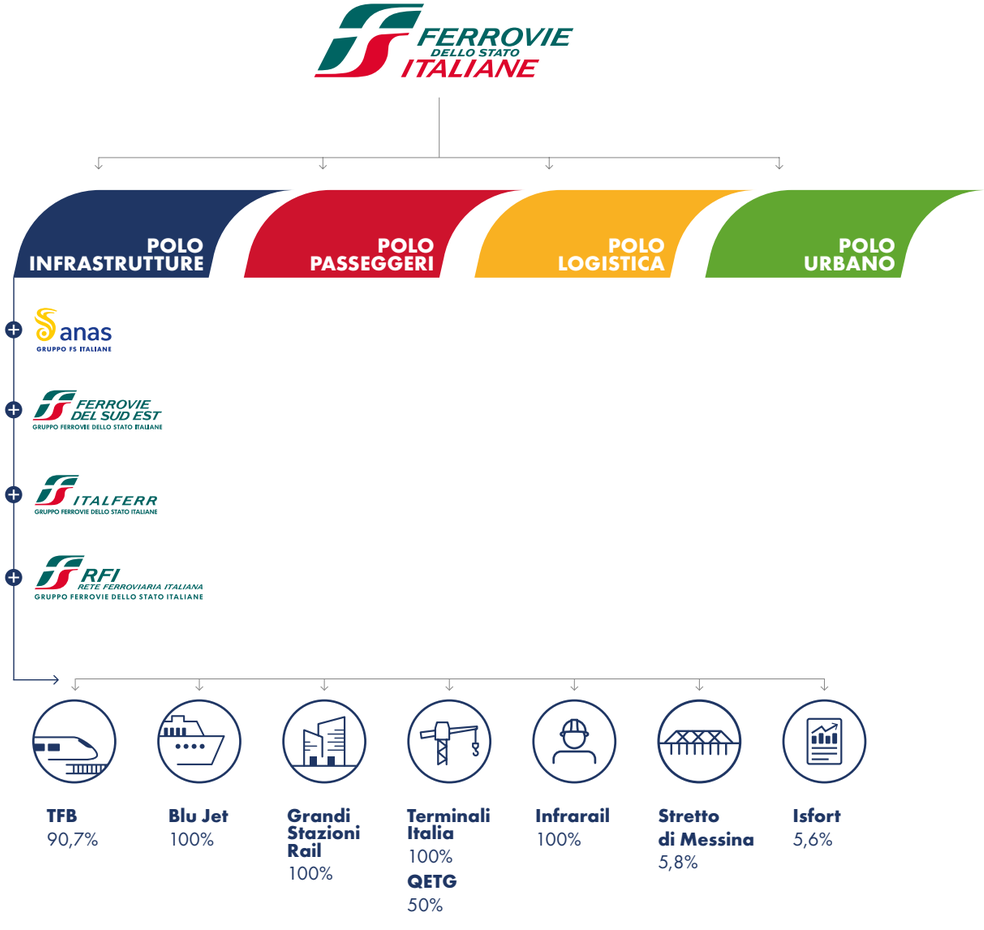
MISSIONE DELLA SOCIETÀ

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 regime di concessione per la durata di 60 anni, secondo il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000.
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.

Modello di Governance del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Tale Modello ha ridefinito la governance del Gruppo in quattro Poli di business, finalizzati a valorizzare le potenzialità delle diverse Società del Gruppo, in un'ottica di integrazione tra le diverse infrastrutture e modalità di trasporto all'insegna della sostenibilità, a beneficio del Paese.
In attuazione di tale modello, RFI assume il ruolo di Capogruppo di Settore per il Polo Infrastrutture.
In base a questo modello, FS assume un ruolo di indirizzo strategico generale e di coordinamento attuativo e finanziario del Gruppo, esercitando un'attività di direzione e coordinamento nei confronti delle società Capogruppo di Settore e delle altre Società controllate.

In tale ottica, RFI, in qualità di Capogruppo di Settore del Polo Infrastrutture, svolge le attività di direzione e coordinamento nei confronti delle società appartenenti al suddetto Polo, così come meglio definite nel regolamento di Gruppo e dal regolamento del Polo adottato con decorrenza 1° giugno 2022.
In tale disegno, il Polo infrastrutture garantisce la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, nonché stradale e autostradale in ambito nazionale ed internazionale per la realizzazione di opere stradali e ferroviarie integrate ed interconnesse volte a potenziare e massimizzare le sinergie industriali.



01

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LEGENDA E GLOSSARIO

Indicatori alternativi di performance (non gaap measure)

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 ed 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.
- **Altri fondi:** sono determinati quale somma delle voci TFR ed altri benefici ai dipendenti, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, gli altri Fondi rischi minori di volta in volta accantonati.
- **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 ad 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 ed 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) ed 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 ed il CIN medio (tra inizio e fine esercizio).
- **Rotazione del capitale investito – Net Asset Turnover:** 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).

Termini di uso ricorrente

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 ed 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 ed 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 S.p.A. (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.
- **ENIM *(European Network of Infrastructure Managers)*** soggetto terzo costituito da tutti i GI delle linee ferroviarie appartenenti alla rete centrale e centrale estesa TEN-T e dalla Commissione Europea.
- **ERA – *European Railway Agency*:** è l'agenzia dell'Unione Europea (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano al sistema ferroviario trans europeo. L'ERA fissa gli obiettivi comuni di sicurezza, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49 / CE e successive modifiche.
- **ERTMS *(European Rail Traffic Management System)*:** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS *(European Train Control System)*:** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (Automatic Train Control). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi.
- **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.
- **IaP:** informazioni al pubblico sull'orario ferroviario e sull'andamento dei treni.
- **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.
- **PIR:** Prospetto Informativo della Rete, è il documento che contiene criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità dell'infrastruttura ed 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.
- **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.
- **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.
- **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 un'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.

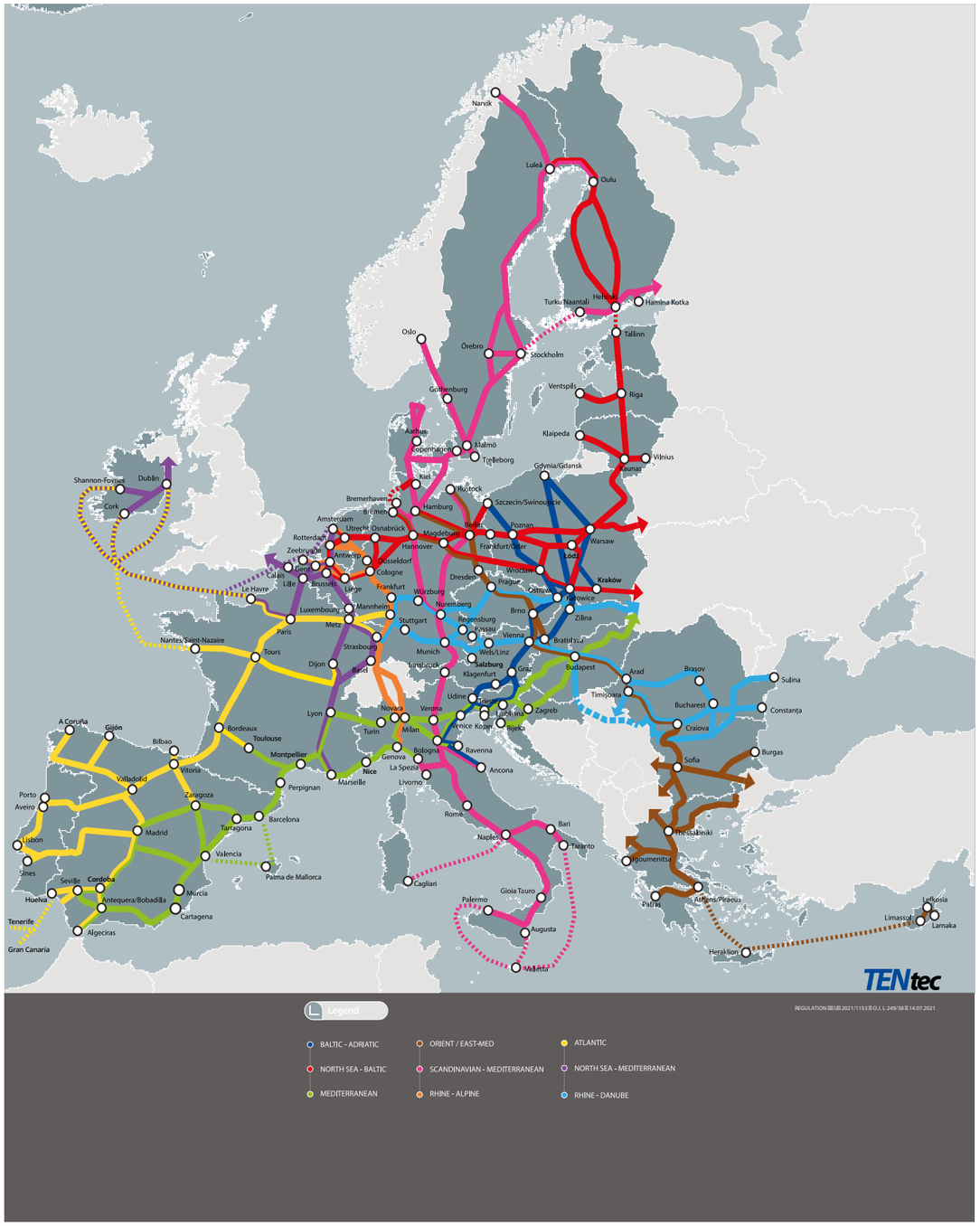
LA NOSTRA AZIENDA

I nostri numeri

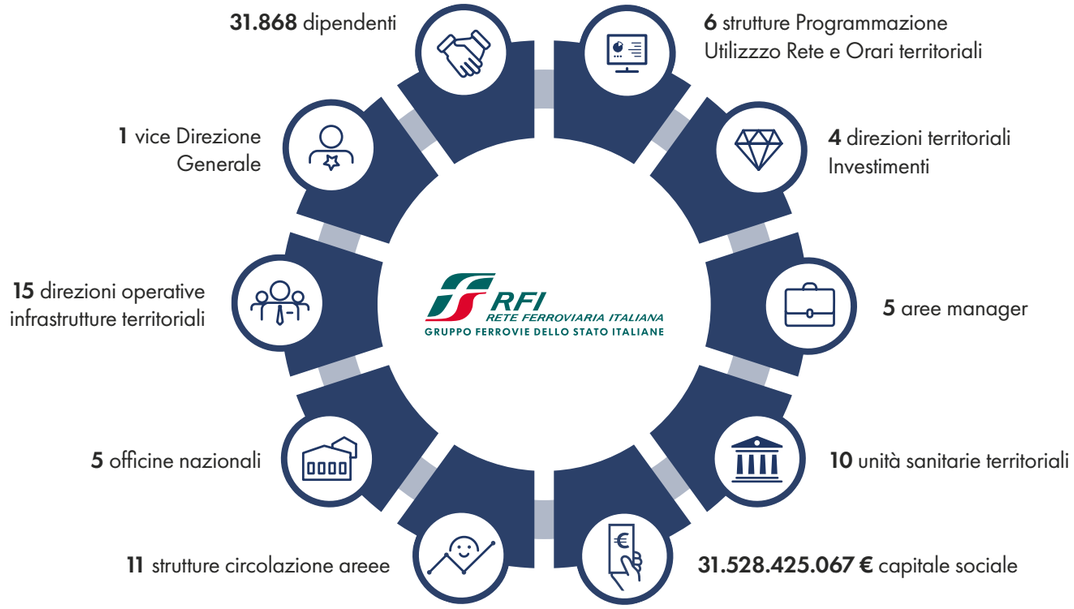
LA RETE RFI IN CIFRE	
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO (1)	16.832km
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6.460 km
- Linee AV/AC (2)	1.097 km
Linee complementari	9.422 km
Linee di nodo	950 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7.734 km
Linee a semplice binario	9.098 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	12.205 km
- a doppio binario	7.658 km
- a semplice binario	4.547 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.627 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	**24.567 km**
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori attivo/possibile	~2.200
Impianti di traghettamento	3
Impianti merci (3)	204
TECNOLOGIE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)	
Sistemi di telecomando della circolazione	13.625 km
SCMT, per il controllo della marcia del treno	13.224 km *
SSC, per il supporto alla guida	2.312 km *
ERTMS, per l'interoperabilità (5)	1.177 km
GSM-R, per la telecomunicazione mobile	11.712 km

Note
(1) di cui 70 km di rete estera
(2) con riferimento alle linee con velocità ≥ 250 km/h, alimentazione a 25kV, ERTMS Level 2 e alle linee con velocità >200 km/h ad alte prestazioni
(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
* di cui 25 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT
(5) con riferimento alle linee attrezzate con ERTMS level 2 'stand alone' e alle linee attrezzate con ERTMS 'sovrapposto'

Corridoi TEN-T (Trans European Network Transport)

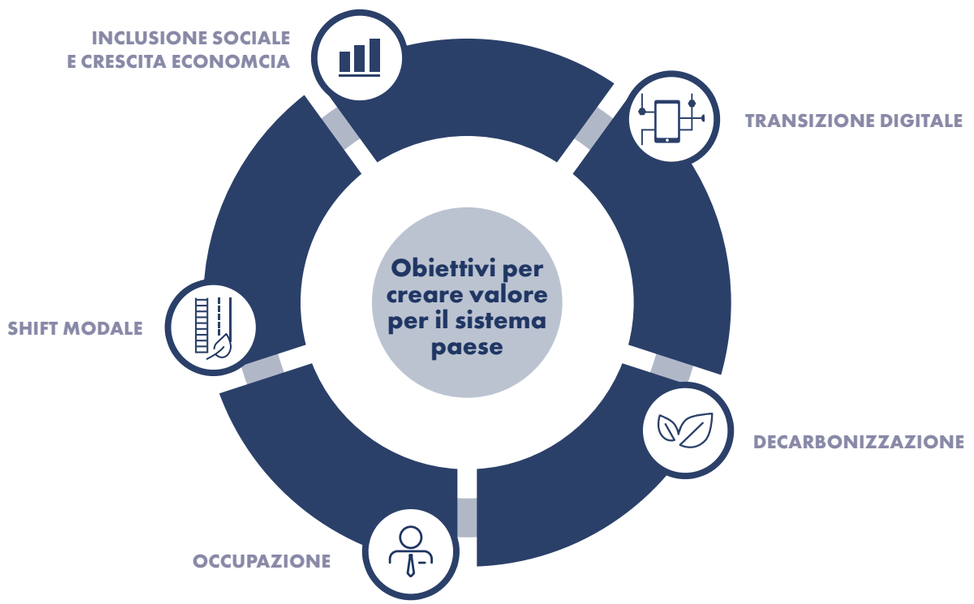


L'organizzazione



Il nostro approccio

In linea con la propria missione, RFI gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo un approccio orientato ad innalzare sempre di più il valore della rete quale asset fondamentale del sistema della mobilità sostenibile del Paese e quale importante strumento di valorizzazione sociale, economica ed ambientale del territorio.



Sul campo e nella quotidianità, la Società sviluppa le attività di gestione, manutenzione, potenziamento, progettazione e costruzione delle linee e delle stazioni con la massima attenzione alla sicurezza, alla riduzione degli impatti e, in misura sempre crescente, all'uso razionale delle risorse, alla circolarità, al presidio ed alla resilienza dell'infrastruttura ed ai benefici per la collettività.
Tale approccio, interamente improntato alla sostenibilità, fa leva sul consolidato Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza (SGS) di RFI, che comprende i sistemi di gestione ambientale (SGA), della sicurezza dei lavoratori e della sicurezza dell'esercizio ferroviario certificati secondo le norme UNI EN ISO 9001,14001,45001.

Come indicato nel documento aziendale "Politica Integrata", l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è un asset fondamentale del sistema della mobilità del Paese e rappresenta, pertanto, un significativo riferimento per la valorizzazione sociale, economica ed ambientale del territorio nazionale. In particolare, RFI garantisce che la circolazione ferroviaria avvenga in sicurezza, che le tecnologie utilizzate siano costantemente sviluppate, che la rete evolva in coerenza con i bisogni di mobilità di persone e beni del Paese e che la rete stessa sia mantenuta in piena efficienza.

L'Azienda sostiene la diffusione ed il radicamento di una **cultura della sicurezza**, comprensiva dell'attenzione al fattore umano quale componente influenzante l'operatività, che, nel rispetto delle prescrizioni comunitarie, nazionali e regionali, nonché di quelle volontarie, rappresenta il punto di riferimento per coloro che quotidianamente operano all'interno dell'organizzazione, così come per coloro che dall'esterno vi entrano in contatto.

Pertanto, nell'attuazione della propria missione RFI assume, quali obiettivi strategici fondamentali, la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, la sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro e la tutela dell'ambiente, garantendo il continuo presidio dell'equilibrio fra tecnologie, organizzazione ed attività delle risorse umane, nel rispetto della normativa in vigore.
Con riferimento ai temi della sicurezza, l'approccio adottato da RFI è quello di una attenzione crescente alla prevenzione, fin dalle fasi di ideazione e di definizione dei progetti infrastrutturali, dei servizi offerti e dei processi industriali, assumendo pertanto la sicurezza come un prerequisito prestazionale.

L'ideazione e la progettazione, nonché la realizzazione di nuove linee e di nuovi impianti, la gestione dell'infrastruttura e dei terminali ferroviari, così come la gestione della circolazione dei treni e del loro eventuale traghettamento e lo sviluppo di nuove tecnologie ferroviarie rappresentano i principali processi che RFI assicura per raggiungere gli obiettivi anche di lungo periodo, di seguito specificati:

- fare tendere a zero gli incidenti ferroviari, gli infortuni sul lavoro e gli impatti negativi sull'ambiente, mediante un adeguato approccio metodologico di analisi e gestione dei rischi;
- assicurare il massimo livello di sicurezza per ogni attività che possa comportare rischi per i dipendenti, compresi quelli relativi alle malattie professionali, nonché per i clienti e per la collettività;
- garantire che la tutela dell'ambiente, espressione concreta della responsabilità d'impresa, sia un elemento strategico nello sviluppo delle attività, la cui gestione avviene in coerenza con il principio della massimizzazione dei vantaggi ambientali derivanti anche dalla modalità di trasporto su ferro.

Il miglioramento dell'efficienza del servizio ferroviario, perseguito nella realizzazione dei su citati obiettivi, favorisce il processo di trasferimento modale verso un sistema di trasporto, più sicuro e sostenibile. Questo approccio strategico, avendo come riferimento temporale l'intero ciclo di vita del sistema, viene realizzato adottando azioni volte ad assicurare:

- la progettazione e attuazione di modelli organizzativi e di processi di gestione e di sviluppo delle risorse umane;
- la definizione di processi operativi tesi a minimizzare i rischi sulla sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, la sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro e la tutela dell'ambiente;
- la promozione, sin dalla fase di progettazione, di interventi di comunicazione e cooperazione con tutti i soggetti potenzialmente coinvolti o interessati nel processo di erogazione dei servizi di RFI (stakeholder).

Anche in ambito europeo, dietro la spinta impressa con le politiche di ripresa e resilienza alle strategie di transizione verde e digitale definite in ambito UE, RFI è stata chiamata a svolgere, insieme al Gruppo, un ruolo da protagonista nello sviluppo sostenibile dell'Italia e del suo sistema di mobilità.
Un ruolo che, in particolare a partire dal 2023, svolge nella doppia veste di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e di caposettore del Polo infrastrutture nella prospettiva di rafforzare le leve di intervento, la dotazione infrastrutturale a servizio della mobilità di persone e merci e le connessioni tra i territori e i diversi sistemi di trasporto, e soprattutto quale vettore di crescita sostenibile della qualità della vita della collettività e dell'efficienza del sistema logistico e produttivo.

Per creare il massimo del valore dalla dimensione e dalla portata economica, tecnica, territoriale e sociale degli investimenti di cui è incaricata, nell'aggiornamento di Piano Industriale per il decennio 2024-2033, RFI ha confermato l'impegno per il rispetto dei principi di qualità delle infrastrutture ed in genere per la sostenibilità di tutti i processi che compongono la sua intera catena del valore.

PIANO D'IMPRESA 2024-2033

In data 6 marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa societario 2024-2033, finalizzato a consolidare la propria posizione di leader nazionale nei settori delle infrastrutture di trasporto, della mobilità dei passeggeri e della logistica.
Rimangono confermati i lineamenti strategici del Piano Industriale 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.
La vision di Gruppo rimane imperniata su quattro pilastri fondamentali e due fattori abilitanti.
I pilastri fondamentali sono identificati nei quattro Poli (Polo Infrastrutture, Polo Passeggeri, Polo Logistica e Polo Urbano); i due fattori abilitanti sono ravvisabili in "Infrastrutture digitali e innovazione" e "Valorizzazione e cura delle persone", con gli obiettivi di semplificazione, arricchimento delle competenze, sviluppo dei talenti, change management e rafforzamento della leadership.
In particolare, il Polo Infrastrutture, costituito da RFI (Capogruppo di settore) e le sue controllate, insieme ad ANAS, Italferr, FSE e Telt, ha la funzione di garantire la realizzazione degli investimenti infrastrutturali, 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.
Di particolare rilevanza nel nuovo piano industriale, RFI introduce inoltre un percorso finalizzato ad accrescere la componente di Fonti Energetiche Rinnovabili (FER) attraverso il progetto Energy.
Tale progetto ha lo scopo di realizzare un approccio più efficace di ottimizzazione dei consumi energetici e di autoproduzione di una quota dei propri fabbisogni annui di energia (circa il 40%), tramite l'installazione di impianti fotovoltaici. Il programma di investimenti avrà l'ambizione di contribuire all'affermazione di un sistema di trasporto sempre più sostenibile ed alla riduzione del consumo di risorse non rinnovabili, portando benefici alla collettività prevalentemente connessi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e favorendo allo stesso tempo la crescita dello sviluppo tecnologico del Paese a sostegno della transizione energetica.

In tale quadro strategico di Gruppo e di Polo rimane confermata la vision di RFI articolata in strategic propositions, incentrate sul concetto strategico di "Rete", intesa come sistema di connessione sia fisico sia sociale di persone, di luoghi e di beni.

Esse prevedono, in orizzonte 2033, una progressiva evoluzione verso una:

- Rete passeggeri più performante, capillare ed accessibile, 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 competitiva, integrata ed intermodale, 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 imprese ferroviarie, 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;
- Valorizzazione stazioni e asset, ampliamento del business e nuovi sistemi di trasporto, attraverso iniziative orientate, in particolare, allo studio e sviluppo di nuovi sistemi di trasporto a lungo raggio e/o urbani.

Nell'ambito dei progetti e delle iniziative rilevanti sono stati inclusi, a livello programmatico, i cosiddetti "progetti speciali", intesi come idee progettuali che non hanno ancora raggiunto un grado di sviluppo e una maturità tali da consentire una stima puntuale dei costi dell'investimento e degli impatti economici attesi (es. progetto *Station experience*, per migliorare la qualità dei servizi in stazione con l'impiego di team di persone dedicate all'ascolto ed al supporto informativo; studio di un piano per la migrazione dal sistema elettrico a 3 kVcc al sistema 25 kVca; studio per la specializzazione degli itinerari passeggeri e merci).

In ambito PNRR, il mutato contesto geopolitico internazionale in seguito al conflitto tra Russia ed Ucraina e le conseguenti ricadute economiche e sociali, connesse principalmente alla dinamica inflazionistica trainata dai prezzi delle materie prime e dai costi energetici, ed i fattori di criticità emersi nella fase di attuazione del PNRR, hanno reso indispensabile proporre una rimodulazione degli investimenti di RFI inseriti nel PNRR, necessaria per conseguire i traguardi e gli obiettivi previsti fino al 30 giugno 2026.
Tale rimodulazione è esplicitamente prevista dall'art. 21 del Regolamento UE 2021/241, che consente la possibilità di revisione dei Piani qualora, a causa di circostanze oggettive, il Piano con i relativi traguardi non sia più realizzabile, in tutto o in parte.
La proposta è stata presentata da RFI al MIT nel mese di giugno 2023, cui sono seguite interlocuzioni con le Amministrazioni Centrali (Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero per gli Affari Europei, le Politiche di Coesione e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Presidenza del Consiglio dei Ministri).
In data 07 agosto 2023 il Governo italiano ha presentato alla Commissione europea la proposta di modifica del PNRR.
Con la decisione di esecuzione del Consiglio Europeo del dicembre scorso è stato approvato il nuovo PNRR.

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

- l'estensione ed 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;
- 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;
- 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 metereologici avversi).

PER LE NOSTRE PERSONE

L'evoluzione degli organici di RFI nel corso del 2023 ha visto un trend positivo di crescita, registrando un aumento del costo del lavoro complessivo rispetto all'anno precedente, soprattutto per effetto dell'aumento delle consistenze.

La consistenza del personale di RFI nel periodo 1° gennaio 2023 – 31 dicembre 2023 ha infatti registrato un incremento pari al 9,61% rispetto all'anno precedente:

- Consistenza al 31.12.2022: n. **29.073** (di cui 300 dirigenti, 28.773 tra operai, addetti e quadri);
- Consistenza al 31.12.2023: n. **31.868** (di cui 325 dirigenti, 31.543 tra operai, addetti e quadri).

CONSISTENZA DEL PERSONALE	2023	2022	Variazione
Dipendenti per genere			
Uomini	26.624	24.354	9,32%
Donne	5.244	4.719	11,13%
Dipendenti per fascia di età			
< 30 anni	9.358	7.572	23,59%
tra 30 e 50 anni	13.579	12.256	10,79%
> 50 anni	8.931	9.245	-3,40%
Dipendenti per inquadramento			
Operai	12.896	11.298	14,14%
Impiegati	12.590	11.679	7,80%
Quadri	6.057	5.796	4,50%
Dirigenti	325	300	8,33%

La crescita della consistenza del personale, finalizzata al miglioramento del mix generazionale ed all'accrescimento delle competenze tecnologiche e professionali, è dovuta alla necessità di far fronte ai maggiori impegni derivanti dal PNRR ed alla conseguente rivisitazione dei relativi volumi di operatività. Nel corso del 2023 si registrano n. 4.701 nuovi ingressi (da mercato e da mobilità interna di Gruppo) e n. 1.906 uscite.
Il contratto vigente è il CCNL Aziendale e CCNL Mobilità AAF (area attività ferroviarie).

ANALISI DELLA CONSISTENZA DEL PERSONALE IN ENTRATA	2023	2022	Variazione
Entrate per genere			
Uomini	3.912	2.220	76,22%
Donne	789	520	51,73%
Entrate per fascia di età			
< 30 anni	3.333	1.966	69,53%
tra 30 e 50 anni	1.274	663	92,16%
> 50 anni	94	111	(15,32)%

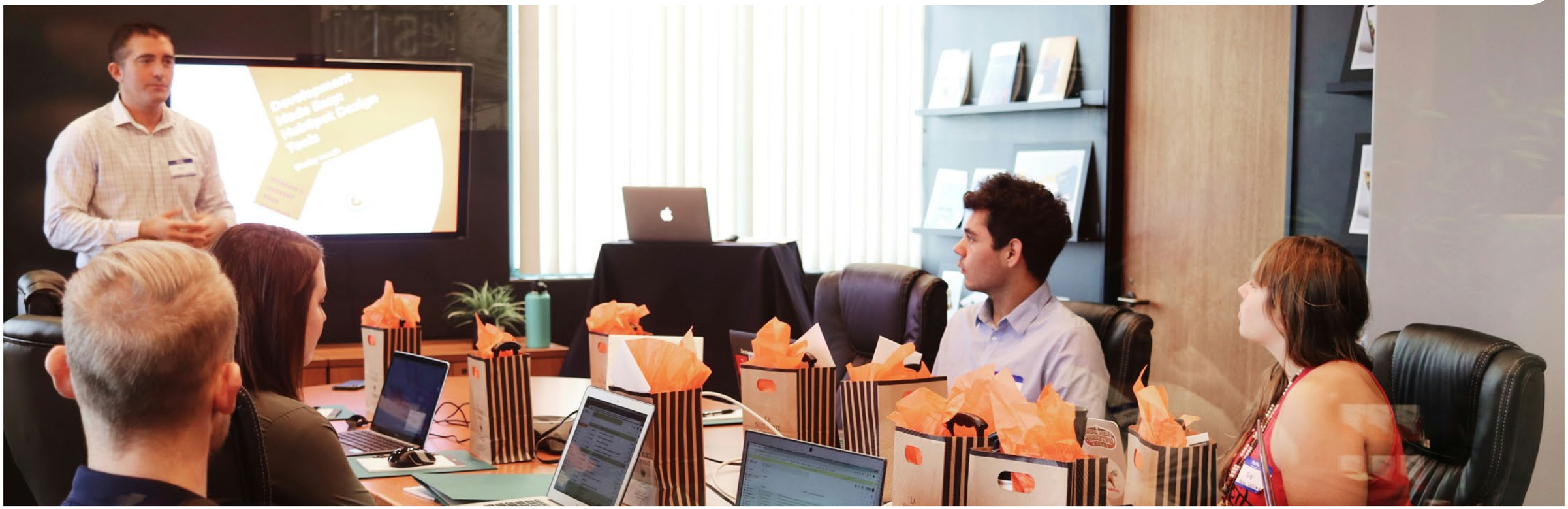
Nel corso del 2023 è stato avviato un massivo piano di assunzioni finalizzato all'inserimento delle varie professionalità necessarie a sostenere l'importante programma di investimenti, per un totale di circa 600 risorse neolaureate/esperte (di cui il 45% donne) e circa 4.000 tra risorse operative e di ufficio. Per raggiungere questo obiettivo, sono state attivate, su tutto il territorio nazionale, molteplici campagne di recruiting per la ricerca di figure d'esercizio necessarie a garantire il mantenimento in efficienza della rete ferroviaria e l'immediata operatività delle strutture impegnate a gestire i processi di investimento ed i progetti del PNRR.

TURNOVER (ADDETTI + QUADRI + DIRIGENTI)	2023
Tasso di turnover complessivo [(entrate+uscite)/consistenze medie a ruolo del periodo]	21,7%
Tasso di turnover negativo [uscite nel periodo/consistenze a ruolo inizio periodo]	6,6%
Tasso di turnover positivo [entrate nel periodo/consistenze a ruolo inizio periodo]	16,2%
Tasso di compensazione del turnover [entrate nel periodo/uscite nel periodo]	246,6%

La formazione

Nel 2023 si registrano:

Tra le iniziative più impattanti vanno senz'altro annoverate quelle destinate agli oltre 4.000 neoassunti di tutti i target (apprendisti, laureati, esperti e personale degli uffici), che hanno potuto fruire di un percorso di formazione di ingresso totalmente riprogettato nei contenuti e nel format, valorizzando la modalità blended.
Particolarmente significativa, inoltre, soprattutto per l'impatto sulle attività connesse alla gestione del PNRR, la qualificazione di 476 nuovi assistenti direttori lavori e 282 direttori lavori.
Con riferimento all'ambito di intervento dedicato allo Human Factor, che ha interessato oltre 2.900 persone per oltre 3500 gg/uomo, sono state messe in campo una serie di iniziative diversificate su vari target e molto articolate in termini di finalità specifiche, format, modalità di gestione: dalle iniziative dedicate ai neoassunti, alla distribuzione dell'e-learning a diversi target, al riallineamento dei formatori, fino al progetto "sul campo" per l'emersione delle azioni di miglioramento e all'individuazione di specialisti Human Factor, la cui formazione specifica sarà erogata nel primo semestre 2024.
Infine, tra le attività di formazione tecnica e qualificazione professionale, è necessario annoverare anche l'acquisizione per tutto il personale interessato (circa 100 persone) delle abilitazioni di terzo livello per pilotare sistemi aerei a pilotaggio remoto (SAPR), indispensabili nel nuovo modello organizzativo di ispezione alle opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria.



PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

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 razionale strategico e da benefici per le società partecipanti alla scissione nonché per il Gruppo FS in termini di sinergie industriali.

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 n. 3460/2023 avverso la quale, in data 28 luglio 2023, RFI ha notificato l'appello, con contestuale istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva.
Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nelle Note esplicative, paragrafo "Attività e Passività potenziali".

MAGGIO

Nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione di RFI S.p.A.

In data 19 maggio 2023 si è insediato il nuovo Consiglio di Amministrazione della Società. Per la composizione del Consiglio, si rimanda al paragrafo "Organi sociali".

Finanziamento Intercompany a valere su emissione obbligazionaria "Green" – Serie 22 Emtn

In data 16 maggio 2023 – con regolamento 23 maggio – FS Italiane ha collocato il suo ottavo *green bond* per l'ammontare di euro 500 milioni. 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 euro 245 milioni 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 gli investimenti per il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli.

LUGLIO

Intercompany loan a valere su finanziamento concesso da Intesa Sanpaolo

In data **25 luglio 2023** FS Italiane ha firmato un contratto di finanziamento a breve termine generale purpose con Intesa Sanpaolo da 2 miliardi di euro. I proventi sono stati interamente ribaltati a RFI, al fine di supportare il piano di sviluppo ed ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Finanziamenti intercompany a valere su prestito bancario

In data **26 luglio 2023** FS Italiane ha finalizzato con CaixaBank due contratti di finanziamento della durata, rispettivamente, di 5 anni con importo pari a 150 milioni di euro e di 6 anni con importo pari a 100 milioni di euro.
FS ha destinato i proventi a RFI tramite la sottoscrizione di due *intercompany loans*, allo scopo di finanziare gli investimenti della società nell'infrastruttura ferroviaria.

NOVEMBRE

Scissione della partecipazione al capitale (100%) della Bluferries S.r.l. a beneficio della Mercitalia Logistics S.p.A.

Nell'ambito del progetto di riassetto societario coerente con il Modello di Governance e con il Piano Industriale del Gruppo FS, nel rispetto della disciplina prevista dalla c.d. normativa *Golden power*, in data 1° novembre 2023 ha avuto efficacia contabile e fiscale l'operazione di scissione della partecipazione al capitale della Bluferries S.r.l. in favore di Mercitalia Logistics S.p.A. (MIL). Il CdA di RFI aveva approvato il relativo Progetto di scissione il 27 giugno 2023, in recepimento dell'atto di direzione e coordinamento conseguente al Consiglio di Amministrazione di FS Italiane tenutosi il 5 maggio 2023. A valle della scissione, il Capitale Sociale di RFI ("Scissa") non ha subito variazioni, ma sono state ridotte le riserve di patrimonio netto disponibili, per un importo di euro 21.228.861,00, pari al valore netto iscritto nelle scritture contabili della Scissa della quota rappresentativa dell'intero Capitale Sociale di Bluferries al 31 dicembre 2022.

Finanziamenti Intercompany a valere su prestiti bancari

Tra il 15 ed il 17 novembre 2023 FS Italiane ha sottoscritto cinque contratti di finanziamento per un importo complessivo di 820 milioni di euro, con scadenze entro il 2028. A valere su una quota dei suddetti fondi, pari ad euro 250 milioni, e rispecchiandone sostanzialmente le condizioni contrattuali in termini di vincoli ed impegni delle parti, FS Italiane ha concesso a RFI due prestiti intercompany per la copertura degli investimenti in infrastrutture.

DICEMBRE

Acquisizione del ramo d'azienda infrastruttura della società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT)

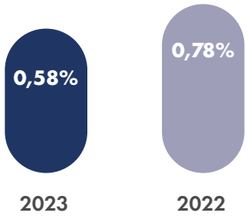
In data 5 dicembre u.s., il CdA di RFI ha deliberato in merito all'acquisizione del ramo d'azienda c.d. "infrastruttura" della società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT), ad un prezzo di 2.145 mila euro (salvo conguaglio). Attraverso tale acquisizione, con decorrenza dal 1° gennaio 2024, RFI è subentrata nella gestione delle linee ferroviarie Torino-Ceres e c.d. Canavesana.
Nello specifico, l'interconnessione della linea Torino-Ceres permetterà di veicolare i passeggeri in transito da e per l'aeroporto di Torino Sandro Pertini sulla rete ferroviaria nazionale tradizionale e ad Alta Velocità. Inoltre, il subentro nella gestione permette anche di pervenire ad una standardizzazione dell'offerta commerciale e dei servizi al pubblico, conseguendo benefici in termini di ottimizzazione dell'offerta, con l'integrazione tra servizi di lunga percorrenza e TPL.

Riassetto infragruppo della BU Energy di Ferservizi: scissione parziale di Ferservizi S.p.A. in favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

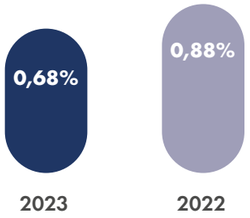
In recepimento dell'Atto di direzione e coordinamento emesso da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. il 1° dicembre 2023, in data 19 dicembre u.s., il CdA di RFI ("Beneficiaria") ha deliberato l'approvazione del Progetto di Scissione parziale di Ferservizi S.p.A. in favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., avente ad oggetto il riassetto infragruppo della BU Energy. Tale riallocazione risponde all'esigenza di dare massimo impulso all'attuazione del progetto di autoproduzione di energia, quale iniziativa tra le più sfidanti del Piano Industriale del Gruppo FS, per favorire la transizione ecologica, sfruttando le sinergie che il posizionamento della BU Energy in RFI, principale consumatore del Gruppo, consentirà di generare, assicurando, altresì, un presidio unitario di governo per la strategia energetica del Gruppo FS.
Per effetto della Scissione a RFI, a decorrere dalla data di efficacia della stessa (presumibilmente dal 1° maggio p.v.), saranno assegnati elementi patrimoniali dell'attivo e del passivo, prendendo come riferimento le situazioni patrimoniali al 31 ottobre 2023 sia della Scissa sia della Beneficiaria.
Si evidenzia che in data 1° marzo 2024 la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha comunicato il mancato esercizio, da parte del Governo, del potere speciale di veto previsto dalla disciplina del cd. *Golden power*, per assenza di minaccia di un grave pregiudizio per gli interessi tutelati dal decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NELL'ESERCIZIO

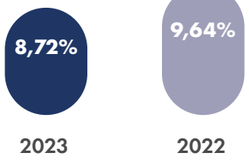
ROE (RN/MP*)



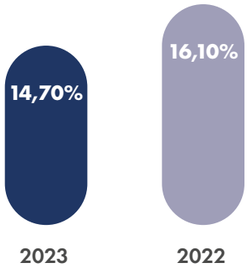
ROI (EBIT/CI)



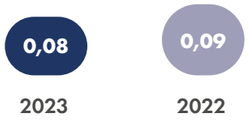
ROS (EBIT MARGIN) (EBIT/RIC)



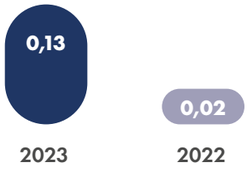
EBITDA MARGIN (EBITDA/RIC)



ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT) (RIC/CI)

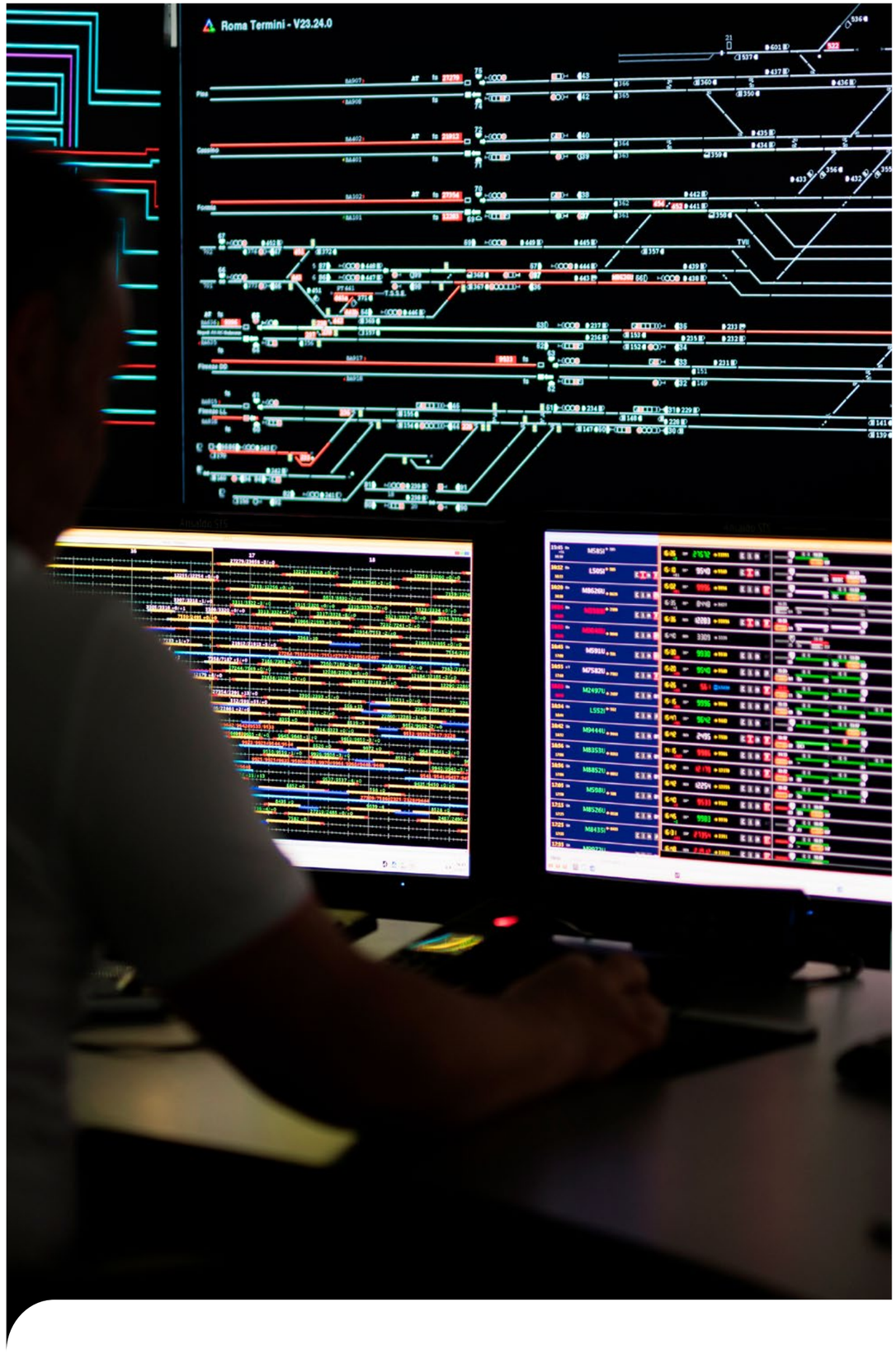


GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO (PFN/MP)



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



PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE

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 rinvenienti 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".

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	%
RICAVI OPERATIVI	**2.868**	**3.233**	**(365)**	**(11%)**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.713	3.075	(362)	(12%)
Altri proventi	155	158	(3)	(2%)
COSTI OPERATIVI	**(2.446)**	**(2.712)**	**266**	**(10%)**
Costo del personale	(1.675)	(1.488)	(187)	13%
Altri costi netti	(771)	(1.224)	453	(37%)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**422**	**521**	**(99)**	**(19%)**
Ammortamenti	(140)	(137)	(3)	2%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(32)	(102)	70	(69%)
Accantonamenti	–	30	(30)	(100%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**250**	**312**	**(62)**	**(20%)**
Proventi e oneri finanziari	(54)	(49)	(5)	10%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**196**	**263**	**(67)**	**(25%)**
Imposte sul reddito	–	–	–	–
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUA-TIVE	**196**	**263**	**(67)**	**(25%)**
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**196**	**263**	**(67)**	**(25%)**

Il decremento dei ricavi delle vendite e prestazioni, pari a 362 milioni di euro, è legato per circa 313 milioni di euro a ricavi che sono compensati da corrispondenti costi, quali:

- minori ricavi per servizi accessori alla circolazione per 364 milioni di euro, conseguenti principalmente al decremento del costo dell'energia elettrica di trazione che RFI ribalta alle IF (effetto prezzo per 361 milioni di euro) ed a minori conguagli positivi rispetto all'esercizio precedente (21 milioni di euro), compensati parzialmente dall'aumento del fabbisogno (effetto quantità per 18 milioni di euro) connesso alla ripresa della circolazione dei treni. Il decremento dei ricavi è compensato parzialmente dall'analoga riduzione dei costi dell'energia, pari a 349 milioni di euro, presente nella variazione delle materie prime, sussidiarie e di consumo;
- maggiori ricavi per lavori conto terzi per 51 milioni di euro, riconducibili principalmente alla realizzazione della ferrovia Roma-Lido per la Regione Lazio. I relativi costi, inclusi tra i costi per servizi, crescono invece di 26 milioni di euro.

Il risultato dei ricavi delle vendite e prestazioni, al netto delle partite sopra rappresentate, presenta un andamento negativo pari a circa 49 milioni di euro, legato principalmente ai fattori di seguito elencati.
Sul fronte dell'esercizio della rete, si registra:

- un incremento dei ricavi da pedaggio (179 milioni di euro) per effetto di:
  - aumento dei volumi di traffico (effetto volumi per circa 26 milioni di euro), trainati dal segmento Premium (+6,7%) e, in modo residuale, dal segmento Regionale (+0,9%) e dal segmento Basic (+0,3%), compensati parzialmente da una flessione del segmento merci (-3,5%);
  - incremento del segmento Premium che, presentando un livello di redditività maggiore rispetto agli altri, ha amplificato l'effetto positivo sul fatturato (circa 24 milioni di euro);
  - la restante differenza rispetto al 2022 è riconducibile alla fine degli interventi legislativi che nello scorso anno avevano richiesto al GI l'applicazione di uno sconto a favore delle IF a copertura degli effetti negativi della pandemia da Covid-19 (compensati dall'erogazione di 130 milioni di euro di contributi da Stato);
- un peggioramento del saldo relativo alle penalità da performance regime e inadempimento contrattuale e minori ricavi da pedaggio degli anni precedenti (- 3 milioni di euro);
- un peggioramento di 48 milioni di euro legati al rilascio, nel 2022, di fondi risultati esuberanti.

Sul fronte dei contributi si registra:

- contestualmente allo sconto sul pedaggio sopra riportato, una riduzione dei contributi statali legati alla pandemia (-130 milioni di euro), stanziati dal ex D.L. n. 4/2022 Sostegni Ter;
- l'esercizio ha inoltre chiuso con un decremento di 54 milioni di euro di contributi da CdP-S, parzialmente compensato da un incremento dei contributi per il credito d'imposta su consumi di energia elettrica e gas naturale per 6 milioni di euro (D.L. 21 marzo 2022, n. 21) e dei contributi europei ricevuti per progetti di ricerca avviati nell'ambito dell'Innovation Pillar per 1 milione di euro.

Gli Altri proventi registrano un decremento di 3 milioni di euro, attribuibile principalmente a minori sopravvenienze attive per circa 14 milioni di euro, parzialmente compensate da maggiori plusvalenze da alienazioni immobiliari e di tolto d'opera.

L'incremento del costo del personale, pari a 187 milioni di euro, è legato al seguente duplice effetto:

- un incremento del costo del personale a ruolo per circa 176 milioni di euro, dovuto:
  - alla sottoscrizione del rinnovo del CCNL ad aprile 2022, accompagnato da un incremento delle consistenze e dagli effetti della ripresa delle attività post Covid-19, parzialmente mitigato dall'effetto del *turnover*;
  - ai risparmi legati alla cessione alla consociata FS Security di 419 dipendenti e 4 dirigenti, appartenenti al ramo scisso "Security", compensati da un maggior costo all'interno dei costi per servizi, legato al nuovo rapporto contrattuale con la consociata stessa;
- maggiori accantonamenti per circa 4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, a seguito delle evoluzioni processuali del contenzioso lavoro durante il corrente esercizio.
- maggiori altri costi per il personale per circa 7 milioni di euro, legati principalmente ai maggiori costi relativi alla formazione erogata.

Il decremento degli altri costi netti di 453 milioni è legato sostanzialmente:

- a costi che sono compensati da corrispondenti ricavi come sopra descritto, complessivamente ridotti di 323 milioni di euro, quali:
  - riduzione dei prezzi dell'energia legata alla trazione dei treni per 349 milioni di euro, legata alla variazione del PUN (Prezzo Unitario Nazionale) che, a partire dal mese di ottobre 2022, è sceso fino ad arrivare ai livelli precedenti l'inizio del conflitto Russia – Ucraina;
  - incremento dei costi per lavori c/terzi di 26 milioni di euro, riconducibile ai lavori di realizzazione dell'intervento dell'asse tematico di Roma Lido;
- il risultato degli altri costi netti, al netto delle partite sopra rappresentate, presenta una riduzione di circa 130 milioni di euro, legata principalmente ai fattori di seguito rappresentati:
  - maggiori oneri interni capitalizzati per circa 134 milioni di euro, connessi alle intense attività di investimento realizzate nel corso dell'esercizio;
  - riduzione dell'illuminazione e forza motrice, pari a 65 milioni di euro, legata alla diminuzione dei prezzi della materia prima energia elettrica sopra rappresentata per la trazione, ma in questo caso con effetto positivo sui risultati della Società;
  - maggiori costi per servizi di security per circa 43 milioni di euro in seguito alla scissione del ramo dedicato alla protezione aziendale, attività precedentemente internalizzata con l'ausilio di circa 423 risorse trasferite il 1° gennaio 2023 alla

consociata FS Security (costo quindi compensato da una riduzione del costo del personale);
- incremento dei costi per servizi informatici pari a 17 milioni di euro, a seguito della rideterminazione del canone annuale contrattuale per servizi continuativi e di cybersecurity;
- aumento delle spese per viaggi e soggiorni, pari a 9 milioni di euro, dovuto alla ripresa delle trasferte nell'esercizio 2023 rispetto al precedente, che risentiva ancora degli effetti di contrazione legati al Covid-19.

Coerentemente con la ripresa del traffico ferroviario rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono aumentati gli ammortamenti per 3 milioni di euro.

La voce «Svalutazioni e perdite (riprese) di valore» presenta un decremento di 70 milioni di euro, dovuto principalmente a minori svalutazioni dei crediti non commerciali.

Dalle analisi effettuate nel corso dell'anno sulle richieste di accesso al fondo sostegno al reddito ed all'occupazione, non è emersa la necessità di apportare variazioni al fondo, a differenza dello scorso esercizio in cui sono stati rilasciati 30 milioni di euro.

La voce "Proventi e Oneri finanziari" presenta un peggioramento di 5 milioni di euro, dovuto principalmente ai seguenti eventi dell'esercizio:

- sul piano dell'indebitamento finanziario si rileva un incremento degli oneri pari a 50 milioni di euro, derivanti sia dalla maggiore esposizione debitoria nei confronti della Controllante (collegata ai nuovi finanziamenti descritti nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio") sia dal notevole rialzo dei tassi di interesse a partire dal secondo semestre dello scorso anno, parzialmente compensato da maggiori interessi attivi sul c/c intercompany di circa 4 milioni di euro;
- sul fronte delle partecipazioni si rappresenta che nell'esercizio è stato rilasciato per 39 milioni di euro il fondo a copertura di "Stretto di Messina S.p.A." in seguito alle novità legislative descritte nel paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" (DL n. 35/2023 e DL n.104/2023);
- si rilevano, infine, maggiori oneri per *Interest Cost* relativi al TFR per 1 milione di euro e maggiori proventi finanziari diversi per 4 milioni di euro (interessi di rivalutazione).

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	(2.274)	(1.650)	(624)
Altre attività nette	4.224	323	3.901
Capitale circolante	**1.950**	**(1.327)**	**3.277**
Immobilizzazioni tecniche	37.281	36.836	445
Partecipazioni	115	144	(29)
Capitale immobilizzato netto	**37.396**	**36.980**	**416**
TFR	(291)	(323)	32
Altri fondi	(417)	(486)	69
TFR e Altri fondi	**(708)**	**(809)**	**101**
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	**–**	**–**	**–**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**38.638**	**34.844**	**3.794**
Posizione finanziaria netta a breve	2.295	(1.321)	3.616
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	2.223	2.071	152
Posizione finanziaria netta	**4.518**	**750**	**3.768**
Mezzi propri	**34.120**	**34.094**	**26**
TOTALE COPERTURE	**38.638**	**34.844**	**3.794**

La voce "Capitale Investito Netto" presenta un incremento pari a 3.794 milioni di euro, derivante dall'aumento del Capitale Circolante (3.277 milioni di euro) e dall'incremento del Capitale Immobilizzato Netto (416 milioni di euro), nonché dalla riduzione degli Altri Fondi (69 milioni di euro) e del TFR (32 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Circolante è determinato dall'aumento delle Altre Attività Nette (3.901 milioni di euro) compensato dalla riduzione del Capitale Circolante Netto gestionale (624 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto gestionale si decrementa di 624 milioni di euro, per effetto di:

- maggiori debiti commerciali non correnti e correnti (506 milioni di euro), riferiti soprattutto agli appaltatori di opere, coerentemente con l'avanzamento economico degli investimenti;
- minori crediti commerciali correnti e non correnti (218 milioni di euro), sia verso terzi che verso società del Gruppo, grazie agli incassi dell'anno anche di partite precedenti il 2023;
- minori acconti a fornitori (12 milioni di euro);
- un decremento dei contratti in costruzione (40 milioni di euro) legato al recupero, attraverso la produzione, delle anticipazioni incassate negli esercizi precedenti;
- i precedenti effetti sono in parte compensati da maggiori rimanenze di magazzino (152 milioni di euro), legate agli acquisti dell'esercizio per far fronte alle esigenze degli investimenti.

Le Altre Attività Nette si incrementano di 3.901 milioni di euro, principalmente per l'effetto di maggiori crediti verso il MEF, MIT e UE ed altri (3.184 milioni di euro) legato a maggiori stanziamenti di contributi conto impianti da parte del MEF per il triennio, minori anticipi per contributi (1.105 milioni di euro), legati ai significativi recuperi sull'avanzamento economico dei lavori in corso, minori ratei e risconti (3 milioni di euro) e minori altri debiti tributari (2 milioni di euro), compensati parzialmente da minori altri crediti correnti e non correnti (233 milioni di euro), soprattutto crediti verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (CSEA) legati al trend in discesa del costo dell'energia, da maggiori altri debiti correnti (150 milioni di euro), principalmente per effetto dei dividendi verso la controllante deliberati nel 2023 e non ancora liquidati e da maggiori debiti verso istituti previdenziali (10 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di 416 milioni di euro è attribuibile all'aumento degli Immobili, impianti e macchinari (439 milioni di euro), connesso con l'avanzamento economico dei lavori in corso e degli Investimenti immobiliari (6 milioni di euro), compensati dalla riduzione delle Partecipazioni (29 milioni di euro), in seguito alla scissione della partecipazione in Bluferries S.p.A. ed alla riduzione di valore della partecipazione in Stretto di Messina S.p.A..

Al 31 dicembre 2023 le voci TFR e Altri fondi si decrementano rispettivamente di 32 milioni di euro e di 69 milioni di euro. Più precisamente, il decremento della voce Altri Fondi è ascrivibile all'effetto combinato di utilizzi, rilasci e riclassifiche (104 milioni di euro), parzialmente compensati da nuovi accantonamenti (35 milioni di euro).

Le Coperture si incrementano di 3.794 milioni di euro, per effetto del peggioramento sia della Posizione Finanziaria a medio/lungo (152 milioni di euro) che della Posizione Finanziaria Netta a breve (3.616 milioni di euro), nonché per l'incremento dei Mezzi Propri per 26 milioni di euro.

Nel dettaglio, il peggioramento della Posizione Finanziaria Netta (3.768 milioni di euro) è principalmente riconducibile:

- alla discrasia tra i tempi di incasso delle risorse statali ed il relativo pagamento dei fornitori, che ha determinato un effetto peggiorativo sulla Posizione finanziaria netta a breve assorbendo le disponibilità di cassa presenti al 31 dicembre 2022 e rendendo necessario ricorrere a linee di credito a breve termine. FS, coerentemente con quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Società del 27 giugno u.s., in data 26 luglio ha stipulato con INTESA SANPAOLO S.p.A. un *Loan Agreement* di euro 2.000.000.000, finalizzato a sostenere lo shortfall di cassa di RFI causato dalla suddetta discrasia;
- all'effetto combinato delle restituzioni di finanziamenti in corso e dell'accensione di nuovi finanziamenti intercompany Green bond nell'ambito degli *Eligible Green Projects* previsti dal *Green Bond Framework* di FS, che per RFI hanno per oggetto il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli, nonché dell'accensione a luglio e novembre di nuovi prestiti intercompany (Caixa FS-RFI, BBVA FS-RFI ed Unicredit FS-RFI).

Per maggiori dettagli sui fabbisogni finanziari del prossimo anno si rimanda al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Blu Jet svolge il collegamento ferroviario via mare sulla relazione Villa San Giovanni – Messina da effettuarsi anche attraverso l'impiego di mezzi navali veloci.

Chiude il 2023 con un risultato netto positivo pari a 382 mila euro (in aumento di 218 mila euro rispetto al 2022), ascrivibile soprattutto alla riduzione più che proporzionale dei costi rispetto ai ricavi e alla diminuzione della voce imposte.

TFB si occupa della "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".

Chiude il 2023 con **un risultato netto positivo di 666 mila euro**, in crescita rispetto al 2022, per effetto del forte incremento degli interessi attivi dalle banche e del maggior periodo di giacenza della liquidità.

Terminali Italia si occupa della gestione e dell'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari e dell'esecuzione di servizi terminalistici.

Chiude il 2023 con un **risultato netto positivo pari a circa 1,7 milioni di euro**, in calo del 21% rispetto 2022, per effetto dell'aumento più che proporzionale dei costi, principalmente connessi alla manutenzione locomotive di proprietà, rispetto ai ricavi, la cui variazione deriva dagli adeguamenti tariffari per ISTAT (che hanno compensato la riduzione dei volumi di produzione) e dagli incrementi dei ricavi per riparazione dei containers e dei riaddebiti di quanto dovuto da RFI.

Infrarail si occupa delle attività di realizzazione e manutenzione delle attrezzature e degli impianti e dello svolgimento delle attività di monitoraggio strutturale, geotecnico e ambientale, oltre che delle attività di protezione e di mitigazione ambientale relative ai cantieri, nonché dello svolgimento dei servizi di ingegneria necessari alla realizzazione dei progetti, realizzati per conto di RFI.

Chiude il 2023 con un **risultato netto positivo di 35 mila euro**, rispetto alla perdita d'esercizio di 325 mila euro registrata nel 2022, principalmente per effetto dei minori accantonamenti, che risultano azzerati (-357 mila euro) e del saldo positivo della gestione finanziaria (+227 mila euro rispetto al 2022). Si segnala, inoltre, che la contrazione dei ricavi (-1.9 milioni di euro) e, parallelamente, dei costi (-1,7 milioni di euro) è riconducibile, soprattutto, alla conclusione dei lavori relativi al c.d. "Contratto Lavori Stralcio".

Grandi Stazioni Rail si occupa di riqualificare, valorizzare e gestire le 14 principali stazioni ferroviarie italiane; dello svolgimento dei servizi di conduzione e di manutenzione sui complessi immobiliari di stazione ferroviaria; della gestione delle aree e dei locali destinati alle biglietterie e sale d'attesa, dei parcheggi a pagamento adiacenti alle stazioni; dello sfruttamento commerciale delle unità ad uso direzionale; della gestione degli appalti d'investimento e manutenzione relativi alle attività di propria pertinenza.

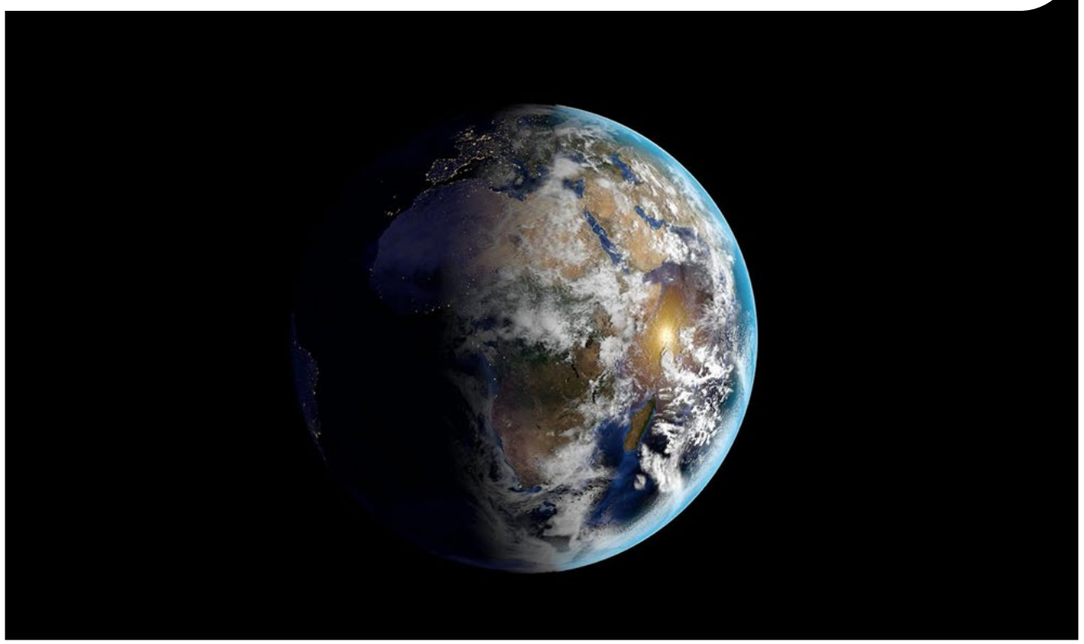
Chiude il 2023 con un **risultato netto positivo pari a 8,4 milioni di euro**, in aumento di circa il 43% rispetto al 2022, principalmente riconducibile all'incremento dei ricavi da locazione e dei ricavi da Ingegneria e Lavori. Si segnala, inoltre, una riduzione delle imposte pari a 2,6 milioni di euro derivante, soprattutto, da rettifiche di imposte relative a esercizi precedenti.

QUADRO MACROECONOMICO

In uno scenario caratterizzato dall'acuirsi delle tensioni geo-politiche, da un'inflazione elevata, pur se con una tendenza al ribasso, e da condizioni finanziare sfavorevoli per famiglie e imprese, nel corso del 2023 l'economia mondiale ha continuato a crescere, in moderata decelerazione rispetto all'anno precedente. Le condizioni di finanziamento restrittive, in particolare, hanno generato un impatto significativo sulla domanda interna, indebolendo la dinamica dell'interscambio dei beni e peggiorando le prospettive a breve termine del commercio mondiale, soprattutto nei paesi avanzati. Secondo gli ultimi dati congiunturali la situazione è tuttavia molto eterogenea fra le principali economie: negli Stati Uniti iniziano a manifestarsi segnali di rallentamento prospettico, in Cina non emergono fattori in grado di rilanciare la crescita, l'Europa fa fatica a risollevarsi dalla stagnazione che la caratterizza da un anno a questa parte.
L'inflazione ha registrato una discesa generalizzata grazie al calo delle quotazioni delle materie prime energetiche rispetto ai picchi dello scorso anno, ma la componente core sta seguendo un percorso di rientro più graduale. In tale contesto la Federal Reserve e la Banca Centrale Europea hanno ribadito la stretta sorveglianza sull'andamento della dinamica dei prezzi, mantenendo immutati, anche a fine 2023, i tassi di politica monetaria, collocati ai massimi, nella prospettiva di una possibile riduzione intorno alla metà del 2024.

DATI ECONOMICI MONDIALI	2022	2023
	(variazioni % su anno precedente)	
PIL		
Mondo	**3,3**	**3,1**
Paesi avanzati	**2,6**	**1,5**
USA	1,9	2,4
Giappone	0,9	1,7
Area euro	3,4	0,5
Paesi emergenti	**3,6**	**4,1**
Cina	3,0	5,5
India	6,5	7,0
America Latina	3,7	2,2
Petrolio (Brent $ per barile)	**99,0**	**82,5**
Commercio mondiale	**3,0**	**-0,6**

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2023



Nell'Area Euro, la debolezza che fino a metà 2023 sembrava caratterizzare soprattutto la Germania, si è estesa, nella seconda parte dell'anno, anche agli altri paesi, configurando una sostanziale stagnazione. La tenuta del mercato del lavoro suggerisce un contributo positivo alla formazione del reddito disponibile, ma le famiglie continuano a risparmiare più di quanto veniva fatto prima della pandemia, lasciando intravedere la possibilità di consumi privati deboli anche nella prima parte del 2024. Nel confronto europeo annuale, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+0,7%) è stata inferiore a quella di Spagna (+2,4%) e Francia (+0,8%), ma lievemente superiore alla media UEM (+0,5%). Spicca la debolezza dell'economia tedesca (-0,2%).
L'inflazione nell'Area Euro è stata pari al 5,4%, in riduzione più che significativa rispetto al 2022.

	2022	2023	2022	2023
	Prodotto interno lordo		Inflazione	
	(variazioni % su anno precedente)		(variazioni % su anno precedente)	
Area Euro	**3,4**	**0,5**	**8,4**	**5,4**
Germania	1,9	-0,2	8,7	6,0
Francia	2,5	0,8	5,9	5,7
Italia	3,9	0,7	8,2	5,7*
Spagna	5,8	2,4	8,3	3,4

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

Nel contesto del rallentamento della crescita globale, con l'esaurirsi degli effetti positivi del riavvio delle attività post-pandemia, ed a causa del consolidarsi degli effetti negativi dell'inflazione e delle politiche monetarie restrittive, l'economia italiana è virtualmente ferma da un anno. Considerando i principali aggregati della domanda interna, gli investimenti fissi lordi e le importazioni hanno segnato una battuta d'arresto, ma sono da segnalare, in particolare nei mesi estivi, il buon andamento delle esportazioni, malgrado la debolezza del ciclo internazionale e della Germania, e la tenuta della spesa delle famiglie. Sebbene l'elevata inflazione abbia continuato a tagliare potere d'acquisto, beni durevoli e servizi continuano infatti a trascinare i consumi. In particolare, si è affermata una scelta di spesa che, in risposta ad un vincolo più stringente, ha spostato la domanda delle famiglie verso i servizi (in particolare quelli legati alla socialità), mentre si è preferito risparmiare nelle categorie di beni alimentari (non durevoli) ed abbigliamento (semidurevoli).
L'Italia ha chiuso il 2023 con una crescita del PIL pari al +0,7% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in moderazione nella seconda parte dell'anno, ha visto una crescita del +5,7% rispetto al 2022.

PIL E COMPONENTI PRINCIPALI	2023			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	**0,6**	**-0,4**	**0,1**	**-0,1**
Domanda interna	**1,1**	**0,2**	**-0,8**	**0,0**
Spesa delle famiglie e ISP	**0,6**	**0,0**	**0,7**	**-0,1**
Spesa delle AP	**0,4**	**-1,0**	**0,0**	**0,0**
Investimenti fissi lordi	**1,0**	**-2,0**	**-0,1**	**0,3**
- costruzioni	0,3	-3,8	0,5	0,0
- altri beni di investimento	1,7	-0,2	-0,7	0,7
Esportazioni di beni e servizi	**-1,4**	**-1,1**	**0,6**	**0,5**
Importazioni di beni e servizi	**0,2**	**0,7**	**-2,0**	**0,9**

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2023

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)
In data 24 febbraio 2023 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 47 il **decreto-legge n. 13** recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune" convertito con **Legge di conversione n. 41 del 21 aprile 2023**, il quale ha posto in essere misure volte a riorganizzare la *Governance* del Piano ed ulteriori norme di semplificazione al fine di supportare la realizzazione del PNRR. In particolare l'art. 33 (Semplificazioni procedurali relative agli interventi di competenza del MIT) prevede che "le procedure di approvazione degli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie di cui al comma 1 del presente articolo e all'articolo 53-bis del presente decreto per i quali sia stato nominato un Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, anche eventualmente suddivisi in lotti funzionali, possono essere avviate dal Commissario straordinario o dalla stazione appaltante anche nel caso in cui la disponibilità dei finanziamenti sia limitata al solo progetto di fattibilità tecnica ed economica. In tale ipotesi, fermi restando gli effetti dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, decade qualora, entro sei mesi dalla data in cui diventa efficace l'atto che dichiara la pubblica utilità, il Commissario straordinario non adotti apposita ordinanza attestante l'assegnazione dei finanziamenti necessari per la realizzazione degli interventi. Gli interventi di cui al presente comma sono considerati prioritariamente ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti per i successivi livelli progettuali e per la loro realizzazione".

Decreto-Legge 31 marzo 2023, n. 35 (cd Decreto "Ponte")
In data 31 marzo 2023 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 77, il decreto-legge 31 marzo 2023, n.35 riguardante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", il quale dispone il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera Ponte sullo Stretto di Messina e rende esecutiva, a partire dal 1° aprile 2023, la revoca ex lege dello stato di liquidazione della società Stretto di Messina (di cui RFI è socio). In particolare, il decreto riporta:

- all'art.1 comma 1 "alla Società Stretto di Messina S.p.a. partecipano R.F.I. S.p.a., ANAS S.p.a., le Regioni Sicilia e Calabria, nonché, in misura non inferiore al 51%, il Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale ultimo sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione";
- all'art. 2 comma 5: all'articolo 1, comma 493, della Legge 29 dicembre 2022, n. 197, le parole «Le società Rete ferroviaria italiana S.p.A. e ANAS S.p.A. sono autorizzate, proporzionalmente alla quota di partecipazione, a sottoscrivere aumenti di capitale o strumenti diversi, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale, fino ad un importo complessivo non superiore a 50 milioni di euro. A tal fine è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023.» sono sostituite dalle seguenti: «il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ...»;
- all'art.4 comma 7: "In sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con RFI S.p.a. ed in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con ANAS S.p.a. sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario".

Successivamente il 10 agosto 2023, il **decreto-legge n. 104**: Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie ed investimenti strategici, all'art.14 comma 4 ha modificato, tra l'altro, l'articolo 2 del decreto legge 31 marzo 2023, n. 35, in particolare il comma 3, che prevedeva il trasferimento da Anas al MEF di una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli e che il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, sarebbe stato determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza nominati dal MEF, è stato sostituito dal seguente: "3. Al fine di determinare la composizione dell'azionariato della società concessionaria, il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a sottoscrivere, entro il 31 dicembre 2023, compiendo ogni atto a tal fine necessario, un aumento di capitale della società allo stesso riservato, di importo pari alle risorse di cui all'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, nonché a quelle di cui all'articolo 4, comma 9, del presente decreto. Il prezzo di sottoscrizione delle azioni dell'aumento di capitale di cui al primo periodo è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze."
A seguito della emissione della suddetta relazione giurata di stima ed alla rideterminazione del valore del capitale sociale della società Stretto di Messina sulla base della situazione economico-patrimoniale al 31 agosto 2023, RFI ha adeguato il valore della partecipazione nel proprio bilancio. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nelle Note esplicative n.20 "Partecipazioni".

Revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con delibera 96/2015
Rinviando alla Relazione finanziaria Annuale 2022 per maggior dettagli, si evidenzia che con delibera n. 95 del 31 maggio 2023 l'ART ha concluso il procedimento avviato con la delibera n. 11 del 27 gennaio 2023 afferente alla revisione dei criteri di determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (cd. Pacchetto Minimo di Accesso), nonché dei corrispettivi per l'accesso ed utilizzo degli impianti di servizio (cd. Servizi extra-PMdA). Sono state, dunque, individuate ed adottate le misure regolatorie che troveranno applicazione per il periodo tariffario 2024-2028.
Le principali novità rispetto al previgente quadro regolatorio riguardano:

- l'introduzione -con apposito procedimento da parte dell'ART- di specifici meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari, correlati a KPI di qualità del servizio;
- l'individuazione di un cap relativo al livello dei pedaggi per i segmenti *Open Access Premium*, OSP e merci, che dovranno essere contenuti nel limite della cornice di variabilità massima fissata pari al canone medio unitario vigente nel 2022. Tali soglie di variabilità sono (limitatamente) derogabili in esito all'analisi di sostenibilità del GI: qualora siano rilevati squilibri tra i livelli di sostenibilità dei diversi segmenti di mercato *(ability to pay)* è possibile incrementare il limite di variabilità fino al 20% dei livelli tariffari di partenza (anche differenziandone l'applicazione per ciascuno dei tre segmenti di mercato interessati);
- l'introduzione di due componenti correlate alle esternalità e che non concorrono al raggiungimento dell'equilibrio economico di RFI, l'una commisurata al costo opportunità per il GI derivante dal non poter utilizzare in modo ottimale l'infrastruttura, a causa dell'occupazione di tratte da parte di treni che presentano un consumo di capacità superiore a quello di ottimale utilizzo (C1) e l'altra, di segno negativo, finalizzata all'applicazione di un meccanismo tariffario mirato a perseguire l'obiettivo di incrementare la velocità commerciale delle tracce, verosimilmente attraverso una programmazione degli orari più "sfidante" da parte del GI (C5). Dette componenti saranno applicate a seguito di una fase di sperimentazione di 18 mesi (1° gennaio 2025).

A seguito di talune proroghe disposte dall'ART, RFI in data 27 settembre 2023, ha trasmesso le proposte di sistema tariffario 2024-2028 per il PMdA e per l'extra PMdA.
L'ART, con Delibera n. 187 del 30 novembre 2023, ha sancito la non conformità della proposta tariffaria presentata da RFI, prescrivendo al Gestore di adottare una serie di provvedimenti da inserire in una nuova proposta presentata entro il termine del 16 febbraio 2024. Pur adempiendo alle prescrizioni della Delibera 187/23 è stato comunque ritenuto opportuno impugnare alcune misure del citato provvedimento innanzi al TAR Piemonte.

Delibera ART n. 236/2022
Con Delibera 236/2022, l'ART ha inteso dare attuazione alle disposizioni di cui all'art. 10, co. 1, lett. B) della L. n. 118/2022, che le hanno attribuito il potere di individuare le modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie che possono sorgere tra utenti ed operatori mediante "procedure semplici e non onerose anche in forma telematica".
RFI rientra nell'ambito di applicazione della delibera, in quanto soggetto gestore di reti e infrastrutture ferroviarie verso il quale possono essere avanzati reclami aventi ad oggetto fattispecie contemplate dalle norme europee e nazionali in materia di diritti degli utenti (i.e. informazioni al pubblico, accessibilità, assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità, sicurezza personale e patrimoniale in stazione, comfort e pulizia delle stazioni).
Con delibera n. 21 dell'8 febbraio 2023, l'ART ha concluso il procedimento in questione ed approvato la disciplina relativa alle modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra operatori ed utenti.

Regolamento sull'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria

La Commissione Europea, in data 11 luglio 2023, ha presentato una nuova proposta di Regolamento sull'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, il quale introduce sostanziali modifiche alla Direttiva 2012/34/UE e dispone l'abrogazione del Regolamento CE 2010/913 sui corridoi ferroviari merci a partire dal 9 dicembre 2029.
Gli obiettivi perseguiti dalla suddetta proposta sono i seguenti:

- definire ed implementare procedure armonizzate ed efficaci per la gestione della capacità e del traffico ferroviario;
- migliorare le prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario attraverso un sistema di incentivi per GI e IF;
- introdurre meccanismi più efficaci di coordinamento tra i GI, soprattutto a livello transfrontaliero;
- incentivare la digitalizzazione dei processi di allocazione della capacità e gestione del traffico attraverso sistemi IT comuni;
- adottare un quadro europeo di regole armonizzate ad opera di un soggetto terzo (ENIM- **European Network of Infrastructure Managers**), supportato da un organismo tecnico-operativo che verrà designato dai GI, denominato **"Network Coordinator".**

Secondo l'iter legislativo, l'adozione del regolamento è prevista entro la fine del 2025 e le norme saranno applicabili dal 1° gennaio 2026. Tuttavia, gli articoli relativi alla gestione della capacità e del traffico ferroviario diverranno operativi a partire dagli orari di servizio che entreranno in vigore dal 9 dicembre 2029.
I *Framework* europei, che disciplineranno le nuove modalità di gestione della capacità e del traffico, dovranno invece essere adottati dall'ENIM entro 12 mesi dall'entrata in vigore del Regolamento, quindi presumibilmente entro la fine del 2026.
Le principali novità introdotte sono:

- istituzione di un organismo denominato *"Performance review body,"* per la valutazione delle prestazioni ferroviarie infrastrutturali e dei servizi di trasporto. Questa entità dovrà essere imparziale e competente ed avrà il compito di fornire raccomandazioni all'ENIM al fine di definire il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni *(European framework for performance review)*, garantendo l'utilizzo da parte dei GI di princìpi e metodologie comuni per misurare le prestazioni attraverso degli indicatori concordati.
- adozione da parte dell'ENIM di un *European framework for capacity management.*
- adozione di un *Framework* europeo che dovrà essere applicato dai GI per il coordinamento del traffico transfrontaliero e per la gestione di situazioni di anormalità e di crisi. L'obiettivo è garantire una reazione rapida e coordinata alle perturbazioni per stabilizzare ed ottimizzare il traffico ferroviario e fornire informazioni aggiornate a tutti gli attori della catena logistica. Il *Framework* verrà sviluppato in cooperazione con le IF e con gli altri stakeholders secondo modalità coerenti con linee guida definite da ENIM.
- monitoraggio e valutazione delle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria ed adozione dell'*European framework for perfomance review*, il quale ha la funzione di stabilire a livello europeo le questioni prioritarie da affrontare, gli indicatori per misurare le prestazioni, i criteri e le procedure a cui i GI dovranno attenersi per la definizione degli obiettivi di prestazione.

Legge di Bilancio 2024

Nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.303 Suppl. Ordinario n. 40 è stata pubblicata la Legge 30 dicembre 2023, n. 213 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026" (c.d. Legge di Bilancio 2024) contenente all'art.1 norme di interesse per il Gestore.
In particolare:

Comma	Titolo	Descrizione
101-111	Assicurazioni calamità naturali	dispone l'obbligo, per le imprese con sede legale o stabile organizza-zione in Italia, tenute all'iscrizione nel relativo Registro, di stipulare, entro il 31 dicembre 2024, contratti assicurativi a copertura dei danni a terreni e fabbricati, impianti e macchinari, nonché attrezzature indu-striali e commerciali direttamente causati da calamità naturali quali si-smi, alluvioni, frane, inondazioni ed esondazioni;
272-275	Ponte sullo Stretto di Messina	autorizza la spesa complessiva di 11,63 miliardi di euro per il periodo 2024-2032, al fine di consentire l'approvazione da parte del CIPESS entro l'anno 2024 del progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Mes-sina;
278-279	Terzo Valico dei Giovi	autorizza una spesa complessiva di 825 milioni di euro, di cui 250 milioni per l'anno 2024, 300 milioni per l'anno 2025, 100 milioni per l'anno 2026 e 175 milioni per l'anno 2027, che saranno recepiti nel prossimo aggiornamento del CdP-I sottoscritto con RFI, fermo restando quanto disposto dall'art. 18, comma 2, terzo periodo, del DL n. 104/2023, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136;
279-280	Linea ferroviaria adriatica	dispone una riduzione delle autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 1, comma 394, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, di 150 milioni di euro per l'anno 2024 e di 200 milioni di euro per l'anno 2025 e preve-de di adottare, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della Legge di Bilancio, la nomina di un Commissario straordinario per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione degli interventi, al fine di accelerare la realizzazione degli interventi di potenziamento e velociz-zazione della linea ferroviaria adriatica, con apposito DPCM, su propo-sta del MIT, di concerto con il MEF;
285-287	Ferrovia centrale umbra	autorizza la spesa complessiva di euro 100 milioni, in ragione di euro 50 milioni per ciascuno degli anni 2025 e 2026, al fine di assicurare il completamento degli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla rete della ferrovia Centrale Umbra;
304	Fondo prosecuzione Opere Pubbliche	prevista la proroga fino al 31 dicembre 2024 dell'operatività del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, che viene rifinanziato per 200 milioni per l'anno 2024 e 100 milioni per l'anno 2025;
488-493	Giubileo 2025	autorizza la spesa, per interventi di conto capitale, di 50 milioni di euro per il 2024, 70 milioni di euro per l'anno 2025 e 100 milioni di euro per l'anno 2026, da ripartire con DPCM sulla base del programma predi-sposto dal Commissario Straordinario.

I RAPPORTI CON LO STATO

I rapporti della Società con lo Stato sono regolati attraverso due atti

Contratto di programma Parte Investimenti
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
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 2023 è vigente il CdP-I 2022-2026 fino al 21 dicembre 2023, data in cui è diventato vigente l'aggiornamento 2023 allo stesso Contratto. L'aggiornamento 2023 del Contratto si colloca nel generale quadro di contrazione delle risorse statali destinate agli interventi di potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria rispetto agli anni precedenti.

La Legge di Bilancio 2023 non ha infatti previsto risorse a favore di RFI indivise da destinare ai singoli interventi mediante la contrattualizzazione negli aggiornamenti del Contratto, e pertanto l'aggiornamento 2023 del CdP-I consiste in un recepimento delle risorse previste da specifici atti normativi ed integralmente finalizzate per legge a specifici interventi.

Risorse oggetto di contrattualizzazione dell'aggiornamento 2023

Variazioni in aumento (circa 5.535,98 milioni di euro):

- 750,00 milioni di euro stanziati dall'art. 1 comma 507-508 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) sul capitolo MIT 7532, a favore dei seguenti interventi:
  - "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie"
  - "Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana";
- 22,00 milioni di euro stanziati dall'art. 1 comma 517 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) per la progettazione della linea Chiasso-Monza lungo il corridoio europeo Reno-Alpi;
- 15,00 milioni di euro stanziati dall'art. 1 comma 518 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) a favore del "Progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese";
- 199,00 milioni di euro stanziati sul capitolo MIT 7518, a favore del "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" derivanti per:
  - 110,00 milioni di euro dalla Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023);
  - 89,00 milioni di euro a valere delle risorse stanziate dalla Legge n. 108/2022;
- 1,70 milioni di euro quale quota delle risorse "Giubileo 2025" istituite nello stato di previsione nel MEF dall'art.1 comma 420 della Legge 31 dicembre 2021, n. 234 (Legge di Bilancio 2022) ed attribuite a specifiche opere con DPCM del 15 dicembre 2022;
- 75 milioni di euro a valere del PNRR, missione M3C1, per la realizzazione del collegamento al Porto di Augusta;
- 3.803,81 milioni di euro a valere del "Fondo per l'avvio delle opere indifferibili" (ex DL 50/2022 art. 26 co. 7);
- 14,76 milioni di euro a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche" (ex DL 76/2020 art. 7 co. 1);
- 64,98 milioni di euro a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche" (ex DL 50/2022 art. 26 co. 4 lettera a);
- 4,19 milioni di euro anch'essi a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche" (ex DL 50/2022 art. 26 co. 4 lettera a);
- 4,58 milioni di euro a valere del "Fondo per l'adeguamento dei prezzi" (ex DL 73/2021 art. 1-septies co. 8);
- 94,62 milioni di euro a valere delle risorse A22 quale quota versata ed accantonata relativamente all'annualità 2023;
- 125,72 milioni di euro a valere di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020 e CEF 2021-2027;
- 360,61 milioni di euro a valere di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli d'Intesa con Enti Locali, autofinanziamento ed altro.

Variazioni in diminuzione (circa 18,78 milioni di euro):

- 1,154 milioni di euro a valere di risorse derivanti dal programma PON 2014-2020;
- 2,624 milioni di euro a valere di risorse derivanti dal programma POR 2014-2020;
- 15 milioni di euro a valere delle risorse PNC destinate alla componente "Scorci Panoramici" del programma "Ferrovie turistiche" per variazione del Soggetto Attuatore individuato in Fondazione FS.

Inoltre, nell'aggiornamento 2023 del Contratto, è stata operata una rimodulazione di risorse pari a 2.502,00 milioni di euro, riguardante risorse statali "ordinarie" attualmente contrattualizzate nel CdP-I 2022-2026 su interventi la cui programmazione progettuale e realizzativa non ne prevede l'appaltabilità prima del primo semestre 2024 per far fronte ad esigenze finanziarie emergenti.
Essendo le risorse da contrattualizzare nell'aggiornamento 2023 del Contratto esclusivamente destinate da disposizioni di legge a specifici interventi, si è applicato l'iter approvativo "accelerato" previsto dal decreto-legge n. 152/2021, che prevede l'approvazione con decreto del MIT di concerto col MEF, previa informativa al CIPESS.
La Legge di Bilancio 2024 ha previsto l'assegnazione di:

- 3.202 milioni di euro, quali risorse indivise destinate ad investimenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, da destinare a specifici interventi mediante la ripartizione da contrattualizzare con l'aggiornamento 2024 del Contratto;
- 94,62 milioni di euro a valere delle risorse A22, quale quota versata ed accantonata relativamente all'annualità 2024, anch'essi da destinare a specifici interventi mediante la ripartizione da contrattualizzare con l'aggiornamento 2024 del Contratto;
- 825 milioni di euro specificatamente destinati al progetto Terzo Valico dei Giovi.

La stessa Legge di Bilancio 2024 prevede la riduzione delle assegnazioni già concesse per gli interventi AV/AC sulla linea Adriatica per 350 milioni di euro.
L'aggiornamento 2024 del CdP-I seguirà lo stesso l'iter approvativo "accelerato" previsto dal Decreto-legge n. 152/2021 seguito per l'aggiornamento 2023, essendo l'ammontare delle risorse da contrattualizzare inferiore ai 5 miliardi di euro; l'iter prevede la sigla dello schema di Contratto entro 60 giorni dall'entrata in vigore della Legge di Bilancio e la successiva approvazione con decreto del MIT di concerto col MEF, previa informativa al CIPESS.

Il Contratto di Programma – Parte Servizi

Al pari del CdP-I, sino al 21 dicembre 2023 è risultato vigente il CdP-S 2022-2026, mentre a partire dal 22 dicembre 2023 è diventato vigente l'aggiornamento 2023 allo stesso Contratto.
L'aggiornamento 2023 del Contratto recepisce:

- l'incremento di risorse previsto dalla Legge di Bilancio 2023 per 2.800 milioni di euro per i programmi di manutenzione straordinaria della rete con profilo di cassa di 200 milioni di euro annui dal 2024 al 2037;
- l'incremento delle risorse per 5,68 milioni di euro per lo svolgimento del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina e viceversa, effettuato nel periodo 01/10/2022-30/09/2023.

Parallelamente, nello stesso aggiornamento 2023, in termini di fabbisogni aggiuntivi, a causa della dinamica inflattiva e degli incrementi di costo delle forniture, nonché per il rafforzamento degli organici dedicati alla manutenzione della rete, è stato recepito l'incremento del valore di fabbisogni per la manutenzione straordinaria dell'anno 2023 a 2.850 milioni di euro; gli analoghi fabbisogni per gli anni successivi saranno ridefiniti con i prossimi aggiornamenti contrattuali in funzione dell'effettiva dinamica del caro prezzi sui programmi degli interventi, analogamente a quanto previsto per i fabbisogni della manutenzione ordinaria.
La Legge di Bilancio 2024 non ha previsto stanziamenti specifici per il finanziamento dei fabbisogni di manutenzione straordinaria, ma ha confermato lo stanziamento di 965,56 milioni di euro per gli anni 2024, 2025 e 2026 per le esigenze in conto esercizio (cap. 1541/MEF).

Si segnala in generale che, con l'aggiornamento 2023 dei CdP 2022-2026, come ulteriore frutto della collaborazione con MIT e MEF per la definizione di infrastrutture sostenibili avviata nell'ambito del comune impegno per il PNRR, è stata evidenziata la valenza di sostenibilità strutturalmente connessa agli investimenti previsti dai due Contratti con l'apposita Appendice 11 'I Contratti di Programma MIT-RFI e lo sviluppo sostenibile'.
In coerenza con il nuovo approccio, che vede nel sistema infrastrutturale un elemento cardine per la promozione di un modello di sviluppo inclusivo, resiliente e sostenibile in grado di dare un contributo sostanziale ai Sustainable Development Goals (SDGs) dell'Agenda ONU 2030, l'Appendice 11 riporta per ogni tipologia di investimento gli SDGs cui ciascuna fornisce un contributo, nonché i target quantitativi collegati.

Cdp '22-'26- aggiornamento '23- tab1

Investimenti per le infrastrutture ferroviarie: contributo agli SDGs

classi tipologiche investimenti / SDGs	1 SCONFIGGERE LA POVERTÀ	3 SALUTE E BENESSERE	7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE	8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA	9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI	13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO	14 VITA SOTT'ACQUA
00 Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione Straordinaria				✓	✓			✓	✓	
01 Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change				✓	✓			✓	✓	
Sicurezza e adeguamento a nuovi standard				✓	✓			✓	✓	
Resilienza al climate change				✓	✓			✓	✓	
02 Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico				✓	✓			✓	✓	
ERTMS				✓	✓			✓	✓	
Altre tecnologie				✓	✓			✓	✓	
03 Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni				✓	✓	✓	✓	✓		
04 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori				✓				✓		
05 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	✓			✓	✓	✓		✓	✓	
Velocizzazioni e ammodernamenti				✓	✓	✓		✓	✓	
Elettrificazioni				✓	✓	✓		✓	✓	
06 Programmi città metropolitane				✓	✓		✓	✓	✓	
07 Programmi porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete				✓	✓	✓		✓	✓	
08 Programma aeroporti - Accessibilità su ferro				✓	✓	✓	✓	✓		
09 Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Alta velocità (AV)	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Completamento dei valichi alpini	✓			✓	✓	✓		✓	✓	
Adeguamento prestazionale corridoi europei TEN-T e connesioni merci				✓	✓	✓		✓	✓	
Navigazione	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓

I RAPPORTI CON GLI STAKEHOLDER

Nello svolgimento delle proprie attività e nell'offerta dei propri servizi RFI interagisce con numerose categorie di stakeholder, dalle istituzioni, alle imprese, fino alle comunità locali e ai viaggiatori, user attuali e potenziali delle stazioni. In tutti gli ambiti di interazione RFI promuove nel rapporto con gli stakeholder un approccio attento, proattivo e trasparente. Di seguito, alcune tra le principali attività 2023.

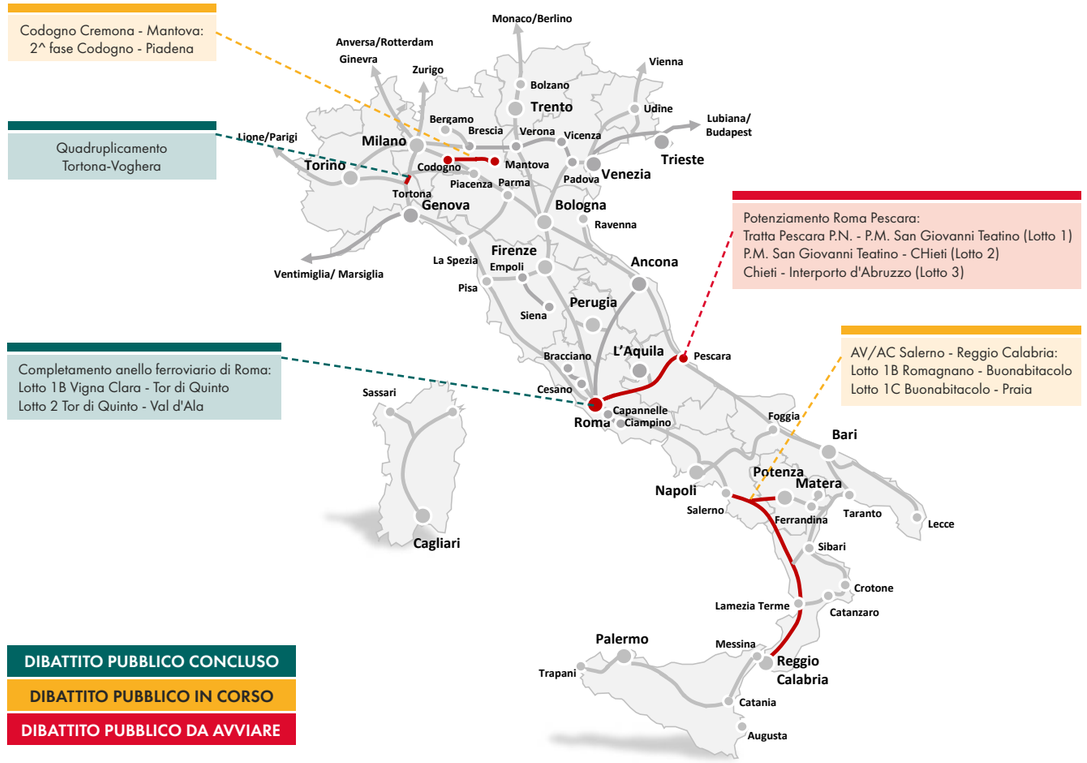
Sul fronte stazioni, l'anno 2023 ha visto il consolidarsi dei rapporti con gli Enti Territoriali tramite lo strumento dei Programmi congiunti RFI – Regioni per lo sviluppo dell'intermodalità (attiva, pubblica, condivisa) che prevedono, tra gli altri, il reciproco scambio di dati ed informazioni e l'individuazione di risorse comunitarie e regionali finalizzate allo sviluppo di servizi di mobilità in ambito **stazione ferroviaria**. Tra le attività core, sono stati realizzati 135 studi di stazione per input alla progettazione dei servizi di intermodalità (di cui 76 analisi di accessibilità/potenzialità, 14 analisi di inquadramento, 30 approfondimenti tematici e 15 valutazioni Project review/PFTE/PD). In ottica di sviluppo del reticolo, è stata messa a punto la nuova procedura di classificazione delle stazioni ed avviate le attività per la definizione delle vocazioni territoriali delle stazioni stesse.

Per lo sviluppo dell'intermodalità in ambito merci, nel corso del 2023 sono stati condotti numerosi incontri tra RFI e tutti i principali stakeholder della logistica e dell'industria manifatturiera per la realizzazione del progetto EasyRailFreight. Nell'ultimo scorcio del 2023 è stato lanciato il primo modulo denominato "Vetrina dei servizi", attraverso cui RFI si pone come aggregatore di soluzioni offerte da tutti gli attori del sistema intermodale (imprese ferroviarie, spedizionieri, MTO, autotrasportatori e terminalisti), facendo leva sulla sua terzietà e sul ruolo centrale che svolge come gestore dell'infrastruttura ferroviaria. L'obiettivo di EasyRailFreight è quello di contribuire ad accrescere la sostenibilità del trasporto delle merci, attraverso lo sviluppo dell'integrazione modale strada-ferro, elemento determinante ai fini della decarbonizzazione dei trasporti.
A partire dal mese di gennaio, è stata avviata la progettazione e la realizzazione di ulteriori due moduli, denominati "Configuratore Nuovo Trasporto", che consentiranno una verifica preliminare di fattibilità di un nuovo servizio e "A.T.L.A.S." (Atlante Logistico Asset e Servizi), che garantirà una vista geolocalizzata degli impianti utilizzati per il trasporto merci.

In ambito pianificazione, al fine di efficientare le scelte e generare sinergie con tutti gli stakeholder coinvolti, nel 2023 sono state portate avanti le attività del "Tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura", in linea con quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR 2023, convocato con cadenza annuale per il confronto continuo tra RFI, MIT, Regioni e Provincie Autonome, Imprese ferroviarie titolari di licenza, soggetti titolari di Accordo Quadro. Nell'edizione 2023 sono state raccolte circa 420 proposte formulate da 24 differenti Richiedenti.

Nella discussione e progettazione delle grandi opere, per assicurare la massima inclusione di tutti gli stakeholder, nel 2023 RFI ha promosso ulteriori iniziative di stakeholder engagement volte a gestire in maniera più efficace il rapporto con cittadini, associazioni, enti territoriali interessati, rendendoli partecipi del significato degli interventi da realizzare e coinvolgendoli sin dalle prime fasi nell'ottica di realizzare il "progetto giusto" e creare un ecosistema partecipativo.

Nel corso del 2023 sono stati condotti 4 dibattiti pubblici per gli interventi indicati nell'immagine seguente.



Per orientare sempre meglio le attività aziendali verso le legittime aspettative dei suoi interlocutori esterni ed accrescere l'integrazione della sostenibilità nella gestione d'impresa, nel 2023 RFI ha proseguito nelle attività di indagine e di stakeholder insight portate avanti dal proprio 'Osservatorio di Mercato' (di seguito "OdM"), tramite primarie società di ricerca selezionate con gara europea.
Tra le indagini continuativamente svolte dall'OdM, di particolare rilevanza sono quelle di customer satisfaction condotte, anche nel 2023, attraverso circa 183mila interviste a viaggiatori in partenza dalle 760 stazioni più frequentate della rete, per conoscere i livelli di soddisfazione per la qualità di spazi e servizi delle stazioni.

Nell'ottica del miglioramento continuo e dell'ampliamento del raggio di azione dell'OdM le principali novità che hanno caratterizzato il 2023 hanno riguardato:

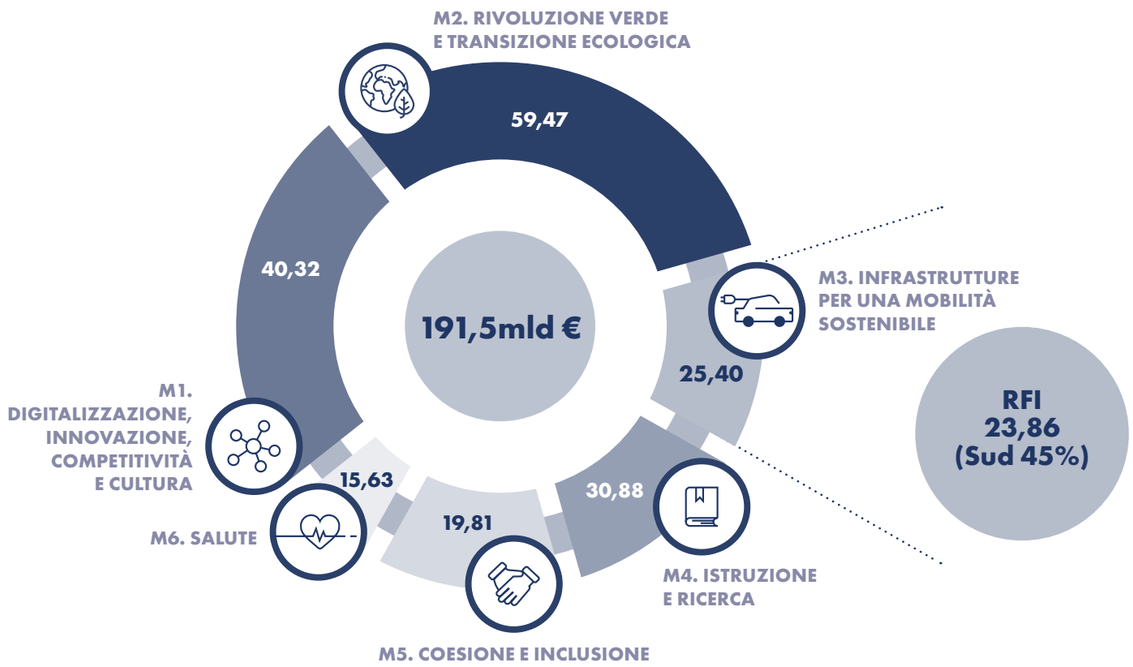
- il 'field', con l'incremento dei controlli sulle interviste svolte dai rilevatori, la riduzione dei tempi di rilevazione e di elaborazione dei risultati;
- la metodologia, con l'introduzione:
  - della nuova metrica del Net Promoter Score (NPS), utile in presenza di livelli di soddisfazione molto alti e prossimi alla 'soglia di saturazione' (% di 'pienamente soddisfatti' > 93%), per discriminare comunque tra diversi livelli di giudizio e individuare margini di miglioramento, enfatizzando le % di 'promotori' (voti 7-9) e di detrattori (voti 1-5);
  - del nuovo indicatore IaP Experience in criticità (per approfondimenti v. oltre Carta dei Servizi);
- il perimetro di analisi, con introduzione di nuove ricerche ed incremento delle indagini preesistenti con moduli aggiuntivi e/o con indagini qualitative. Come tutti gli anni, nel 2023 è stata inoltre avviata l'indagine annuale sul security sentiment finalizzata ad analizzare le variabili che condizionano la percezione del viaggio come esperienza più o meno sicura attraverso circa 34.500 interviste a viaggiatori in stazione (circa 180 stazioni). Sono state infine condotte indagini sulle Imprese Ferroviarie passeggeri e merci e Studi di Stazione con l'obiettivo di conoscere nel dettaglio i comportamenti di viaggio e desiderata dei viaggiatori e dei frequentatori di alcune specifiche realtà territoriali per indirizzare e dimensionare nel modo più adeguato la riqualificazione degli spazi e dei servizi offerti al pubblico in stazione.

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Nel 2021 è stato approvato dalla Commissione Europea il PNRR per l'Italia, che prevede finanziamenti per circa 24 miliardi di euro, per gli interventi proposti da RFI sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, nell'ambito della misura M3C1.
Il mutato contesto geopolitico internazionale in seguito all'invasione russa dell'Ucraina e le conseguenti ricadute economiche e sociali, connesse principalmente alla dinamica inflazionistica trainata dai prezzi delle materie prime e dai costi energetici, nonché i fattori di criticità emersi nella fase di attuazione del PNRR, hanno reso indispensabile proporre una rimodulazione degli investimenti di RFI inseriti nel PNRR, necessaria per conseguire i traguardi e gli obiettivi previsti fino al 30 giugno 2026. Tale rimodulazione è esplicitamente prevista dall'art. 21 del Regolamento UE 2021/241 che consente la possibilità di revisione dei Piani qualora, a causa di circostanze oggettive, il Piano con i relativi traguardi non sia più realizzabile, in tutto o in parte.
La proposta è stata presentata da RFI al MIT nel mese di giugno 2023, cui sono seguite interlocuzioni con le Amministrazioni Centrali (Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero per gli Affari Europei, le Politiche di Coesione e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Presidenza del Consiglio dei Ministri).
In data 7 agosto 2023 il Governo italiano ha presentato alla Commissione europea la proposta di modifica del PNRR. Con la Decisione di esecuzione del Consiglio europeo del 5 dicembre u.s. è stato approvato il nuovo PNRR.

PNRR: le 6 missioni



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

Il Target finale di giugno 2026 è pari a 119 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso i lotti Frasso-Telese-Vitulano ed Apice-Hirpinia dell'itinerario Napoli-Bari, i Lotti 4b e 5 dell'itinerario Palermo-Catania ed il lotto prioritario Battipaglia-Romagnano della Salerno-Reggio Calabria, i quali allo stato attuale sono tutti in fase realizzativa.

- Napoli – Bari: sono stati affidati i lavori di realizzazione della linea ferroviaria di tutti i lotti inseriti in PNRR, Frasso-Telese-Vitulano e Apice-Hirpinia.
- Salerno-Reggio Calabria: per il Lotto 1a Battipaglia – Romagnano ed Interconnessione con Linea Storica Battipaglia-Potenza sono state consegnate le prestazioni di progettazione esecutiva al Consorzio di imprese composto da Webuild (capofila), Ghella, Impresa Pizzarotti & C. e TunnelPro in data 31 maggio 2023 ed in data 15 dicembre 2023 è avvenuta la consegna lavori delle Opere anticipate.
- Palermo-Catania-Messina: in data 23 marzo 2023 sono stati consegnati i lavori delle opere anticipate del Lotto 4b Dittaino-Enna agli aggiudicatari (raggruppamento di imprese che vede come capofila Webuild Italia e come mandante Impresa Pizzarotti), mentre in data 11 agosto 2023 sono stati consegnati i lavori della restante parte delle opere (Parte "B"). Per il Lotto 5 Catenanuova-Dittaino, in data 9 marzo 2023, sono stati consegnati i lavori delle opere anticipate agli aggiudicatari (raggruppamento di imprese che vede come capofila Rizzani de Eccher e come mandanti Manelli Impresa e Sacaim), mentre in data 27 dicembre 2023 sono stati consegnati i lavori della restante parte delle opere (Parte "B").

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

Il Target finale di giugno 2026 è pari a 165 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso gli interventi Progetto Unico Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi, Potenziamento Rho-Gallarate 1^ fase, Potenziamento Milano-Pavia 1^ fase, Brescia-Verona e Verona-Bivio Vicenza, tutti in fase realizzativa.

- Brescia-Verona-Vicenza: sono in fase di realizzazione la tratta Brescia-Verona (circa 48 km) e la tratta Vero-

na-Bivio Vicenza (circa 44 km).
- 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'86% ed il 100% di gallerie scavate. Per il Quadruplicamento – Pavia - Milano Rogoredo prima fase, la progettazione e la realizzazione delle opere è stata aggiudicata a maggio 2023 al raggruppamento di imprese costituito da D'Agostino Angelo Antonio Costruzioni Generali (Capofila) e SE.GE.CO. ed è in corso la redazione della progettazione esecutiva; relativamente al Potenziamento della linea Gallarate - Rho prima fase, in data 23 novembre 2023, è stata effettuata la consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva in via d'urgenza al raggruppamento di imprese composto da Impresa Luigi Notari, Costruzioni Linee Ferroviarie, Sifel, D'Adiutorio Costruzioni, Quadrio Gaetano Costruzioni, Costruzioni Edili Baraldini Quirino.

Misura 1.3: Connessioni diagonali

Il Target finale di giugno 2026 è pari a 27 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso i lotti Genga-Serra S. Quirico, PM228-Albacina ed il lotto prioritario Grassano-Bernalda.

- Orte-Falconara: Per il Lotto 2 Genga – Serra S. Quirico del Nuovo collegamento PM228-Castelplanio con bypass di Albacina, in data 30 novembre 2023, sono state consegnate le prestazioni al raggruppamento temporaneo di imprese composto da Eteria consorzio stabile Scarl e Salcef; per il Raddoppio PM228 - Albacina l'iter autorizzativo si è concluso nel mese di gennaio 2024;
- Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: è stata svolta l'attività negoziale a giugno 2023, con aggiudicazione in data 03 gennaio 2024 all'impresa ICM, per gli interventi di velocizzazione nella tratta Grassano – Bernalda; per quanto attiene l'interconnessione tra la nuova linea AV SA-RC e la linea esistente Battipaglia-Potenza l'intervento è in fase realizzativa, unitamente al Lotto 1a Battipaglia-Romagnano.

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

Il Target intermedio è pari a 1.400 km a giugno 2025, mentre il Target finale è stato rimodulato a 2.785 km a giugno 2026.
Sono stati stipulati entrambi gli Accordi Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione sulle linee oggetto del PNRR del sistema ERTMS.
Complessivamente ad oggi sono stati stipulati 105 contratti applicativi tra attività di progettazione, esecuzione e anticipo fornitura materiali.

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

I principali interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali sono in fase realizzativa.
Con riferimento agli iter autorizzativi, in particolare, si segnala che:

- si sono conclusi gli iter autorizzativi e sono state avviate le attività negoziali del progetto "nodo di Bolzano: galleria del Virgolo" e del progetto "interventi di riqualificazione connessi con il nodo di interscambio Pigneto";
- si è concluso a dicembre 2023 l'iter autorizzativo del progetto "adeguamento e potenziamento dell'impianto di Vado Ligure Zona Industriale - 2^ Fase – PRG con modulo 750 m di un binario".

Misura 1.6: Potenziamento delle linee regionali

Gli interventi inseriti nella misura sono in fase di realizzazione.

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

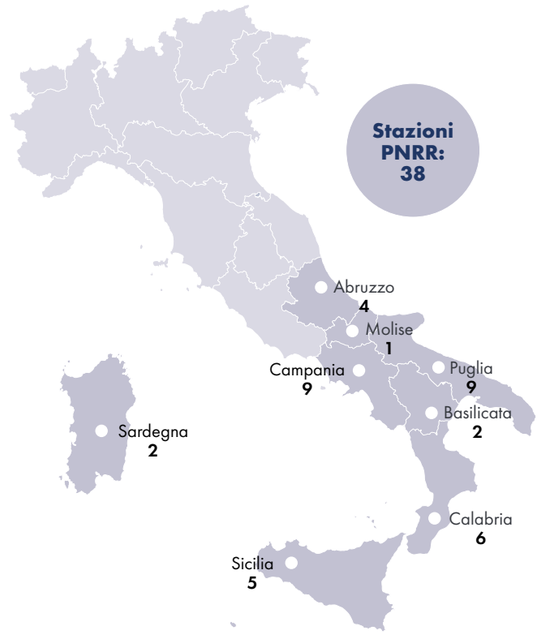
È stata approvata la proposta di sostituzione della milestone di aggiudicazione definitiva entro dicembre 2023 di tutti gli appalti con un target fisico di completamento opere per 150 km, per cui nel mese di dicembre è stata presentata al MIT l'attestazione e la relativa documentazione. Infine, è stato aggiunto un Target finale entro giugno 2026 pari a 650 km.
Sono in corso le attività di progettazione, negoziali e realizzazione dei principali nuovi interventi al sud. Per alcuni interventi sono in corso gli iter autorizzativi. In particolare, si segnala che:

- si è concluso l'iter autorizzativo e sono state avviate le attività negoziali per gli interventi "adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido" e per l'intervento "Collegamento al Porto di Brindisi con la rete nazionale";
- è stato avviato e concluso l'iter autorizzativo, con successivo avvio delle attività negoziali, del progetto "collegamento ferroviario aeroporto di Olbia" e dell'intervento "Intermodalità e accessibilità Trapani-Birgi";
- sono stati avviati e sono in corso gli iter autorizzativi relativi agli interventi di collegamento al porto e bypass di Augusta e al raddoppio Decimomannu-Villamassargia prima fase.

Infine, sono stati aggiudicati i lavori per la progettazione esecutiva e realizzazione per i seguenti progetti: la nuova linea Ferrandina-Matera La Martella all'impresa ICM; il Collegamento con la rete ferroviaria dell'aeroporto del Salento (Brindisi) al raggruppamento di imprese composto da ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture ed E.S.I.M. Infine è stato aggiudicato l'appalto per il collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano al raggruppamento di imprese composto da Eteria Consorzio Stabile Scarl, R.C.M. Costruzioni, Brancaccio Costruzioni e G.C.F. Generale Costruzioni Ferroviarie.

Misura 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud

Il Target è pari a 38 stazioni completate anche in ambiti "parziali" d'intervento per giugno 2026. Relativamente alla progettazione, sono in corso le attività sulle seguenti 20 Stazioni: Acireale, Acquaviva delle Fonti, Brindisi, Crotone, Nocera Superiore, Potenza Superiore, Sarno, Siracusa, Teramo, Torre del Greco e Marsala, Isernia, Rosarno, Bari Centrale, Caserta, Lecce, Messina Centrale + Messina Marittima, Taranto, Napoli L2.
Inoltre, sono in corso i lavori nelle stazioni di San Severo, Giovinazzo, Sapri, Milazzo, Vibo Valentia-Pizzo, Scalea S. Domenica Talao, Vasto San Salvo, Macomer, Oristano, Falciano-Mondragone Carinola, Reggio Calabria Lido Fase 1, Benevento e Napoli Centrale e sono stati sottoscritti i Contratti Applicativi di realizzazione della stazione di Potenza Centrale, Giovinazzo, Isernia, Milazzo, Sapri, Vibo Valentia-Pizzo.



Misura 1.9 Inter-regional connections

È stata aggiunta una nuova misura che prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- Velocizzazione Orte-Falconara, in fase di progettazione;
- Velocizzazione Battipaglia-Potenza, in fase di realizzazione;
- Upgrade e potenziamento tecnologico della Linea Storica Palermo-Catania, in fase negoziale;
- Velocizzazione Milano – Genova, in fase di realizzazione.

La nuova misura prevede due target, uno intermedio di 70 km entro dicembre 2025 ed uno finale per complessivi 221 km entro giugno 2026.

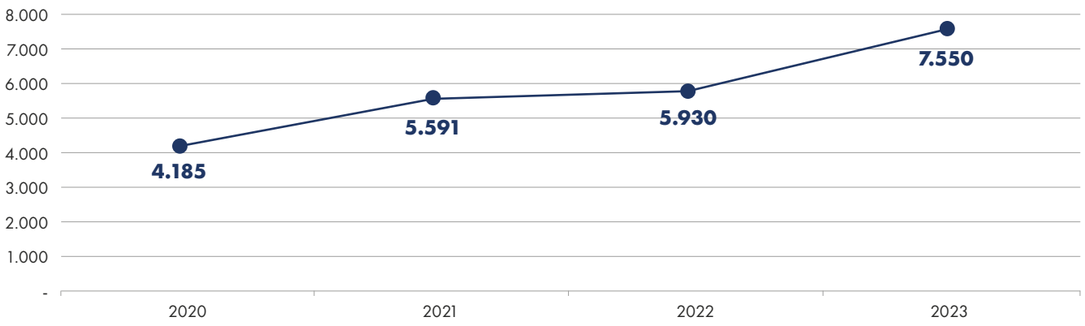
Nel 2023 erano previste 2 milestones europee, che sono state entrambe raggiunte (affidamento lavori Lotto 1a Battipaglia – Romagnano ed Interconnessione con Linea Storica Battipaglia-Potenza e completamento lavori di 150 km di upgrade al sud).
Erano inoltre previste 3 milestones «national» e 1 target «national», anch'essi tutti raggiunti.
A queste, si aggiungono 1 milestone «national» e 3 target «national» in corso di revisione a valle della revisione delle milestones e target europei.

Si evidenzia che per tutti i progetti PNRR sono stati sviluppati studi e relazioni di sostenibilità, che hanno evidenziato i benefici offerti dai progetti infrastrutturali in termini di sviluppo economico, ambientale, sociale e turistico dei territori. Sono state inoltre condotte specifiche valutazioni rispetto agli obiettivi ambientali individuati dal Regolamento UE 2020/852 (Tassonomia Europea) per l'applicazione del principio di non arrecare un danno significativo (Do No Significant Harm - DNSH).

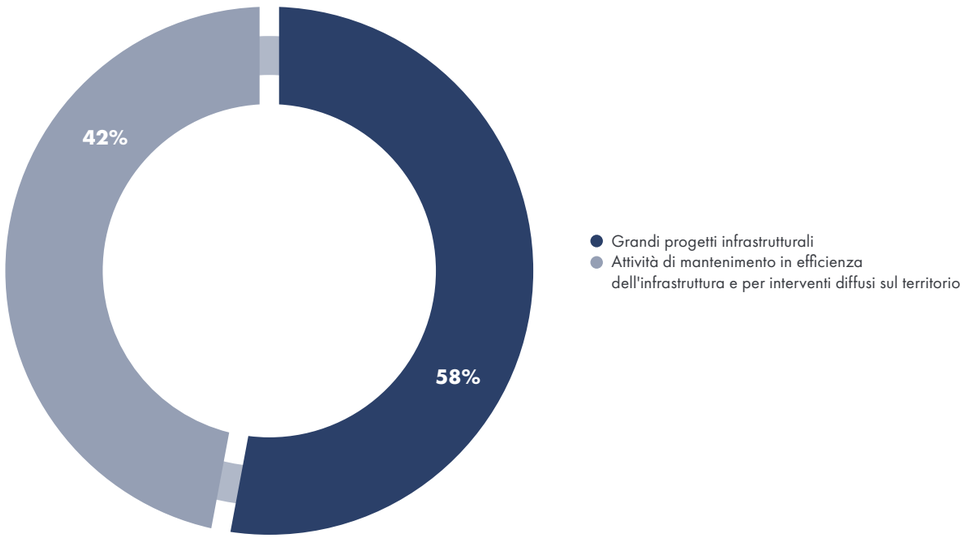
Avanzamento economico degli investimenti

Nel corso del 2023 gli investimenti infrastrutturali della Società sono stati pari a complessivi 7.550 milioni di euro, con un incremento pari a 1.620 milioni di euro (circa 27%) rispetto all'anno precedente.
Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 4.342 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 3.208 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 529 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Avanzamento economico degli investimenti 2023



Composizione volume complessivo di investimenti 2023



Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2023 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati.
Nell'area nord-ovest è stato attivato l'ACC presso le stazioni di Riva Trigoso e di Arona, dove è stata inoltre messa in servizio anche la banalizzazione (tratta Arona - Sesto Calende). È stato attivato il Posto Movimento (P.M.) di Agognate e la fermata Agognate e nelle tratte P.M. Agognate – Novara, Asti-Castagnole delle Lanze (Km 20,12) - Alba (Km 13,43) e Visano – Piadena (Km 22,3) -Parma Km (39,74) è stato messo in servizio l'SCMT.
Le fermate di Meina e Casorate Sempione sono state trasformate in stazione. È stato realizzato il BCA nella tratta Cisano Caprino Bergamasco – Ambivere Mapello. In Liguria inoltre è stata attivata una fase nell'ambito dei lavori di Potenziamento Voltri-Brignole nel Nodo di Genova.
Nell'area nord-est è stato attivato l'ERTMS ETCS L2 sovrapposto nelle tratte Vicenza – Padova (Km 30,27), Brescia – Sommacampagna (Km 53,74), Verona P.N. – Vicenza (Km 47), Verona P.N. scalo – Verona Porta Vescovo (Km 1,85) ed è stato messo in servizio l'SCMT nelle seguenti tratte Grigno – Primolano (Km 8,8) – Bassano del Grappa (Km 28,72), Dueville – Schio (Km 18,49).
Nell'area centrale della penisola sono stati attivati il Posto Periferico Multistazione (PPM) di Grizzana e l'ACC presso la stazione di Perugia P.S.G. (IFRU). In Abruzzo è stato messo in servizio il DCO ACCM – SCCM-C con BCA nella tratta Avezzano – Roviano (Km 45,2) con Posti Periferici Multistazione (PPM) a Scurcola Marsicana, Tagliacozzo e Carsoli.
Nell'ambito del potenziamento tecnologico ed infrastrutturale del Nodo di Roma è stata attivata la riconfigurazione dell'ACCM sulle tratte Ostiense-San Pietro e Cesano-Roma M. Mario (la stazione di Roma Monte Mario è inoltre stata trasformata in Posto di Comunicazione).
Nella tratta fra Guidonia e Bagni di Tivoli è stata attivata la variante di tracciato (Km 1,75) tra le progressive chilometriche 23+185 e 24+934, mentre nel mese di ottobre è stato attivato l'SCCM sulla linea AV/AC Roma-Napoli.
Nell'area meridionale è stata elettrificata la tratta Isernia – Roccaravindola (Km 17,52), è stata attivata la nuova linea a semplice binario elettrificata Bari Parco Nord – Bitritto con DCO/CTC, SCMT e BCA sulla quale inoltre sono state realizzate le stazioni di Bari S. Rita e Bitritto e la fermata di Bari Loseto. In Campania è stato messo in servizio l'SCMT nella tratta Prata Pratola – Avellino (Km 8) ed attivata la variante di tracciato da Caserta a Cancello (Km 2,88) pari e dispari (tra le progressive chilometriche 222+832 e 225+715).
In Sardegna è stato attivato il DCO/ACCM nella tratta Decimomannu – S. Gavino (Km 33,38) con Posti Periferici Multistazione (PPM) a S. Gavino, Sanluri, Samassi, Serramanna e Villasor; nella tratta Decimomannu – Pabillonis è stato inoltre messo in servizio l'SCMT.
Nel Nodo di Palermo è stato attivato il raddoppio della tratta Palermo Notarbartolo – Palermo S. Lorenzo Colli ed è stato realizzato il BCA nella tratta Palazzo Reale Orleans – Palermo Notarbartolo.
Sono stati soppressi 64 passaggi a livello.

Principali progettazioni

Nel primo trimestre sono stati avviati i Progetti Definitivi delle Tecnologie per il Raddoppio Pescia - Lucca, di un lotto relativo al PRG e ACC di Chieti nell'ambito del raddoppio Pescara-Chieti-Interporto Abruzzo, della riconfigurazione ACC\SCCM nell'ambito del completamento tecnologico Venezia Mestre-S. Lucia e Bari Nord mentre si è conclusa la progettazione definitiva del DOTE AV/AC Roma-Napoli e del sistema SCCM nell'ambito del nuovo Posto Centrale di Palermo.
Nel secondo trimestre è stata avviata la progettazione definitiva relativa alle delocalizzazioni provvisorie e definitive nell'ambito del PRG di Roma Tuscolana e quella relativa alle tecnologie ERTMS di Cesano-Vigna di Valle.
Sono stati ultimati il progetto definitivo della linea Porrettana, dell'upgrading dell'impianto di alimentazione del PC di Roma Termini, dell'SCCM di Roma Revamping ed il progetto definitivo PP-ACC di Roma Prenestina.
Nel terzo trimestre è stato avviato il progetto definitivo per l'appalto tecnologico nell'ambito dell'allungamento della pista nell'aeroporto di Catania, dell'SCCM per ERTMS sulla linea Ciampino-Albano-Velletri-Frascati; è stato ultimato l'adeguamento del progetto definitivo per ERTMS sulla linea Campoleone-Aprilia; infine, si è concluso il progetto definitivo PC80 della Grande Galleria dell'Appennino nell'ambito dell'adeguamento a sagoma PC80 Bologna-Prato.
Nell'ultimo trimestre sono state avviate le Progettazioni definitive per gli SCCM nelle tratte Civitavecchia-Fiumicino, Casilina-Campoleone e Attigliano-Viterbo-Cesano nell'ambito dell'Upgrading multi-tecnologico ERTMS sulle Linee Roma e quelle della tratta Prata – Benevento nell'ambito degli interventi sulla linea Salerno-Mercato San Severino-Codola-Sarno e della connessione ferroviaria dell'interporto di Guasticce. Si è invece conclusa la progettazione definitiva di una fase nell'ambito del completamento del Nodo di Udine e dell'SCCM nelle tratte Ciampino-Albano, Ciampino-Velletri e Ciampino-Frascati nell'ambito dell'Upgrading multi-tecnologico ERTMS sulle Linee Roma.

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.
Questa visione mette al centro i **bisogni delle persone**, riorganizza gli spazi esterni, ampliando le superfici a favore della pedonalità, rimuovendo gli ostacoli fissi, rendendo i percorsi più fluidi, razionalizzando l'attestamento dei servizi di adduzione in una logica di priorità tesa a rendere efficiente lo spostamento door to door ed a minimizzare nel contempo l'uso dell'auto privata.
L'obiettivo è rendere le stazioni - sia all'interno che all'esterno - più **friendly, sicure e piacevoli** incrementando il livello di connettività col trasporto pubblico locale, la sharing mobility e la mobilità ciclabile e pedonale, migliorando l'accessibilità attraverso un design inclusivo e senza barriere, potenziando l'infomobilità e il *wayfinding*.

L'attuazione di questo progetto necessita di una serie di azioni da parte di RFI nonché una costante interazione di RFI con i Ministeri, con le Regioni e con Città Metropolitane e Comuni affinché la programmazione nazionale e locale - in particolare i PUMS, i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - faciliti la trasformazione delle stazioni in volano della riqualificazione di zone dismesse, marginali o poco attrattive ed in luoghi privilegiati della mobilità nuova.

In ambito investimenti, è stato strutturato il **Piano Integrato Stazioni** (PIS). Si tratta di un piano che riguarda la riqualificazione di oltre 600 stazioni su tutto il territorio nazionale; tra queste, quelle di maggiori dimensioni in cui si muove circa il 90% dell'utenza ma anche stazioni medio – piccole di particolare rilevanza in relazione alle molteplici richieste espresse dalla collettività e dagli stakeholder istituzionali.

Parole chiave del PIS

Oltre al PIS, costituisce parte integrante del Piano investimenti stazioni anche il *cluster* ***Hub* e linee metropolitane**, che prevede interventi per il potenziamento, lo sviluppo e/o la riqualificazione funzionale di stazioni di particolare rilevanza, nonché la realizzazione di nuove stazioni/fermate. Si tratta di iniziative per migliorare l'accessibilità al trasporto ferroviario con ricadute positive sul territorio, spesso integrate in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità territoriale.
Si evidenzia che nel corso del 2023 sono stati effettuati **n. 163 interventi** sui tre ambiti principali (riqualificazione del fabbricato viaggiatori, delle aree esterne o di miglioramento dell'accessibilità) su 108 stazioni, redatte **n. 80 progettazioni** di fattibilità tecnica economica e/o definitiva e sono state completate **n. 40 progettazioni esecutive.**
Numerose le iniziative e le collaborazioni anche in ambito europeo mirate ad innalzare la qualità e sostenibilità delle stazioni e la capacità di farsi esse stesse motore di trasformazione delle città, tra queste la partecipazione al progetto "Rail4Cities" - inserito tra i progetti finanziati dalla Europe's Rail all'interno della Call HORIZON-ER-JU-2022-ExpIR-01 "New railway station concept for green and socially-inclusive smart cities" – per lo sviluppo di un nuovo modello operativo per le stazioni (modello SCP-Sustainable City Promoter) da applicare inizialmente a 5 living lab in tutta Europa, di cui uno in Italia (Milano Rogoredo come hub energetico).

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 del 2023 è iniziato un processo di rinegoziazione del programma operativo che determinerà un incremento dei finanziamenti PON14-20, al netto del Funding Gap, pari a circa 150 milioni di euro. La conclusione dell'iter di modifica del programma si avrà solo all'inizio del 2024.
Nel corso degli anni 2017-2022 sono state presentate domande di rimborso per 1.022 milioni di euro che hanno determinato un ammontare certificato da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti pari a 765 milioni di euro ed un incasso pari a 762 milioni di euro, di cui 54,4 milioni di euro nel 2023. La restante parte verrà presumibilmente incassata nel corso del 2024 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 2023 sono state presentate domande di rimborso per 408 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 2023, con riferimento alla suddetta programmazione sono stati incassati da RFI 1,45 milioni di euro relativi ai progetti *"ERTMS on strategic sections of 3 CNCs"* ed *"ERTMS trackside equipment on Italian sections of the ERTMS Corridors/Core Network Corridors in compliance to the Breakthrough Program"*.
L'ammontare finanziato a valere della programmazione 2021-2027 è pari a 119 milioni di euro.
A gennaio 2023 RFI ha partecipato al bando *CEF Transport 2022* candidando 6 progetti - 2 in qualità di Coordinatore e 4 di Promotore – nell'ambito delle General Envelope. Dei succitati 6 interventi, 3 sono stati ammessi a finanziamento. I rispettivi Grant Agreement sono stati siglati ad ottobre scorso, prevedendo un contributo per RFI pari a 7,5 milioni di euro. Di questi, ne sono stati incassati 2,4 milioni di euro a dicembre 2023 a titolo di prefinanziamento.

Sempre nell'ambito della programmazione 2021-2027, RFI ha partecipato al terzo bando *CEF Transport 2023* con esclusivo riferimento alla Military Mobility. Nel rispetto dei termini di presentazione delle proposte (29 settembre 2023), RFI ha candidato 2 interventi. In sede di valutazione, ambedue i progetti hanno ricevuto pareri positivi, ma solo quello relativo a *"Upgrading to Dual Use parameters of the Port Basin of Genoa Sampierdarena - Parco Fuori Muro on the Rhine-Alpine CNC"* ha ricevuto un cofinanziamento pari a 29 milioni di euro.

Si rende noto che, in qualità di soggetto Promotore, RFI ha presentato un ulteriore progetto nell'ambito del *CEF Digital* risultando beneficiaria di un progetto afferente al *"Deployment of 5G in the Fréjus cross-border section between Italy and France"*.

L'Agenzia CINEA ha poi proceduto (a settembre 2023) alla pubblicazione di un ulteriore bando *CEF Transport 2023*, cui RFI ha partecipato applicando alla *General Envelope* entro la scadenza prefissata del 30 gennaio 2024. In tale ambito, sono state presentate 5 proposte - 4 in qualità di Coordinatore e 1 di Promotore – con cui RFI ha richiesto un contributo di 208 milioni di euro.
I risultati di quest'ultimo bando si avranno entro il I semestre del 2024.

LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL'INFRASTRUTTURA

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, rinnovata da ultimo il 1° gennaio 2024, 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. Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS), si evidenzia che nel mese di ottobre 2023 l'Ente di certificazione Rina Services S.p.A. ha effettuato l'audit di seconda sorveglianza dopo il rinnovo triennale della certificazione del SIGS (luglio 2021) secondo le norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI ISO 45001:2018, che con un impegno di 31 giorni ha coinvolto varie Direzioni e Unità Produttive centrali e territoriali. L'esito ha confermato la validità del Certificato ISO 9001.

Sicurezza dell'esercizio

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

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

Per alcuni di questi indicatori, l'ERA, basandosi sulle serie storiche, ha anche provveduto ad elaborare e assegnare "valori obiettivo" sia a livello europeo (CST[2]) sia a livello nazionale (NRV[3]).
La successiva tabella riporta, per ogni "categoria di rischio" e per ogni indicatore definito (unità di misura espressa in FWSI[4] 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).

			Obiettivi		Valori Registrati
Categoria di rischio	**Unità di misura**	**Basi di graduazioni**	**CST**	**NRV**	**Consuntivo 2023**
			COMUNI (x10-9)	**ITALIA (x10-9)**	**RFI (x10-9)**
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	0,32
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	16,49
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	5,32
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	171,05

Dall'analisi della tabella si evince che l'unico obiettivo sopra la soglia dell'indice NRV, ma comunque al di sotto dell'indice CST, è quello relativo alle persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria (violazioni delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario). Si precisa che comunque tale dato non può considerarsi definitivo e potrebbe subire delle modifiche sino al termine dei riscontri dell'Autorità competente sui suicidi/ tentati suicidi.
Fra gli incidenti ferroviari assumono una particolare rilevanza, in relazione alla gravità delle conseguenze, i cosiddetti incidenti significativi[5]. Nel 2023 sono stati registrati 104 eventi i quali, complessivamente, hanno causato (oltre ai danni economici all'infrastruttura, al materiale rotabile coinvolto, a terzi e al disservizio ferroviario per interruzione superiore alle 6 ore su una linea principale) 84 decessi e 28 lesioni gravi (ospedalizzazione > 24h).
L' aumento nel 2023 degli incidenti significativi (+7 rispetto al 2022) è dovuto all'incremento degli "Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento" (+15) ed agli eventi relativi agli "Altri" (+1).
Gli "Incidenti ai passaggi a livello" (-8) e le "Collisioni di treni" (-1) risultano in diminuzione, mentre sono stabili i "Deragliamenti di treni" (2) e gli "Incendi a bordo dei materiali rotabili" (1). Per quanto attiene alle cause che hanno determinato gli incidenti, è da segnalare sia l'incremento delle cause "Esogene", che passano da 82 a 88, sia delle cause "Endogene", dai 15 del 2022 ai 16 del 2023.

CSI incidenti (Classificazione ERA)	Incidenti (nr.)	
	Anno 2023	**Anno 2022**
Collisioni di treni	5	6
Deragliamenti di treni	2	2
Incidenti ai passaggi a livello	5	13
Incendi materiale rotabile	1	1
Altri	7	6
Incidente alle persone che coinvolge mate-riale rotabile in movimento	84	69
Totale	**104**	**97**

2. *Common Safety Target* - Obiettivi Comuni di Sicurezza
3. *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.
4. FWSI - *Fatalities and Weighted Serious Injuries* (decessi e lesioni gravi ponderate).

5. 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.

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, deragliamento, 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 2023 un valore in diminuzione di 1 rispetto a quanto registrato nel 2022.
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.

Relazione Annuale della Sicurezza della Società – 2023

Nel mese di maggio 2023 si è provveduto alla elaborazione e trasmissione della Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2023, 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 31 maggio 2023, considera:

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

Autorizzazione di Sicurezza

L'Autorizzazione di Sicurezza di RFI è stata rinnovata in data 1° gennaio 2024 dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), a seguito del subentro di RFI nella gestione delle infrastrutture ferroviarie in concessione regionale Canavesana e Torino-Ceres.

Sicurezza e resilienza dell'infrastruttura

Sicurezza nelle gallerie

In data 10 agosto 2023, è stata inviata al MIT ed all'ANSFISA la Relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2022 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 ed 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 metri.
Al 31 dicembre 2023 sono risultati disponibili 255 su 354 gallerie interessate.

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, si sono articolate le seguenti attività:

- sono state ultimate le attività di verifica per 346 ponti, in aggiunta ai 2423 già verificati negli anni precedenti e 26 fabbricati in aggiunta ai 75 già verificati in precedenza;
- sono state eseguite le visite generali su 138 ponti (149 campate), ai sensi della procedura sulle "Visite di controllo ai ponti alle gallerie ed alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria";
- sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 162 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 58 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 proseguite le attività di progettazione degli interventi di mitigazione del dissesto idrogeologico su circa 80 siti;
- sono stati installati circa 20 impianti di monitoraggio idrometrico, su altrettanti attraversamenti ferroviari;
- è stato avviato il contratto per l'installazione della rete pluviometrica RFI, con sopralluoghi sui siti e relativa progettazione impiantistica.

Per quanto riguarda l'attività di realizzazione delle reti allarmate per la **caduta massi**, sono proseguite nel 2023 in Lombardia sui sistemi di allarme per la caduta massi ed in Calabria sugli impianti.

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

Nel corso del 2023 sono iniziate le realizzazioni di barriere antivento lungo alcune linee AV/AC per la mitigazione del rischio di ribaltamento indotto dai venti trasversali.

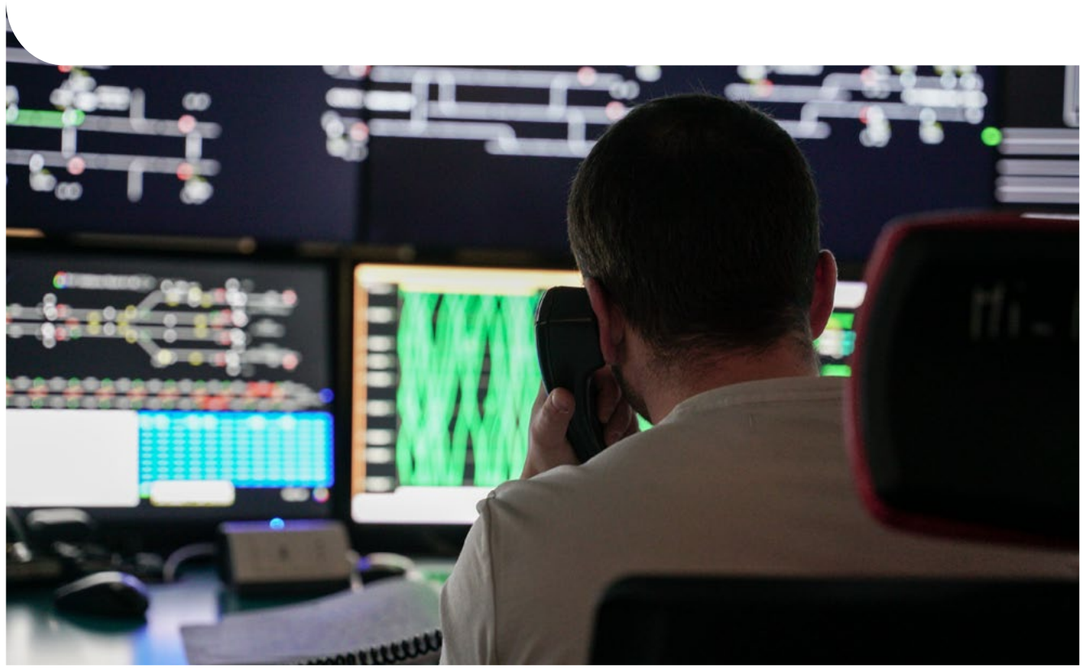
Con riferimento alle attività di sviluppo delle analisi degli impatti meteoclimatici sull'infrastruttura ferroviaria si rappresenta che RFI ha costituito un gruppo di lavoro ad hoc "Climate Change", che nel 2023 ha lavorato alla stesura del Climate Scenario Planning, al rafforzamento del presidio sul rischio climatico e sulle misure di adattamento ed alla redazione di una metodologia per la quantificazione delle azioni di adattamento al cambiamento climatico nei progetti di investimento.

TECNOLOGIE INTEGRATE

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.

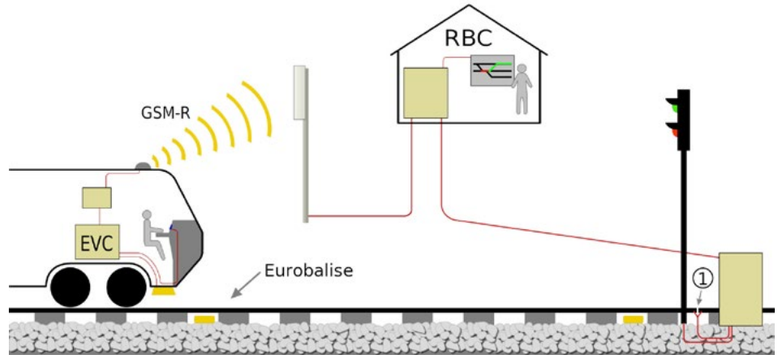
In particolare, prosegue la realizzazione del Piano Accelerato di rinnovamento tecnologico della IFN guidato da ERTMS (European Rail Traffic Management System) proposto al MIT nel 2018 e presentato ai principali stakeholders nell'ambito di uno specifico workshop a fine 2018. Nel corso del 2023 è stato emesso ufficialmente l'aggiornamento del Piano di Sviluppo ERTMS sulla rete RFI (rev. Q) caricato anche sulla piattaforma "Stationland".
Sono stati avviati, in accordo all'articolo 19 del Dlgs. 57/2019, in interfaccia con ERA (European Union Agency for Railways), i processi finalizzati all'approvazione delle soluzioni tecniche dei progetti di implementazione di ERTMS nei Sottosistemi di Terra ("Trackside Approval"). Sono stati implementati, infine, gli standard open BIM in RFI per la specialistica ERTMS.
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.
Nel corso del 2023 sono stati conclusi 28 processi di integrazione, nei quali RFI svolge un ruolo di coordinatore delle attività.

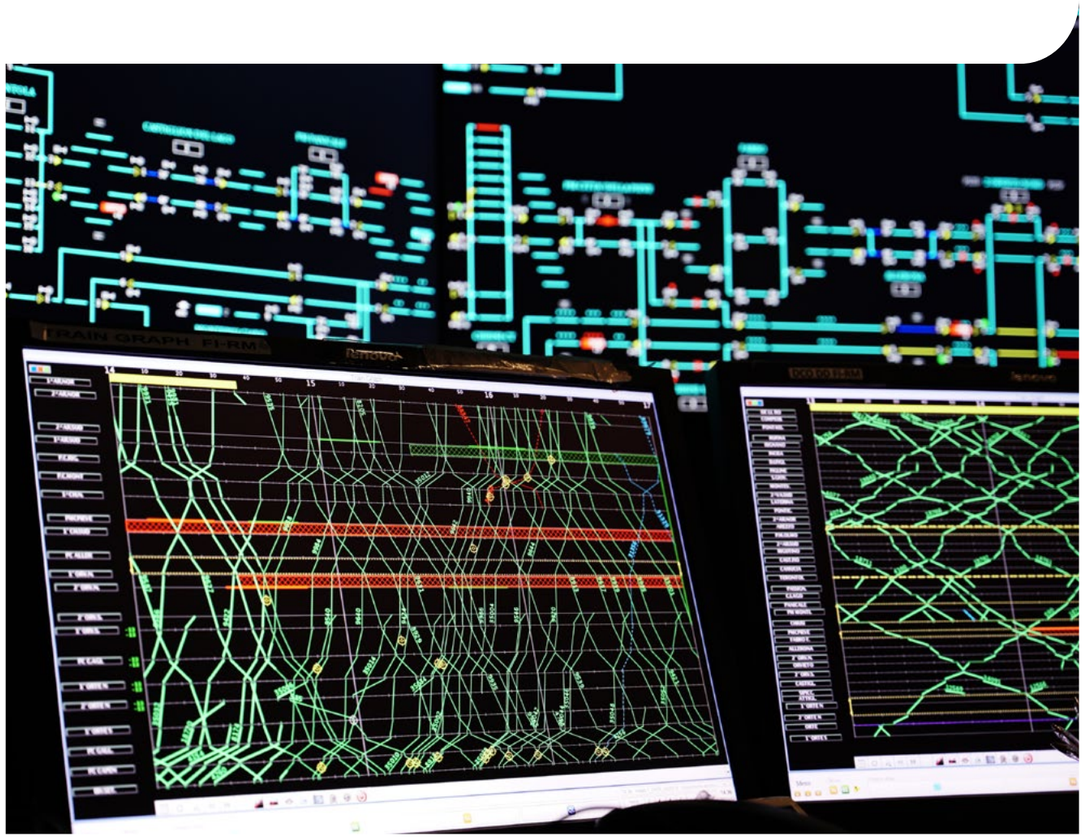
A livello europeo prosegue il programma di realizzazione dell'ERTMS L2/L1, avviato nel 2018 in ottemperanza al Reg. UE 2017/6, in modalità sovrapposta al sistema nazionale per il controllo della marcia del treno, sulle sezioni prioritarie dei corridoi della rete centrale (Breakthrough Program). Tale programma metterà in collegamento quattro sezioni transfrontaliere (la Svizzera, l'Austria e la Slovenia) con le principali aree logistiche del Nord Italia.



Piano Tecnologico di Rete

Nel 2023 sono continuate le attività di supporto e monitoraggio alle installazioni relative agli Interventi per la Sicurezza del Piano Tecnologico di Rete, nel quale sono elencati 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.





ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

In collaborazione con Università ed enti di ricerca RFI si dedica costantemente allo sviluppo di nuove tecnologie così come allo studio ed alla definizione di nuovi processi industriali.
La ricerca e lo sviluppo tecnologico sono fondamentali per esplorare soluzioni innovative ed analisi di scenario di lungo periodo. La vera sfida è cogliere la tendenza delle variabili che interessano la mobilità per progettare interventi adeguati alle esigenze di trasporto di lungo periodo, sia seguendo le innovazioni di settore in campo mondiale, sia individuando soluzioni nuove, applicabili al contesto nazionale.

Attività di ricerca

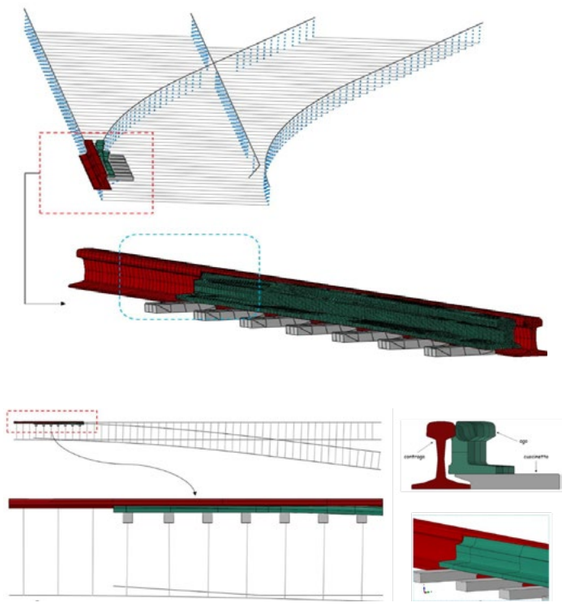
Si riportano di seguito i progetti di punta portati avanti nel corso del 2023.

Progetto Piattaforma RFI

Il progetto Piattaforma RFI nasce nella seconda metà del 2018 per l'esigenza di standardizzare gli apparati di controllo di stazione (Apparati Centrali a Calcolatore, ACC), in modo da realizzare significative riduzioni dei costi nell'implementazione del piano ERTMS e nella manutenzione degli impianti.
Nel 2023 è stata realizzata la versione di produzione degli armadi di posto centrale e di banco operatore, è stato completato il progetto della versione di produzione degli armadi di posto periferico ed è stato completato il progetto della versione di produzione di tutte le schede elettroniche.
Dal punto di vista del software, è stata completata l'integrazione hardware-software del posto centrale e del banco operatore ed è stata avviata l'integrazione hardware-software del posto periferico e delle interfacce di piazzale.

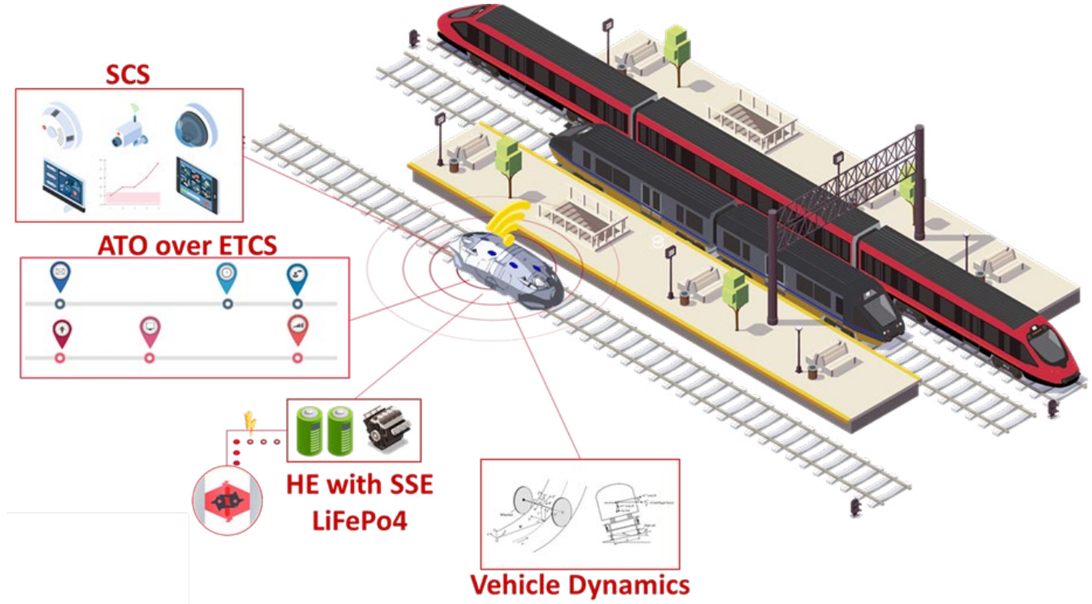
Sensoristica IOT per l'infrastruttura Ferroviaria

L'estensione su tutto il territorio di oltre 24.000 km di rete ferroviaria richiede un grande sforzo di risorse sia economiche che di personale per il suo monitoraggio.
RFI con il progetto Smart Rail vuole rendere l'infrastruttura ferroviaria "intelligente", tramite l'applicazione di sensori in fibra ottica distribuiti ed integrati in maniera capillare sulla rotaia con l'obiettivo di incrementare sempre più le prestazioni dei sistemi di diagnostica fissa del binario ed in ultima analisi la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete. Si riuscirà così a monitorare in continuo ed in tempo reale le condizioni geometriche, eventuali imperfezioni, temperatura e vibrazioni del binario.
Nel 2023 sono state avviate le attività della fase 2 del progetto, che hanno portato al consolidamento della tecnologia con cui viene effettuata la giunzione, è stata ottimizzata la geometria dell'interfaccia fibra-rotaia ed è stato strutturalmente testato e fabbricato il cavo sensorizzato.
Il Progetto di Ricerca Low Power Deviatoio prevede invece la realizzazione di sensori a basso consumo dedicati alla diagnostica predittiva dei deviatoi per il monitoraggio in real time di punti singolari della manovra dei deviatoi con sensori miniaturizzati ed autoalimentati.
Nel 2023 sono stati sviluppati i prototipi composti da sensori magneto-induttivi, rotazionali e lineari, in grado di rilevare la posizione in tempo reale dell'indice della cassa di manovra P80 e la posizione relativa di ago e contrago, oltre a valutare gli spostamenti orizzontali e verticali (relativi e assoluti) durante il transito dei convogli; i gruppi di misura saranno alimentati a batteria e ricaricati mediante l'utilizzo di pannelli fotovoltaici. Inoltre, è stato sviluppato il modello agli elementi finiti che simula la risposta del telaio aghi di un deviatoio ferroviario sotto l'azione di predefinite forzanti (difetti e passaggio treno) e sono state definite le specifiche di test per validare la tecnologia che realizza entrambe le funzioni ed il modello numerico.



Progetto Unmanned Railway Vehicle

Tale progetto è nato nel 2018 ed ha come obiettivo la realizzazione di un mezzo ferroviario a guida autonoma, in grado di eseguire attività di monitoraggio e sorveglianza dell'infrastruttura delle linee ferroviarie AV. Nel 2023, dopo aver effettuato le necessarie e complesse tarature del banco a rulli del laboratorio di Firenze Osmannoro, sono state effettuate le previste prove dinamiche sullo stesso banco a rulli, che hanno evidenziato e portato a completa soluzione problemi di vibrazioni meccaniche, al superamento dei quali il veicolo è stato spinto con successo fino a 150km/h; negli stessi laboratori sono state effettuate con successo le prove del sottosistema di segnalamento di bordo, con l'impiego del simulatore del sottosistema di terra, che è stato fatto realizzare appositamente.

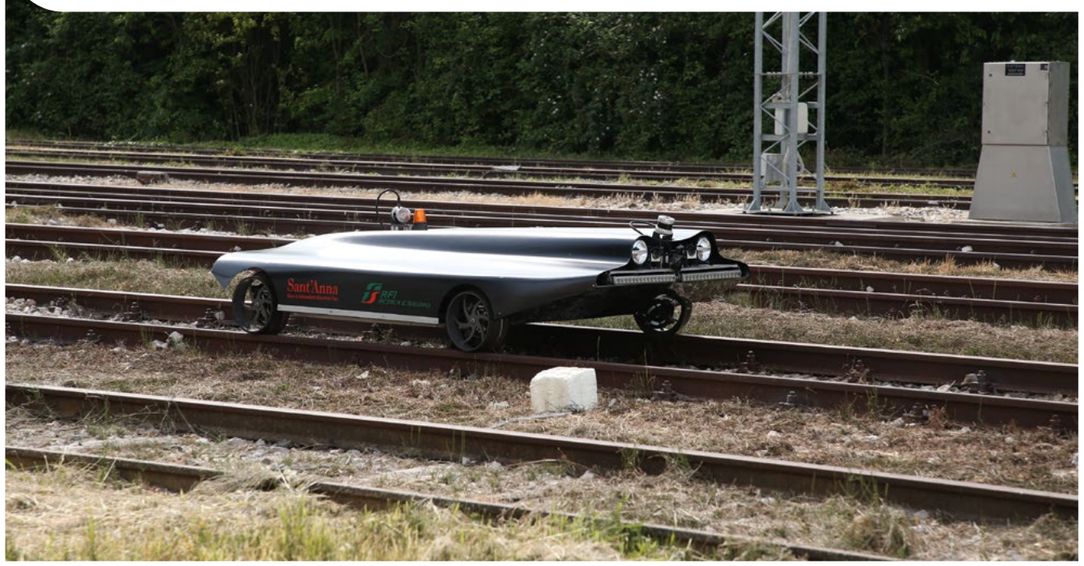


Automatic Train Operation (ATO) over ETCS

Il progetto ATO over ETCS (AoE) nasce nell'ambito del progetto URV, ma è finalizzato a realizzare un sistema di controllo automatico della marcia dei treni conforme alle specifiche Shift2Rail ed in grado quindi di essere scalato per l'applicazione alla circolazione dei treni nella rete. I principali benefici attesi dall'introduzione del ATO sono il rispetto dell'orario, la riduzione dell'energia assorbita dalla rete, il comfort dei passeggeri, la precisione dell'arresto. Nel 2023 sono state avviate attività di integrazione intensiva di ATO con i sistemi di visione di URV e sono state individuate ottimizzazioni degli algoritmi innovativi di rilevamento ostacoli, che sono in corso di completamento. Sono stati portati a termine con successo i collaudi dei moduli di posizionamento e di guida autonoma e remota, integrati sul veicolo URV utilizzando il banco a rulli presso i laboratori di Firenze Osmannoro; è stata inoltre completata con successo l'integrazione del sistema ATO col sottosistema di frenatura del veicolo URV e sono stati individuati e messi a punto tutti gli aspetti di interazione tra i due sottosistemi.

Drone Terrestre

Il Drone Terrestre consiste in un veicolo ferroviario in grado di effettuare supervisione automatica lungo tratti specifici di linea ferroviaria, in regime di interruzione, per il monitoraggio e controllo della libertà della sede ferroviaria in seguito ad attività di manutenzione e/o lavori, prima della riattivazione della circolazione. Nel 2023, con l'avvio della seconda fase del progetto, sono stati svolti gli studi sia sulla parte meccanica (adozione di un telaio monoscocca con profilo aerodinamico simmetrico) che software (è stata realizzata una versione evoluta del software) del mezzo.



Studio infrastruttura 5G nelle stazioni ferroviarie

Il progetto nasce sul finire del 2021 dall'esigenza di realizzare tecnologie innovative per supporto in stazione alle persone con disabilità, attraverso l'utilizzo di una rete pubblica di quinta generazione (5G) ed il potenziamento dei percorsi tattili attraverso tecnologia Ultra wide band (UWB). Sulla base dei risultati ottenuti da campagne di misura realizzate nel 2022, nel 2023 è stata elaborata la proposta definitiva di progettazione dell'infrastruttura per un percorso sperimentale, prevedendo l'installazione di 55 sensori UWB e la relativa mappatura all'interno della stazione di Rimini. Parallelamente, è stato condotto uno studio sulle caratteristiche elettromagnetiche dell'ambiente di stazione che include il confronto del comportamento elettromagnetico tra stazioni di dimensioni piccole, medie e grandi e che fornisce le prime indicazioni sui requisiti funzionali essenziali per la realizzazione di un'infrastruttura 5G, volta a erogare una gamma diversificata di servizi nelle stazioni.

Diagnostica Integrata 5G

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 in grado di elaborare in tempo reale un grandissimo numero di segnali provenienti, sia dai sensori installati diffusamente sulla rete ferroviaria, sia dai sistemi di misura installati a bordo dei treni diagnostici, consentendo una gestione rapida ed efficace degli allarmi e delle segnalazioni legate alla sicurezza ed alla disponibilità degli impianti. Il progetto, avviato nel mese di gennaio 2021, è stato completato nel corso del 2023 con il raggiungimento degli obiettivi di progetto.

Sviluppi tecnologici

Nel corso del 2023, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa 18,3 milioni di euro come da seguente tabella, che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento:

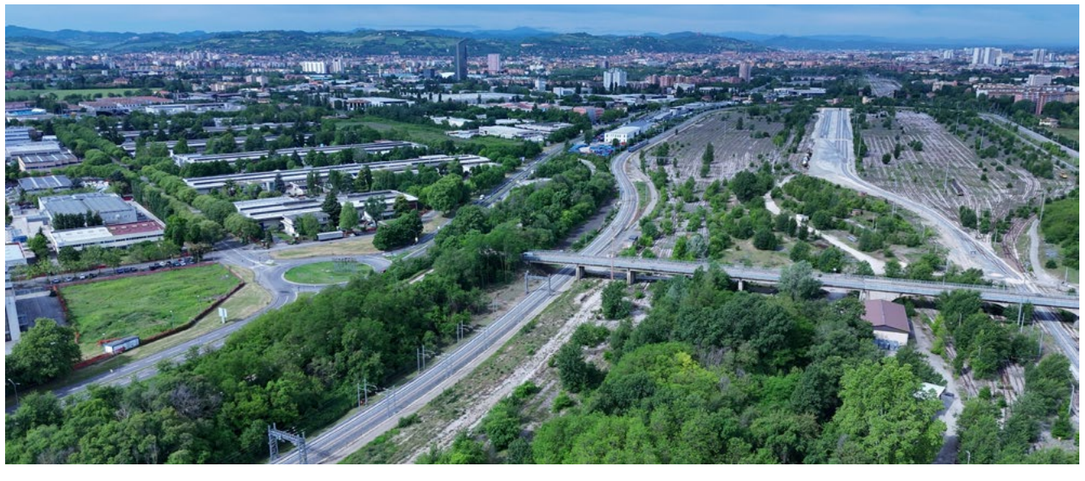
valori in milioni di euro

Settore di intervento	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Anno 2020	Anno 2019	Anno 2018
Tecnologie per la sicurezza	13,6	9,2	9,0	14,7	20,9	21,9
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	2,7	2,2	4,7	5,1	3,1	4,0
Difesa ambiente e territorio	1,1	0,2	0,2	0,1	0,6	0,5
Altro	-	-	-	-	-	0,8
TOTALE	**18,3**	**11,6**	**13,8**	**19,9**	**24,6**	**27,2**

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 ad un numero limitato di siti/tipologia/impiantistica.

Nel corso del 2023 sono proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- "Dimostratori tecnologici di Ricerca e Sviluppo" che ha la finalità di realizzare un polo di eccellenza dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti al segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- "Circuito test di San Donato", il sito RFI di sperimentazione dei rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio; nel corso dell'anno è stata definita l'attività con la realizzazione delle opere civili, l'armamento, gli Impianti TE, le tecnologie ed i fabbricati per le attività di esercizio a mercato;
- "Sviluppo di un sistema a radar coerenti" che prevede la sperimentazione e la fornitura di un sistema di protezione della sede ferroviaria attraverso l'installazione di un sistema di monitoraggio continuo per un controllo costante in sicurezza, in tempo reale ed in qualsiasi condizione metereologica e di illuminazione, predisposto per fornire al posto centrale indicazioni circa il rilevamento di attività insolite legate a smottamenti franosi;
- "Sviluppo Piattaforme Hardware e Software" che prevede lo sviluppo di piattaforme hardware software di RFI ed interventi sui sistemi informativi a supporto dei servizi analitici per la circolazione;
- "Early Warning Sismico (EEW)", una piattaforma software che predice lo scuotimento lungo linea; nel corso dell'anno si è conclusa l'attività inerente al sistema sperimentale di EEW, attraverso il rilascio del Nulla Osta all'attivazione dell'interfacciamento con gli impianti NVP (Normal Velocity of Propagation) della linea AV/AC Roma-Napoli.



I RAPPORTI CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del D.Lgs. 112/2015, è costituito da Imprese Ferroviarie (IF) e da 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 112/2015 art. 3 cc)". 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 del 2023, il mercato presenta n. 41 IF dotate di licenza ferroviaria operativa rilasciata dal MIT e sono stati stipulati n. 42 contratti di utilizzo dell'infrastruttura (41 a partire dal 10 dicembre 2023), così suddivisi:

Prospetto Informativo della Rete (PIR)

Nel corso del 2023 si è provveduto alla pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2024 (edizioni maggio 2023 e dicembre 2023) e del PIR 2023 (edizione maggio 2023). Le principali novità introdotte nel "PIR 2024 – edizione maggio 2023" riguardano l'inserimento, al capitolo 7, delle appendici riportanti il Regolamento di gestione e i Verbali di consegna/riconsegna relativi ai centri di manutenzione, nonché l'aggiornamento della tabella presente in appendice al capitolo 2, "Valori di capacità specifici per le linee oggetto di analisi di capacità", con i nuovi valori di capacità teorica e commerciale utilizzati per il calcolo percentuale della capacità preassegnata sulle direttrici/linee/tratte nonché per fascia oraria oggetto di Accordi Quadro.
In aggiunta a quanto sopra, sono state introdotte modifiche comuni al PIR 2023 e al PIR 2024, tra cui il rilascio a titolo gratuito di utenze PIC Back End Pubblicazione Dati per i titolari di Accordo Quadro OSP (salvo eventuali costi eccezionali per il GI da sottoporre al vaglio preventivo dell'ART).
Con riferimento all'aggiornamento straordinario di dicembre 2023 del PIR 2024, lo stesso recepisce le indicazioni e prescrizioni dell'ART di cui alla Delibera n. 188/2023 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2025", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale RFI S.p.A., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2024".
RFI ha provveduto a pubblicare sul proprio sito web, in conformità al dettato di cui all'art. 14 del D.lgs. 112/2015, il 30 giugno u.s.:

- la prima bozza del PIR 2025 e relativa relazione accompagnatoria;
- la prima bozza del PIR IFRU 2025 e relativa relazione accompagnatoria.

In relazione alla bozza PIR 2025 sono state apportate alcune modifiche tra cui ad esempio l'inserimento di un nuovo paragrafo relativo alle "tratte meno rumorose" (Quieter Routes) che prevede la possibilità di limitare il traffico per i carri che non rispettano i requisiti previsti dalla pertinente normativa; l'aggiornamento delle regole e comunicazioni che disciplinano le richieste di capacità quadro; integrazione degli obblighi comunicativi in capo alle IF rispetto al degrado delle dotazioni di accessibilità al treno; l'assegnazione spazi per BSS, desk informativi e locali bigliettazione/accoglienza, ecc.

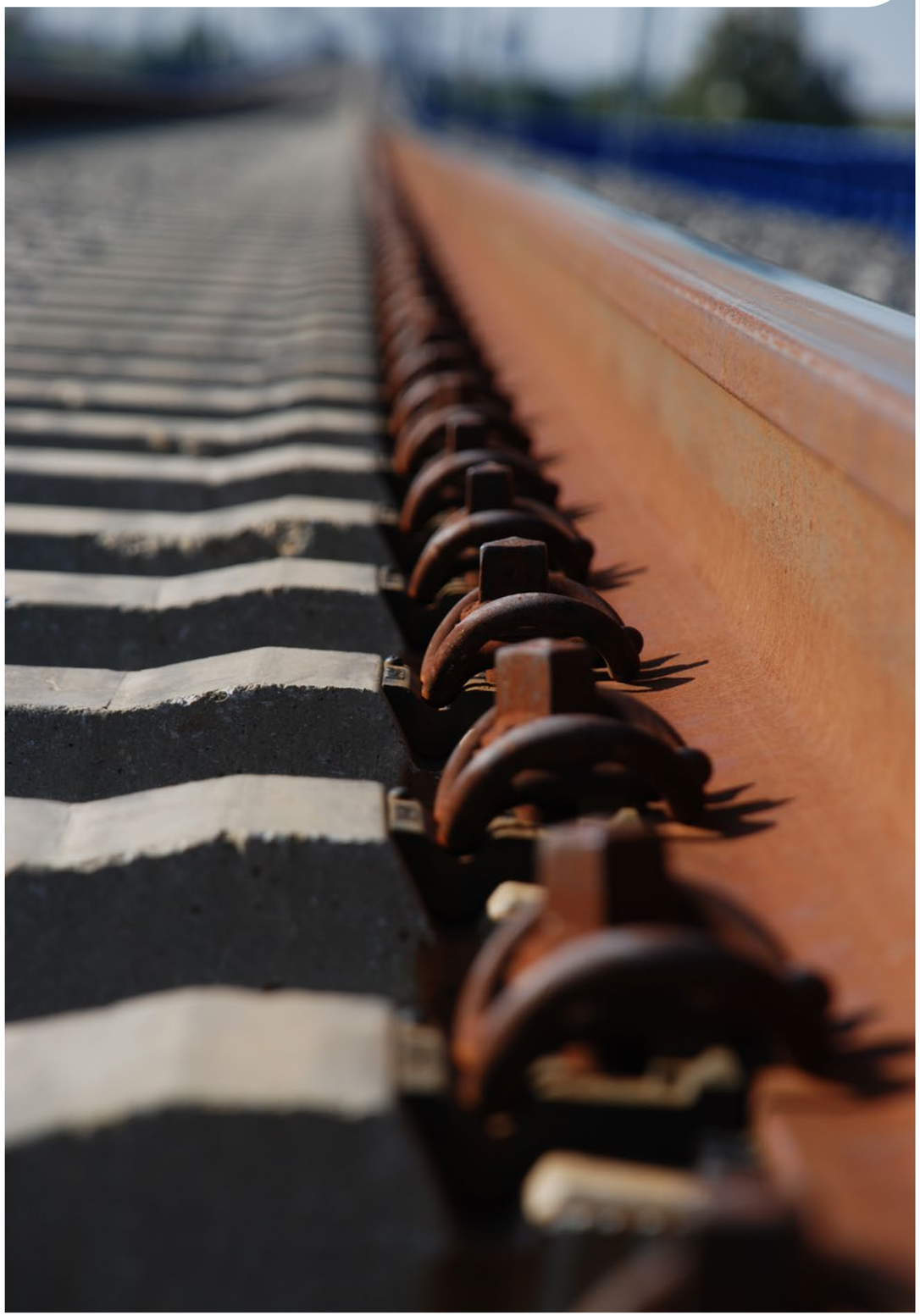
Anche in relazione alla Ferrovia Centrale Umbra, nella bozza del PIR IFRU 2025 sono state apportate alcune modifiche, in primis l'allineamento della disciplina caratterizzante le richieste di capacità in termini di tracce orarie e servizi con quanto previsto per l'IFN e l'aggiornamento dei canoni relativi ai servizi compresi del PMdA in coerenza con quanto previsto dalla delibera ART n. 95/2023, mentre per i servizi extra PMdA il valore dei corrispettivi per l'orario 2024-2025 sarà integrato all'interno del PIR IFRU a seguito del completamento dell'attività di verifica di conformità che l'ART effettuerà sulla proposta tariffaria presentata da RFI per i servizi in parola per il periodo regolatorio 2024-2028 per l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Al termine del secondo semestre 2023 RFI ha pubblicato, in aderenza al termine fissato dal D.lgs. 112/15, la versione finale del PIR 2025, confermando le modifiche apportate in occasione della pubblicazione della I bozza del documento.
In data 15 dicembre 2023, in recepimento di quanto disposto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con Delibera n.188/2023 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2025", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale RFI S.p.A., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2024" si è provveduto alla pubblicazione della seconda edizione del PIR 2025 che, rispetto alla precedente pubblicazione del medesimo documento, recepisce le indicazioni e prescrizioni di cui alla summenzionata delibera.

I principali elementi di novità introdotti all'interno del PIR 2025 – II edizione dicembre 2023 sono:

- Estensione del perimetro del Tavolo Tecnico di Ascolto (TTA) per lo sviluppo dell'infrastruttura. Si inseriscono anche i progetti già inclusi in Contratto di Programma e nel Piano commerciale nel perimetro delle osservazioni che possono presentare i partecipanti al TTA.
- Pubblicazione dei modelli di esercizio per tutte le linee dell'IFN. Nel portale ePIR saranno pubblicati i "modelli d'esercizio" per le linee AV/AC entro il 31 luglio 2024 e per le restanti linee entro il 31 luglio 2025. Detti modelli saranno presi a riferimento nell'ambito del processo di allocazione della capacità.
- Tempistica per la richiesta di servizi in impianti ad elevata utilizzazione. Si prevede che le richieste di servizi extra PMdA per il processo di allocazione annuale della capacità possano avvenire in corrispondenza della richiesta di tracce solo nel caso di stazioni ad elevato grado di utilizzazione e di specifici servizi erogabili solamente su determinati binari.

Infine, in riferimento al PIR IFRU 2025, sono state recepite le indicazioni e le prescrizioni di cui alla delibera ART n.167/2023 del 9 novembre 2023 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2025 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'infrastruttura ferroviaria regionale umbra".
Si sottolinea l'eliminazione dei valori dei canoni e delle tariffe relative al PMdA e ai servizi extra PMdA per l'Orario di Servizio 2024 – 2025 disposta dall'ART poiché il GI, nel corso del 2024, dovrà presentare la proposta tariffaria riferita al periodo regolatorio 2025-2029 per la IFRU, ai sensi di quanto previsto dalla Misura 4.3 dell'Allegato A alla Delibera n. 95/2023. A partire dal 1° gennaio 2025 e sino al 31 dicembre del medesimo anno che costituisce il primo anno del nuovo periodo tariffario quinquennale – saranno adottati, in regime provvisorio, i canoni e le tariffe in vigore nell'anno 2024 incrementati del tasso di inflazione programmato.
Da ultimo, sono state inserite al par. 4.4.2.1, in recepimento di quanto previsto dalla Del. ART n.167/2023, alcune limitazioni all'assegnazione di capacità d'infrastruttura, ferma la possibilità di successive revisioni a seguito dei possibili approfondimenti promossi da RFI insieme agli Uffici dell'ART.



SERVIZI OFFERTI DAL GESTORE

Di seguito si vuole dare evidenza puntuale, anche se in via sintetica dei servizi offerti dal Gestore dell'Infrastruttura suddivisi secondo quanto previsto dall'art. 13 del DLgs n. 112/15 e contestualmente indicazioni sull'andamento economico dell'anno 2023 rispetto all'anno precedente.

Pacchetto minimo di accesso

PEDAGGIO	Diritto di utilizzo della capacità assegnata, uso dell'infrastruttura ferroviaria e controllo e regolazione della circolazione treni. Messa a disposizione di tutte le informazioni necessarie per la realizzazione/gestione del servizio per la capacità concessa. Uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione.
COLLEGAMENTO FERROVIARIO MARITTIMO PER/DA SICILIA E SARDEGNA	Messa a disposizione delle IF di un collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia (rotta Villa S. Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Villa S. Giovanni/Messina – Golfo Aranci).
INFRASTRUTTURA DI COLLEGAMENTO AGLI IMPIANTI DI SERVIZIO	Assicurazione alle IF del diritto di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria per accedere agli impianti raccordati di cui sono titolari soggetti diversi da RFI.
ASSISTENZA ALLE PERSONE CON DISABILITÀ E A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM)	Accoglienza, accompagnamento ed incarrozzamento sul treno nella stazione di partenza e operazioni di discesa e accompagnamento all'uscita o ad altro treno.

I ricavi da pedaggio derivanti dai volumi di traffico registrano un lieve incremento rispetto all'esercizio precedente attribuibile a maggiori volumi di treni-km circolati ed all'effetto della variazione del prezzo dovuto alla mancata applicazione dello sconto della quota B ex D.L. n. 4/2022 Sostegni Ter.
I ricavi da traghettamento restano sostanzialmente stabili rispetto al 2022.

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

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	Messa a disposizione alle IF di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service (BSS), desk informativi mobili (desk), biglietterie non automatiche, servizi di accoglienza e assistenza, obliteratrici, locali e aree tecniche funzionali ai predetti spazi.
SCALI MERCI	Accesso e messa a disposizione delle IF, ad uso non esclusivo, di scali destinati ad attività di carico e scarico delle merci, per le quali le IF possono avvalersi degli Operatori di Impianto che operano nello scalo.
AREE DI SMISTAMENTO E DI COMPOSIZIONE DEI TRENI, IVI COMPRESE LE AREE DI MANOVRA	Accesso e messa a disposizione delle IF, ad uso non esclusivo, di aree destinate alle operazioni di composizione e scomposizione dei treni con utilizzo di almeno due binari.
AREE, IMPIANTI ED EDIFICI DESTINATI ALLA SOSTA, AL RICOVERO ED AL DEPOSITO DI MATERIALE ROTABILE E DI MERCI E AREE PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI COMBUSTIBILE	Messa in disponibilità di binari ad uso non esclusivo delle IF e senza obbligo in capo a RFI di custodia del materiale rotabile, per un periodo di tempo pari o superiore ad 1 ora, per le IF che effettuano servizio viaggiatori, a 2 ore per le IF che effettuano servizio merci. Utilizzo di aree per la sosta adibite anche all'approvvigionamento combustibile in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie, tramite il ricorso ad autobotti o impianti fissi di loro proprietà.
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	Messa a disposizione di aree (fabbricati, zone coperte ed aree scoperte) e delle relative attrezzature funzionali ivi presenti ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia delle attrezzature di proprietà delle IF.
PLATEE DI LAVAGGIO	Messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di fasci di binari secondari attrezzati con binari plateati, sistema di scarico e depurazione delle acque di lavaggio, funzionali al lavaggio del materiale rotabile. La messa a disposizione del servizio presuppone l'utilizzo di binari di sosta; pertanto, l'IF che usufruisce del servizio di platea di lavaggio, usufruisce in maniera imprescindibile anche del servizio di sosta.
SGOMBERO INFRASTRUTTURA	Messa in disponibilità di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei/attrezzati, al fine di liberare la linea ferroviaria in caso d'impossibilità di marcia di un treno.

SCARICO REFLUI	Messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di: • specifiche aree funzionali all'installazione da parte dell'Impresa di cisterne per lo stoccaggio dei reflui che dovranno essere raccolti dai treni per mezzo di carrellini dotati di apposita cisterna per lo svuotamento di serbatoi dei treni; • specifici binari in cui è presente un impianto di scarico direttamente allacciati alla rete fognaria, in cui le Imprese Ferroviarie potranno eseguire le operazioni di scarico, senza ricorrere ad attrezzature specifiche.

Per la totalità di questi servizi si registra nel 2023 un lieve incremento del fatturato attribuibile principalmente all'effetto combinato di:

- maggiori ricavi per stazioni passeggeri, attribuibile alla contrattualizzazione/regolarizzazione di nuovi spazi;
- maggiori ricavi per il servizio scalo merci, attribuibile ad una maggiore richiesta da parte delle Imprese Ferroviarie già a partire dalla progettazione dell'orario;
- maggiori ricavi per il servizio di sosta, a seguito dell'aumento di traffico da parte delle Imprese;
- minori ricavi per il servizio Centro di Manutenzione, a causa della mancata offerta del centro di manutenzione Verona Porta Nuova a partire dal 1° gennaio 2023 e all'impossibilità di raggiungere l'impianto di Campobasso, per i mezzi che accedono a tale centro, per interruzione della linea;
- minori ricavi per il servizio Scarico reflui impianto fisso, imputabili ai guasti che hanno interessato nel primo semestre l'unico impianto offerto di Milano Porta Garibaldi e alla mancata circolazione a seguito di soppressioni puntuali rispetto a lavori sulla rete a partire dal mese di settembre.

Servizi complementari

PRERISCALDAMENTO, CLIMATIZZAZIONE ED UTILIZZO ALIMENTAZIONE REC PER MANUTENZIONE E PULIZIA DEI TRENI VIAGGIATORI	Alimentazione degli impianti di bordo, tramite colonnina REC, funzionale al trattamento climatico del materiale, all'effettuazione di operazioni di manutenzione che possono essere effettuate su binari di sosta e alla pulizia interna del materiale.
RIFORNIMENTO IDRICO	Messa a disposizione delle IF, ad uso non esclusivo, di impianti fissi e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti idrici di bordo del materiale rotabile.
CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE DI TRENI CHE EFFETTUANO TRASPORTI DI MERCI PERICOLOSE	Monitoraggio da parte di RFI della circolazione dei treni trasportanti merci pericolose, classificati come tali nel sistema informatico PIC WEB, e coordinamento e messa in opera dei piani di emergenza che, anche su richiesta dell'IF, si rendessero necessari.
ASSISTENZA ALLA CIRCOLAZIONE DI TRENI SPECIALI	• Predisposizione del programma di inoltro di treni che effettuano trasporti eccezionali e rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di tali trasporti; • monitoraggio della circolazione del trasporto nonché, ove previsto, scorta tecnica del convoglio con personale di RFI; • operazioni, se necessarie, di adeguamento dell'infrastruttura per permettere la circolazione del treno speciale.

SERVIZI DI MANOVRA	Il servizio di manovra è fornito da RFI negli impianti di Villa S. Giovanni e Messina.
ASSISTENZA ALLE PERSONE CON DISABILITÀ E A RIDOTTA MOBILITÀ PRM	Operazioni di assistenza in stazione e nelle fasi di salita/discesa dal treno, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a rotelle, alle persone a ridotta mobilità, di cui al Regolamento UE 2021/782 (ex Regolamento CE 1371/2007).
PARKING	Alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza, con l'attivazione della modalità di stazionamento "parking".
FAST TRACK	Messa a disposizione ad uso esclusivo, di un varco di accesso ai treni, aggiuntivo rispetto ai varchi utilizzati per i controlli di sicurezza ordinari, con personale dedicato e delle utenze funzionali all'erogazione del servizio.
FORNITURA CORRENTE DI TRAZIONE	Fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile, sia su rete alimentata a 25kV che su rete alimentata a 3kV.

I ricavi da servizi complementari, con esclusione dell'Assistenza a PRM, manovra e Fornitura di Corrente di Trazione, registrano un decremento dovuto essenzialmente alle forti oscillazioni del prezzo di acquisto dell'energia sul mercato elettrico per i servizi di parking e preriscaldo.
Con riferimento al servizio Fornitura Corrente di trazione, a partire dal 2023, RFI ha adottato un nuovo processo che ha permesso alle IF di disporre mensilmente di un'informativa completa, pubblicata sul portale ePIR, sull'andamento mensile del costo dell'energia di trazione e dei servizi elettrici al fine di permettere l'elaborazione delle proprie stime economico finanziarie.
Con cadenza trimestrale invece RFI fornisce alle Imprese, sempre mediante la pubblicazione in ePIR un aggiornamento del prezzo stimato (IMU) dell'energia di trazione, ai fini della fatturazione sulla base della circolazione effettiva.
In questo contesto per il 2023 il ricavo per la fornitura corrente di trazione verso le Imprese Ferroviarie, limitatamente all'analisi dell'esercizio di competenza, registra un importante decremento, per effetto di un forte ribasso del prezzo di acquisto sul mercato elettrico (costo lordo) che si è attestato sui minimi storici. Ciò ha comportato, con particolare riferimento alla rete a 3kV, la valorizzazione di un costo lordo inferiore al contributo previsto dal Regime Tariffario Speciale dalla CCSEA nel corso del primo semestre 2023.

Servizi ausiliari

FORNITURA INFORMAZIONI COMPLEMENTARI	Produzione di annunci sonori e locandine integrative, oltre che fornitura di utenze per l'utilizzo dei sistemi informativi messi a disposizione di RFI.
ACCESSO ALLA RETE GSM-R DI TELECOMUNICAZIONI PER I COLLEGAMENTI DI SERVIZIO TERRA/TRENI	Accesso alla rete radio funzionale alla comunicazione fonica e di trasmissione dati a supporto delle attività ferroviarie di circolazione, manutenzione, gestione operativa, attività negli scali e terminali merci e nelle stazioni, comando e controllo della marcia dei treni, controllo e supervisione diagnostica del materiale ferroviario.

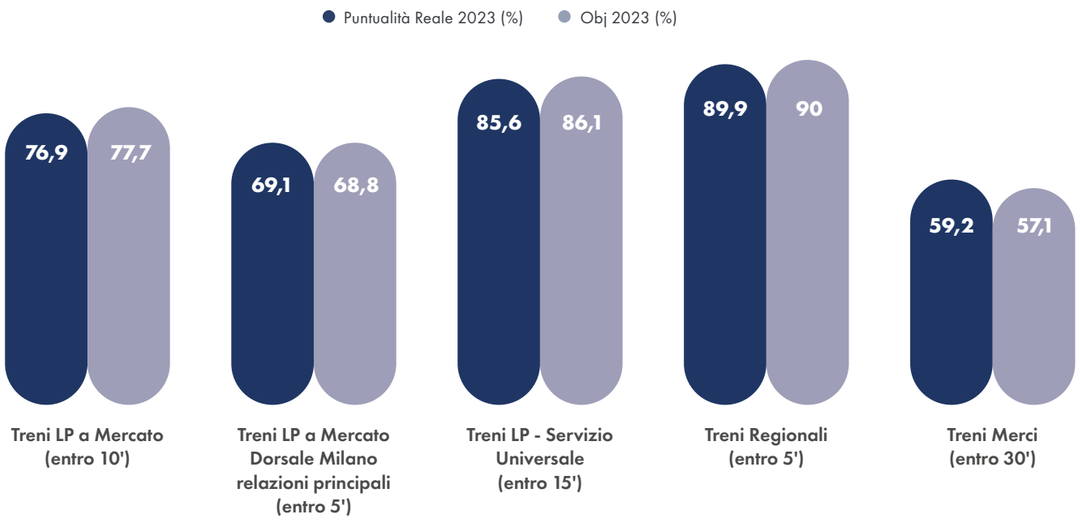
I ricavi da servizi ausiliari restano sostanzialmente stabili rispetto allo scorso anno.

LA PUNTUALITÀ

La puntualità dei treni costituisce l'indicatore chiave della qualità del servizio erogato ai Clienti da RFI.
Per la misurazione delle performance di puntualità nel corso del 2023 si è utilizzato il dato relativo alla puntualità reale quale indicatore di riferimento, che misura le performance percepite direttamente dai Clienti.
La puntualità reale (o senza esclusioni) è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro la soglia di puntualità ed il numero totale dei treni circolati (indicando con Np il numero di treni arrivati a destino e con Nc il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a Np/Nc*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 corso del 2023 sono stati registrati i seguenti valori dei KPI di puntualità:

KPI DI PUNTUALITÀ



Si evidenzia che nel corso del 2023 i volumi di traffico del segmento Regionale e del segmento Mercato sono progressivamente cresciuti rispetto al 2022, specialmente per quest'ultimo che aveva maggiormente risentito delle restrizioni durante il periodo della pandemia (gennaio-febbraio 2022). Variazione nulla per il segmento Servizio Universale. I volumi di traffico Merci, invece, sono pressoché ai livelli del 2019 con un sensibile incremento dei treni straordinari (+8% rispetto 2022 e +18% rispetto 2019).
Per i treni AV, dopo un I quadrimestre positivo, si è registrata una flessione delle performance da ricondurre principalmente agli eventi meteo di particolare impatto sulla circolazione.

Tra gli eventi che hanno inciso negativamente sulla circolazione dell'esercizio si evidenziano:

- eventi alluvionali in Emilia-Romagna;
- cedimento della massicciata sulla Benevento-Caserta causata dalle abbondanti piogge;
- dissesto idrogeologico nella località di Brennero con inibizione della circolazione su tre binari in atto dal 22 marzo 2023;
- interruzione sulla linea Torino-Lione causa evento franoso al Frejus in data 28 agosto;
- rinvenimento e rimozione ordigno bellico a Brescia, con pesanti ricadute sulla circolazione nel bimestre settembre-ottobre.

IMPEGNO PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

La Sostenibilità per RFI: una questione di DNA e di impegno quotidiano

In considerazione del ruolo chiave che la mobilità ed in particolare il settore ferroviario riveste per il perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 e degli indirizzi tracciati dal Green Deal europeo, RFI è concretamente impegnata nel perseguimento di un modello integrato di sviluppo infrastrutturale, consolidando un approccio sempre più sistemico e multidisciplinare per integrare la sostenibilità in tutti i processi di gestione dell'infrastruttura e dei correlati investimenti.

Le dimensioni e gli ambiti di attività in cui RFI, con tutto il Polo Infrastrutture, opera sono strettamente connesse ad esigenze quali il diritto alla mobilità delle persone, la vivibilità delle città per il miglioramento della qualità della vita, la creazione di nuove connessioni e l'ottimizzazione della logistica a supporto del mondo produttivo, l'innalzamento dell'accessibilità e della connessione dei territori per il superamento delle disuguaglianze, la riduzione delle emissioni climalteranti, la lotta al climate change.

Si tratta di esigenze che guidano molti dei 17 SDGs che, in modo progressivamente più radicale, sono stati presi a riferimento dalle politiche e dalle normative dell'UE e dei Paesi membri.

Dal Green Deal alla strategia UE per la *Sustainable and Smart Mobility*, passando per il Regolamento (UE) 2020/852 "Tassonomia", fino e oltre i Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza (PNRR) e le normative correlate, il concetto di "infrastruttura sostenibile", di pari passo con quello di **attività economica/investimento sostenibile**, sta assumendo caratteri sempre più precisi e in grado di accompagnare una trasformazione sostenibile dei territori e lo sviluppo di una rete infrastrutturale moderna, resiliente ed inclusiva per le sfide del Paese e dell'Europa.

In questo quadro, RFI ha adottato la sostenibilità come criterio guida delle strategie aziendali, anche in una logica integrata a livello di Polo, assumendola sia come obiettivo delle iniziative e delle attività industriali, sia come metodo di approccio sistemico a tutte le dimensioni e i processi aziendali.

Con le iniziative del Piano Industriale RFI declina nel concreto le sfide poste dall'Agenda 2030, in particolare in relazione agli ambiti su cui le attività del Gruppo FS hanno un impatto più significativo.

Ambiti strategici e target di sostenibilità del Gruppo FS nel Piano Industriale

SICUREZZA

Creare e diffondere la cultura della sicurezza, promuovendo la salute e sicurezza sul lavoro e garantendo ai clienti i più elevati standard di sicurezza del viaggio

- Infortuni mortali sul lavoro dei dipendenti tendenti a zero negli ultimi tre anni di Piano (2030, 2031, 2032)
- Leader in Europa per la sicurezza del viaggio

CLIMATE CHANGE: MITIGAZIONE E ADATTAMENTO

Progettare, realizzare e gestire le infrastrutture secondo criteri improntati alla tutela ambientale e sociale e rafforzare la capacità di adattamento dei sistemi di mobilità alle conseguenze del cambiamento climatico e della fragilità del territorio. Contribuire alla realizzazione degli obiettivi europei e nazionali in tema di mitigazione del cambiamento climatico

- ≈2,6 TWh autoprodotti da fotovoltaico – 40% fabbisogno elettrico
- -50% di emissioni di CO_2 (scope 1 e 2) entro il 2030 (baseline 2019)
- -30% di emissioni di CO_2 (scope 3) entro il 2030 (baseline 2019)
- Oltre 50 mln di tonnellate di CO_2 evitate in dieci anni grazie a ferrovia e bus (circa il 50% dovuto all'incremento del traffico su ferro rispetto al 2021)

ECONOMIA CIRCOLARE E ACQUISTI RESPONSABILI

Implementare modelli di business circolari focalizzati alla riduzione, al riuso, al riciclo di rifiuti derivanti dalle attività svolte. Evitare, prevenire e ridurre gli impatti negativi sulla biodiversità adottando opportune misure di mitigazione.

- 100% fornitori valutati in ottica ESG dal 2026
- ≈ 100% rifiuti speciali avviati al recupero entro il 2031
- 100% progetti con studio di sostenibilità, stakeholder engagement e misura impronta climatica
- 2,3 milioni di mq di aree a verde nei progetti di trasformazione urbanistica
- 12.000 tra alberi e arbusti piantumati nell'ambito degli interventi sulle stazioni

INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DI PERSONE E COMUNITÀ

Promuovere l'inclusione, la valorizzazione delle diversità e delle pari opportunità, accelerando lo sviluppo personale, professionale e di carriera di tutte le persone del Gruppo, promuovendo il continuo aggiornamento delle competenze e garantendo loro il benessere e la conciliazione fra vita personale e professionale.

- 32,4% presenza femminile in ruoli manageriali entro il 2026 e 36,4% entro il 2031
- Continuo sviluppo del capitale umano del Gruppo

Gli oltre 120 miliardi di investimento previsti dal Piano RFI sono tutti orientati alla crescita e alla trasformazione sostenibile del Paese e del suo sistema di mobilità, seguendo processi e modalità improntati ai criteri ESG, a partire dagli investimenti da sviluppare entro il 2026 nell'ambito della Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" del PNRR, definiti insieme al MIT, anche in quanto conformi al principio del *"Do No Significant Harm"* (DNSH), cioè *'Non arrecare danni significativi'* rispetto ai sei obiettivi ambientali individuati dalla Tassonomia tra i requisiti di base per identificare come sostenibile un'attività economica.

... e la declinazione nel Piano Industriale RFI: qualche esempio

- Accelerazione installazione ERTMS sull'intera rete
- Soppressione/protezione di tutti i passaggi a livello
- Introduzione ed estensione delle tecnologie più avanzate per l'automazione dei processi di monitoraggio e manutenzione
- Iniziative di formazione, informazione e sensibilizzazione rivolte a dipendenti e appaltatori, anche con digitalizzazione delle metodologie didattiche

---

- Estensione della rete AV mediante la realizzazione di nuove linee
- Elettrificazione della rete
- Realizzazione di interventi per la resilienza dell'infrastruttura e l'adattamento al cambiamento climatico
- Riduzione dei consumi di energia attraverso recupero energia da frenatura treni, illuminazione a LED su stazioni/impianti, efficienza nella gestione edifici (es. monitoraggio e telecontrollo/telegestione dell'illuminazione/riscaldamento)

- Valutazione di sostenibilità dei progetti di manutenzione e sviluppo rete
- Inserire requisiti di «circolarità» nelle procedure di acquisto e gestione delle principali categorie merceologiche
- Sperimentazioni per ridurre l'approvvigionamento materiali e la produzione rifiuti nei processi manutentivi e realizzativi
- Miglioramento processo di raccolta e conferimento rifiuti in stazione
- Riutilizzo materiali e risorse idriche nelle attività di cantiere
- Valorizzazione e gestione sostenibile degli asset idrici

Centrale anche nello sviluppo delle iniziative di Piano è il coinvolgimento attivo ed il dialogo costante con le comunità locali e tutti gli altri stakeholder interessati, in un clima di trasparenza e partecipazione, per massimizzare benefici e valore per il territorio. In questo senso l'esperienza del Dibattito Pubblico (attivato a partire dal 2022) portata avanti da RFI per progetti ferroviari, di cui alcuni previsti nel PNRR, ha rafforzato efficacia e modalità di coinvolgimento degli stakeholder promuovendo ulteriori sinergie, in primis con gli enti locali, che hanno permesso di comporre una visione integrata delle esigenze e potenzialità di sviluppo del territorio così come una migliore comprensione delle tematiche di interesse per la collettività e, di conseguenza, iniziative mirate di informazione e comunicazione. Per maggiori dettagli su questo ambito si rimanda al paragrafo "Rapporti con gli Stakeholder".

Governance ESG

Per migliorare il profilo di sostenibilità della Società e delle sue attività, RFI, anche nel suo ruolo di capofila del Polo Infrastrutture, è impegnata insieme alla Capogruppo FS a perfezionare progressivamente modelli e strumenti di governance, pianificazione e accountability ESG al fine di accrescere integrazione e misurabilità della sostenibilità in tutti i processi industriali che compongono la sua catena del valore, così come in tutte le fasi di sviluppo dei progetti infrastrutturali.
In questo senso nel corso del 2023, alcune delle principali attività sviluppate in RFI hanno riguardato:

- il perfezionamento, nell'ambito dell'aggiornamento del Piano Industriale, dei lineamenti strategici di sostenibilità di Gruppo con la contestuale valorizzazione anche in ottica di Polo del contributo ESG delle iniziative industriali core e l'individuazione di iniziative specificamente mirate ad accrescere la sostenibilità del sistema/dei processi;
- l'elaborazione dell'analisi di materialità per la definizione - in coerenza con i nuovi standard GRI (Global Reporting Initiative) e i nuovi principi introdotti dalla CSRD ("Corporate Sustainability Reporting Directive") - della matrice di materialità del Gruppo FS finalizzata a individuare le tematiche più rilevanti per l'organizzazione e per i suoi stakeholder in base alle quali indirizzare sia l'informazione e la rendicontazione sia la pianificazione strategica e operativa del Gruppo;
- collaborazione con il MEF, attraverso la Capogruppo, per l'emissione di green bond destinati a progetti ferroviari fornendo evidenze dell'aderenza dell'operato e degli investimenti RFI ai criteri della Tassonomia;
- assunzione, tra gli obiettivi aziendali comuni a tutto il management del Gruppo, di un impegno specificamente legato alle emissioni di CO_2 evitate grazie all'utilizzo del treno e del bus in sostituzione del trasporto privato su gomma;
- la prosecuzione delle attività dei Cantieri ESG, iniziative gestionali di carattere trasversale e interdisciplinare previste nel Piano Industriale RFI mirate ad integrare in modo sempre più organico la sostenibilità nel modus operandi dell'Azienda in relazione alle Linee di Azione Strategica (LAS) individuate per accelerare la transizione ESG dei processi di RFI. Si tratta di iniziative focalizzate non solo sulla realizzazione di specifici progetti, ma anche sulla contestuale sistematizzazione di un nuovo approccio ai connessi processi aziendali, accompagnate dal coinvolgimento degli stakeholder e dalla definizione di metodologie/linee guida, ecc. per l'applicazione su larga scala.

Tra gli output prodotti dai Cantieri ESG nel 2023, di particolare rilevanza:

- l'aggiornamento in chiave di sostenibilità e LCA (*Life Cycle Assessment*) degli standard tecnici di 8 sezioni del Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili (LAS: ''Progettare e realizzare infrastrutture più sostenibili");
- l'emissione di una procedura sulle modalità di gestione dei rapporti con gli stakeholder pubblici e privati interessati dagli interventi previsti dai programmi per la resilienza dell'infrastruttura in fase sia di individuazione che di rivalutazione periodica degli interventi (LAS: "Rendere resiliente la rete ferroviaria e contribuire alla sostenibilità del sistema infrastrutturale nazionale");
- l'emissione di "Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti di RFI e Società controllate" che, in coerenza con gli indirizzi di Gruppo, detta i criteri ESG da inserire nelle diverse fasi del processo di approvvigionamento di beni, lavori e servizi, con particolare riferimento alla fase negoziale (ad esempio definizione specifiche tecniche/capitolati, valutazione profilo di sostenibilità dei fornitori) e alla fase esecutiva, ad esempio monitoraggio delle performance secondo specifici KPI ESG (LAS "Rendere sostenibile l'intera supply chain").

Accountability di sostenibilità e Carta dei Servizi

Riclassificazione attività eco-sostenibili

Nell'ambito dei numerosi impegni connessi all'applicazione del Reg 'Tassonomia' che definisce in modo univoco e valido per l'intera Unione Europea i criteri in base ai quali un'attività economica può essere considerata "ecosostenibile" e può quindi accedere ai finanziamenti agevolati orientati al sostegno delle politiche alla base del Green Deal Europe, Next Generation UE, RFP, ecc., RFI ha portato avanti la riclassificazione di ricavi e costi 2023 e piano CapEx all'orizzonte di Piano funzionalmente alla alimentazione della Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario (DNF) del Gruppo FS ex d.lgs. 254/2016.

Tale riclassificazione è stata condotta sulla base di specifici *screening criteria* progressivamente in definizione a livello europeo connessi ai crescenti obblighi di reporting in ambito di Corporate Sustainability ed incardinati sul principio del Do No Significant Harm (DNSH). Infatti per essere considerata ecosostenibile una attività economica deve essere in grado di contribuire ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali individuati dallo stesso Regolamento (mitigazione dei cambiamenti climatici; adattamento ai cambiamenti climatici; uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine; transizione verso un'economia circolare; prevenzione e riduzione dell'inquinamento; protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi) senza arrecare danno ai restanti obiettivi; deve inoltre essere svolta nel rispetto delle 'garanzie minime di salvaguardia' in linea con le Linee guida OCSE e con i Principi guida dell'ONU Unite, relative alla responsabilità di impresa in materia di diritti umani, diritti dei lavoratori etc.
In conformità agli obblighi di reporting introdotti dal Regolamento UE 2020/852 (cd "Regolamento Tassonomia") per le imprese/i Gruppi già soggetti all'obbligo di DNF, RFI ha provveduto ad analizzare come e in che misura le proprie attività siano da considerarsi ecosostenibili, esplicitando la quota di fatturato (Turnover) proveniente da prodotti o servizi ad esse associate nonché la quota di spese operative (OpEx) e di spese in conto capitale (CapEx) relativa a investimenti correlati. L'assessment effettuato ha evidenziato che, per l'esercizio RFI 2023, sono legati ad attività eco-sostenibili, che contribuiscono in particolare agli obiettivi di (i) mitigazione del cambiamento climatico (ii) adattamento al cambiamento climatico, circa l'86,6% dei ricavi (Turnover), l'82,1% dei costi operativi (OpEx) e l'89,4% degli investimenti (CapEx), mentre l'analisi del Capex Plan all'orizzonte di Piano, da perfezionare nei prossimi anni, ha evidenziato un allineamento sostanziale con circa il 90% degli investimenti eco-sostenibili.

Rapporto di Sostenibilità e Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario di Gruppo

In relazione alla rendicontazione annuale delle informazioni sulla sostenibilità, finalizzata ad alimentare sia il Rapporto di Sostenibilità (RdS) di Gruppo sia la Dichiarazione di carattere Non Finanziaria (DNF), integrata nella Relazione sulla gestione del Bilancio consolidato di Gruppo ai sensi del D.Lgs. 254/2016, nel 2023 RFI e le sue Controllate hanno condotto la rendicontazione infrannuale 2023, finalizzata all'integrazione delle informazioni sulla sostenibilità nella Relazione Finanziaria Semestrale 2023 di Capogruppo.
Nell'autunno 2023 è stato quindi avviato il processo di rendicontazione di sostenibilità 2023, sia in RFI che nelle società controllate Blu Jet S.r.l., Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Terminali Italia S.r.l., destinata all'alimentazione del RdS e della DNF di Gruppo 2023.
Il processo di rendicontazione si è svolto secondo quanto indicato nelle specifiche linee di riferimento interne, che annualmente attualizzano tempistiche, criteri, fonti, modalità di raccolta e/o di stima dei dati in allineamento con gli indirizzi di Capogruppo.
RFI ha rendicontato oltre 340 indicatori quali/quantitativi con il coinvolgimento di circa 50 tra strutture centrali e territoriali. In parallelo ha coordinato la rendicontazione di circa 170 indicatori da parte di ciascuna delle tre controllate coinvolte nel processo 2023.
In ottica di miglioramento continuo dell'accountability di sostenibilità e di maggiore integrazione tra le Società del Polo Infrastrutture dall'esercizio 2023 sono stati inclusi i dati relativi ai cantieri in appalto di opere RFI a direzione lavori Italferr nella dichiarazione RFI con la prospettiva di integrare progressivamente i dati relativi a tutti gli altri cantieri RFI in appalto.

Di seguito si riportano i principali risultati RFI in ambito energia e ambiente dell'ultimo biennio.
In **ambito energia** i risultati 2023 evidenziano, rispetto all'anno precedente:

Energia	UM	2023	2022	Variazione
Energia elettrica*	GWh	486	483	3
- di cui da Garanzia d'Origine	%	*42*	*29*	*13*
Gasolio	litri	18.270.949	19.081.926	(810.977)
Gas naturale	Smc	7.051.378	8.339.626	(1.288.248)

*Include, oltre all'energia elettrica MT/BT (Media e Bassa Tensione), l'energia elettrica AT (Alta Tensione) utilizzata dai treni diagnostici e da altri mezzi di lavoro di RFI; non include l'energia elettrica AT assorbita dai treni delle imprese ferroviarie che operano sulla rete gestita da RFI

- per l'**energia elettrica per "usi interni**", un andamento pressoché costante (⁓1%) con un consumo che si attesta a circa 486 GWh. Si innalza fino al 42% la quota di energia elettrica coperta da Garanzie d'Origine, grazie all'entrata a regime del contratto di fornitura di energia green per circa 200 GWh/anno attivato nel maggio 2022 (la restante quota, così come l'energia elettrica per trazione, è approvvigionata direttamente da RFI sulla Borsa Elettrica (GME) tramite contratto con il GSE);
- per il **gasolio**, il cui consumo complessivo si attesta a circa 18,3 milioni di litri, una riduzione di circa il -4% riconducibile all'effetto combinato di:
  - una diminuzione dei consumi per l'attività di navigazione (-612 mila litri, dovuta a maggior utilizzo di unità navali più efficienti e minore richiesta di servizi di trasporto da parte delle IF tra Sicilia e Sardegna), per il riscaldamento (-250 mila litri, grazie alla dismissione di impianti sostituiti con pompe di calore a temperature meno rigide registrate nei mesi invernali), per l'alimentazione degli autoveicoli aziendali (-134 mila litri);
  - un aumento del consumo di gasolio per l'alimentazione dei mezzi d'opera RFI (+186 mila litri), riconducibile a maggiore attività manutentiva effettuata sull'IFN nel corso dell'anno;
- per il **gas naturale**, il cui consumo è pari a circa 7 milioni smc, una riduzione di circa il -15%, da attribuirsi principalmente alle più miti temperature registrate nel periodo invernale.

Da segnalare l'incremento di circa il 3% dell'**energia elettrica per trazione** approvvigionata e fornita nel 2023 da RFI – pari a ⁓5.780 GWh, - a tutte le imprese ferroviarie che hanno circolato sull'infrastruttura dovuto all'aumento nell'anno dei volumi di traffico su linee elettrificate.

In **ambito ambiente**, i risultati 2023 evidenziano, rispetto all'anno precedente:

Acqua	UM	2023	2022	Variazione
Acqua prelevata	litri	10.774.207	11.186.972	(412.765)
- di cui per uso civile	litri	*10.401.777*	*10.969.210*	*(567.433)*
- di cui per uso industriale	litri	*372.430*	*217.761*	*154.669*

- per le **acque**, il cui prelievo si attesta a circa 10,8 milioni di litri, un decremento dei consumi complessivi di circa il -4%, riferibile in particolare alla riduzione dei quantitativi registrati nei prelievi da acque sotterranee per usi civili per effetto della dismissione di alcuni pozzi e alla luce dei perfezionamenti nei metodi di rilevazione e gestione dei consumi, anche tramite diagnosi idriche.

Rifiuti	UM	2023	2022	Variazione
Rifiuti speciali	ton	252.735	248.793	3.942
- di cui non pericolosi	ton	*226.753*	*222.273*	*4.480*
- di cui pericolosi	ton	*25.982*	*26.520*	*(538)*

99% rifiuti speciali inviati a recupero

- per i **rifiuti** speciali, la cui produzione complessivamente risulta pari a circa 253 mila tonnellate, un andamento sostanzialmente in linea con l'anno precedente (∽2%) per effetto, da una parte, della riduzione (-538 tonnellate) dei rifiuti speciali pericolosi prodotti dalle attività industriali effettuate nel corso dell'anno, dall'altra, dell' aumento (4.480 tonnellate) dei rifiuti speciali non pericolosi riconducibile all'incremento delle attività manutentive, che hanno generato un maggior smaltimento di acciaio da materiali d'armamento fuori uso e di altri metalli ferrosi. Si mantiene sostanzialmente invariata nel biennio la proporzione tra rifiuti speciali non pericolosi (∽90%) e pericolosi (∽10%); trend in leggero aumento per la quota dei rifiuti speciali inviati a recupero che supera il 99%, a conferma del continuo impegno dell'azienda nella corretta gestione dei rifiuti.

La Carta dei Servizi

Nel 2023 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 2022 e gli obiettivi fissati per il 2023, 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 14 indicatori rappresentativi dei diversi fronti di azione e di attenzione della Società di maggiore rilevanza per il pubblico, gli obiettivi 2023 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, attraverso oltre 183 mila interviste a viaggiatori in partenza.

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

Sostenibilità: fissati in relazione alla dimensione di governance attraverso specifici 'Cantieri ESG' sviluppati per accelerare l'integrazione della sostenibilità in tutti i processi aziendali secondo il percorso tracciato con la Mappa di azione strategica per la transizione ESG di RFI. In particolare, sono stati individuati e raggiunti due obiettivi in chiave di coinvolgimento degli stakeholder: in un caso per definire insieme ad essi le migliori modalità di conduzione sul territorio degli interventi per la riduzione della vulnerabilità della rete; nell'altro caso per estendere a/condividere con la supply chain l'impegno per lo sviluppo sostenibile.

Sicurezza della circolazione e security: che ha visto anche per il 2023 raggiunto l'obiettivo di mantenere il rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" e numero totale dei km percorsi dai treni sulla rete RFI al di sotto del NRV (National Reference Value) assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme".

Servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM): in ottica di un continuo miglioramento della qualità del servizio di assistenza alle PRM, è stato ampliato il circuito Sala Blu, rendendo disponibile nel corso del 2023, a ulteriori 12 stazioni (obj prefissato 5), il servizio di assistenza gratuito dedicato ai viaggiatori a ridotta mobilità e con disabilità, nonché è stato pienamente raggiunto l'obiettivo di realizzare almeno 110 interventi per il miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni (innalzamento delle banchine all'altezza standard di 55 cm, ascensori, scale mobili, ecc.).

Con riferimento alla **qualità percepita**, i risultati 2023 dell'OdM evidenziano:

- per i viaggiatori soddisfatti (voti 6-9), con riferimento ai servizi offerti nelle stazioni, i risultati di customer satisfaction 2023 si mantengono per la maggior parte sopra il 97% con la qualità della stazione nel complesso al 98,3%, registrando una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente, con valori in lieve flessione in particolare per la pulizia che si attesta al 97,8 (-0,5 p.p. vs 2022). Al 94,8%, invece, la security che registra -0,7 p.p. rispetto all'anno precedente in particolare dovuto ai risultati registrati per il network Grandi Stazioni influenzati presumibilmente dagli eventi criminosi con vasta eco mediatica avvenuti nei primi mesi dell'anno nelle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini.

Ottiene invece l'89,1% di soddisfatti il nuovo indicatore introdotto da gennaio 2023 per rilevare in modo più puntuale e circoscritto il gradimento per l'Informazione al Pubblico erogata in stazione in condizione di criticità (IaP experience), l'indicatore, che viene sottoposto al giudizio solo di coloro che dichiarano di aver fatto esperienza diretta di ritardi nell'arrivo e/o partenza dei treni negli ultimi tre mesi, differisce sostanzialmente dall'indicatore utilizzato fino al dicembre 2022, che rilevava il generico sentiment dei viaggiatori rispetto alla IaP in criticità, senza riferimento ad un arco temporale specifico.

Una lettura più approfondita è offerta dall'analisi dei dati relativi ai viaggiatori pienamente soddisfatti (voti 7-9), sebbene non presi a riferimento nella Carta dei Servizi, che per alcuni dei macrofattori in calo sul fronte dei 'soddisfatti' mostra una crescita significativa rispetto al 2022 a suggerire una polarizzazione del giudizio del pubblico che, se non ha direttamente subito disservizi, tende a dare voti uguali o superiori al 7.Crescono infatti la security al 83,4% (+2,6%) – per effetto in particolare performance registrate nelle stazioni gestite direttamente da RFI (81,6%, +3,4%) - l'illuminazione al 89,7% (+1,4%), la pulizia al 89,4% (+0,4%).

- Sono sostanzialmente rimasti sui livelli di eccellenza già acquisiti negli anni precedenti i valori registrati nel 2023 per la qualità dei servizi Sale Blu erogati tra gennaio e dicembre con percentuali di viaggiatori soddisfatti per il servizio di assistenza nel complesso (voti 6-9) pari al 99,6% e pienamente soddisfatti (voti 7-9) pari al 98,9%.

Certificazioni di sostenibilità

La sostenibilità delle infrastrutture lineari e delle stazioni, anche nel 2023, è stata definita e controllata utilizzando, tra l'altro, indicatori di natura ambientale e sociale riferiti all'intero ciclo di vita delle opere stesse, tenendo conto non solo di soglie e indirizzi normativi, ma anche facendo ricorso volontario a protocolli e metodologie finalizzati anche alla certificazioni del rispetto dei più avanzati standard di sostenibilità e, più in generale, ad innalzare la qualità delle opere, tra cui ad esempio il protocollo Envision, LEED, GBC Historic Building.

Nel corso dell'anno, il progetto del Collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia, strategico per migliorare la mobilità del territorio attraverso una più efficace intermodalità treno-aereo, ha ottenuto la certificazione di sostenibilità **ENVISION - livello GOLD**, sulla base di una valutazione puntuale in relazione ai 64 crediti di sostenibilità ambientale, economica e sociale che hanno consentito di valorizzare i benefici del progetto in termini di miglioramento della qualità della vita, resilienza ai cambiamenti climatici, uso efficiente delle risorse naturali anche in ottica di circular economy. Sempre nel 2023, per i progetti di riqualificazione delle stazioni di Frosinone e Potenza Centrale, è stato portato avanti il percorso di certificazione secondo il protocollo di sostenibilità per gli edifici "LEED for Transit Station" ed è stata effettuata la registrazione sul portale dell'ente certificatore americano Green Building Council Italia (GBC ITALIA), mentre i progetti di riqualificazione delle stazioni di Lecce e di Tolentino è stato avviato il processo di certificazione GBC Historic Building, dedicato specificamente agli edifici storici che costituiscono "testimonianza materiale avente valore di civiltà" e sono in corso le registrazioni dei due progetti sul portale dell'ente certificatore.

Cantieri sostenibili

Per attuare un modello integrato di sviluppo di infrastrutture sostenibili in tutte le fasi di gestione degli investimenti, in fase di costruzione RFI promuove "cantieri sostenibili" adottando soluzioni, azioni e interventi volti alla riduzione degli impatti sull'ambiente, alla promozione processi di economia circolare, alla salvaguardia della biodiversità e degli ecosistemi.

La progettazione ambientale riveste un ruolo determinante per migliorare l'interazione con il territorio di riferimento e le popolazioni coinvolte. A tal proposito vengono generalmente sviluppati elaborati progettuali specifici quali il Progetto Ambientale della Cantierizzazione (PAC) e Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) atti ad individuare gli aspetti ambientali significativi correlati alle lavorazioni di cantiere, nonché le misure di mitigazione e le attività di monitoraggio ambientale necessarie a garantire un corretto presidio ambientale del cantiere.

Inoltre, RFI promuove sinergie operative per implementare ed attuare politiche di sostenibilità in cantiere e stimolare scelte sostenibili da parte dell'intera supply chain, con particolare riferimento alle nuove opere infrastrutturali:

- le convenzioni d'appalto richiedono l'applicazione in cantiere di sistemi di gestione ambientale in conformità alla norma UNI EN ISO 14001;
- gli appaltatori sono tenuti contrattualmente a rendicontare periodicamente le emissioni di CO_2 correlate agli approvvigionamenti degli specifici cantieri;
- i disciplinari tecnici di gara per i progetti PNRR sono stati integrati con criteri premiali in tema di sostenibilità.

RFI è inoltre parte attiva dei Tavoli di lavoro in ambito Associazione Infrastrutture Sostenibili che hanno portato alla pubblicazione dei Paper in tema di "Cantiere Sostenibile" e "Calcestruzzo sostenibile". Nel 2023 RFI ha partecipato agli ulteriori Tavoli di lavoro in tema "LCA per infrastrutture sostenibili" e "Gestione Terre e rocce da scavo" e "Stakeholder Engagement".

1	MASSIMIZZAZIONE DEL RIUTILIZZO DELLE RISORSE
2	UTILIZZO DI MEZZI E ATTREZZATURE BASSO EMISSIVE
3	MINIMIZZAZIONE E MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI DAGLI AGENTI FISICI
4	OTTIMIZZAZIONE DELLA LOCALIZZAZIONE E DELLA LOGISTICA DEL CANTIERE (AREE, TEMPI, MODALITÀ)
5	TUTELA, MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE DELLE RISORSE TERRITORIALI LOCALI
6	SINERGIA CON CANTIERI/OPERE/INTERVENTI/IMPIANTI ESTERNI
7	UTILIZZO DI PRODOTTI E TECNOLOGIE A BASSO IMPATTO
8	DECARBONIZZAZIONE E RAZIONALIZZAZIONE DELLE FONTI ENERGETICHE

GESTIONE AMBIENTALE

Nel corso dell'esercizio 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 della sicurezza descritto nel paragrafo "La nostra azienda" ed applicato nel governo sia delle attività portate avanti direttamente dal personale della Società sia 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 degli scarichi idrici", "Gestione dei prelievi idrici", "Gestione degli interventi in aree naturali protette e/o soggette a vincolo paesaggistico", "Gestione dei dispositivi di protezione individuale" e di "Valutazione del rischio stress e di altri rischi psicosociali lavoro-correlati". Sono stati altresì emanati gli Elenchi degli obblighi di conformità normativa di RFI relativi alla tutela ambientale e alla salute e sicurezza sul lavoro.
È stata garantita, infine, 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.

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari civili e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2023 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 2023, 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 evoluzioni di rilievo nell'esercizio, si rinvia a quanto riportato in dettaglio nell'analoga sezione della Relazione Finanziaria Annuale 2022.

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

Si rappresentano di seguito i procedimenti penali D.Lgs. 231/2001 che nel corso dell'anno hanno subito evoluzioni nonché i procedimenti di nuova comunicazione.

EVOLUZIONI

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: a seguito dell'impugnazione, avvenuta nel 2022, da parte del Pubblico Ministero della sentenza pronunciata nel 2021 (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 stato celebrato il Giudizio di Appello avanti la Corte di Appello di Caltanissetta, definito con sentenza il 10 maggio 2023. Il Giudicante nel confermare l'assoluzione della Società e dei dirigenti e dipendenti prosciolti nel primo grado di giudizio e la condanna del Dirigente Centrale Operativo, ha emesso sentenza assolutoria per il capo tronco, condannato in primo grado.

In data 29 novembre 2023 è stata depositata la motivazione della sentenza. La sentenza è divenuta irrevocabile per tutti gli imputati, tranne per l'AD pro tempore rispetto al quale i termini di impugnazione scadono il 29 febbraio 2024.

NUOVA COMUNICAZIONE

Procedimento penale n. 4309/2023 RGNR: in data mercoledì 30 agosto, alle 23.50 circa, lungo la linea ferroviaria Torino-Milano, nei pressi della stazione di **Brandizzo**, un treno non in servizio commerciale ha investito 5 operai di una impresa subappaltatrice addetta ai lavori di manutenzione sull'infrastruttura, causandone il decesso. La Procura di Ivrea ha incardinato il procedimento penale n. 4309/2023 rgnr a carico di 4 persone giuridiche e 11 persone fisiche. Per quanto attiene alle persone giuridiche sono iscritte nel registro degli indagati le Società RFI S.p.A., SiGiFer S.r.l (subappaltatore), CLF S.p.A. e UNIFERR S.r.l. (società appaltatrici) per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies D.lgs. 231/01. Quanto alle persone fisiche risultano indagati per i reati di omicidio (art. 575 c.p.) e di disastro ferroviario (art. 430 c.p.) il dipendente di RFI S.p.A. con ruolo di titolare dell'interruzione e il capo cantiere della SiGiFer S.r.l.. Risultano, inoltre, iscritti nel registro degli indagati per i reati di omicidio colposo plurimo con violazione delle norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro (art. 589, commi I, II e V c.p.) e di disastro ferroviario colposo (art. 449 c.p.) un dirigente e un dipendente di RFI S.p.A. ed esponenti delle Società SiGiFer S.r.l, CLF S.p.A. e UNIFERR S.r.l. Il procedimento penale pende in fase di indagini preliminari.

Altri procedimenti penali rilevanti

Si rappresentano di seguito le evoluzioni del 2023 degli altri procedimenti penali rilevanti e di quelli 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.

EVOLUZIONI

Procedimento penale n. 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: in data 3 luglio 2023 è stata celebrata l'udienza preliminare. In relazione alla posizione di tre dipendenti di RFI imputati (due operai ed il CUM), che avevano chiesto di essere giudicati nell'ambito del rito abbreviato, il GUP ha emesso sentenza di condanna alla pena di anni 3 di reclusione per i reati di disastro ferroviario colposo e omicidio colposo per i due operai della manutenzione mentre ha assolto il CUM, dichiarando non doversi procedere nei confronti di tutti e tre gli imputati per il reato di lesioni personali colpose per difetto di querela.
L'udienza preliminare celebrata contestualmente nell'ambito del rito ordinario si è conclusa con la decisione del GUP di prosciogliere tutti gli imputati in ordine al reato di lesioni personali colpose per difetto di querela, per l'ex AD pro tempore (oltre che per diverse posizioni apicali di Alstom) è stato disposto il non luogo a procedere per i reati di disastro ferroviario colposo e omicidio colposo in quanto gli elementi acquisiti non consentono di formulare una ragionevole previsione di condanna, mentre per l'allora Direttore di Produzione e altri quattro dipendenti di ALSTOM è stato disposto il rinvio a giudizio per il quale pende dibattimento.

Procedimento penale n. 6305/2009 RGNR relativo all'incidente occorso in **Viareggio** il 29 giugno 2009: a seguito del deposito delle motivazioni della sentenza emessa dalla Corte di Appello di Firenze sono stati presentati dalle difese riferibili al Gruppo FS – nell'interesse delle persone fisiche ancora coinvolte e delle società responsabili civili – i ricorsi per Cassazione. Per le statuizioni civili ha presentato ricorso una associazione (Medicina Democratica). Si rammenta che il nuovo giudizio di appello è scaturito dal rinvio disposto dalla Corte di Cassazione, con la decisione depositata il 6 settembre 2021. Per quanto di interesse del Gruppo FS, la Corte di Appello: (i) ha assolto "per non aver commesso il fatto" il Direttore pro tempore della Divisione Cargo di

Trenitalia S.p.A. (condannato invece in qualità di ex AD di Cargo Chemical) e altri due dirigenti, l'uno in forza in RFI S.p.A. e l'altro, all'epoca dei fatti, in Trenitalia S.p.A.; (ii) ha rideterminato, riducendole, le precedenti condanne nei termini a seguire: per l'ex AD di FS S.p.A., imputato anche quale ex AD di RFI S.p.A., in anni 5 di reclusione; per l'ex AD di RFI S.p.A., in anni 4, mesi 2 e giorni 20 di reclusione; per l'ex AD di Trenitalia S.p.A., in anni 4, mesi 2 e giorni 20 di reclusione; per l'ex AD di Cargo Chemical, poi responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A., in anni 4 di reclusione. Il Collegio ha inoltre confermato, con riduzione della pena, le condanne di 9 imputati esterni al Gruppo nonché l'assoluzione di un imputato straniero. Sono state altresì annullate le statuizioni disposte dai precedenti giudici in favore di due associazioni costituite parte civile (Dopo Lavoro Ferroviario e Medicina Democratica) e sono state revocate quelle disposte in favore del Comune di Viareggio, rinunciante alla costituzione di parte civile. Il nuovo giudizio in Cassazione si è concluso all'udienza del 15 gennaio 2024 ad esito della quale è stata data lettura del dispositivo della sentenza. In particolare, la Suprema Corte, ritenuta definitivamente accertata la responsabilità per i fatti occorsi a Viareggio a carico dell'AD pro tempore di RFI e AD pro tempore di FS, dell'AD pro tempore di Cargo Chemical S.r.l. anche nella qualifica di Responsabile pro tempore della BU Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica nonché di tutti gli imputati esterni al Gruppo FS, ha disposto l'annullamento della sentenza pronunciata nei confronti dei medesimi dalla Corte d'Appello di Firenze con rinvio ad altra sezione della medesima Corte "*limitatamente all'entità della riduzione di pena per le circostanze attenuanti generiche*[6]" e, quindi, esclusivamente ai fini della rideterminazione della pena.
La Corte di Cassazione ha, invece, respinto tutti i motivi di ricorso presentati nell'interesse dell'AD pro tempore di Trenitalia, per il quale dunque è divenuta irrevocabile l'accertamento della responsabilità nonché la pena comminata dalla Corte d'Appello di Firenze. Con riferimento, infine, alle statuizioni civili e alle spese di giudizio, il Collegio Giudicante ha rigettato i ricorsi presentati avverso la sentenza della Corte di Appello dai responsabili civili FS, RFI, Trenitalia nonché dalle società esterne al Gruppo FS, condannandoli in solido agli imputati alle medesime riferibili, alla refusione delle spese di rappresentanza e difesa sostenute dalla parte civili nel Giudizio di Cassazione. È stato, altresì, rigettato il ricorso dell'associazione Medicina Democratica Onlus depositato avverso la pronuncia della Corte di Appello di Firenze che aveva escluso il diritto al risarcimento del danno in favore della predetta associazione.

Non risulta ancora fissato il nuovo giudizio innanzi alla Corte di Appello di Firenze a seguito dell'accoglimento dei ricorsi straordinari per errore materiale della sentenza emessa dalla Cassazione nel 2021, proposti ex art. 625bis c.p.p. dai Responsabili civili Trenitalia S.p.A. e Mercitalia Logistics S.p.A., che ha determinato l'annullamento con rinvio in appello delle statuizioni civili disposte in favore delle parti civili Codacons e Cittadinanza Attiva Onlus.

Procedimento penale n. 5463/10 RGNR iscritto nei confronti di due dirigenti 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 18 aprile 2023 la Suprema Corte di Cassazione ha rigettato i ricorsi presentati dai due funzionari RFI condannati dalla Corte di Appello di Cagliari a due anni di reclusione. La sentenza pertanto è divenuta definitiva.

Procedimento penale n. 406/2018–RGNR - 1667/2018 rg gip: è stato definito nella fase dell'udienza preliminare avanti il GUP di **Matera** con l'assoluzione dei tre dipendenti di RFI. Le motivazioni della sentenza depositate in data 24 luglio 2023 danno atto dell'infondatezza delle accuse mosse a carico dei dipendenti imputati concludendo per una pronuncia assolutoria piena secondo la previsione normativa prevista dall'art. 530 comma 1 cpp "perché il fatto non sussiste". La sentenza è divenuta definitiva in data 17 ottobre 2023.

NUOVA COMUNICAZIONE

Procedimento penale n. 3216/2017 (al quale sono stati riuniti i pp nn. 14614/21 e 270/2022 rgnr) iscritto dalla Procura di Torino a carico del medico dell'impianto OGR di Torino nel periodo dal 12/1970 all'11/1979 in relazione al decesso e alla malattia per esposizione ad amianto di alcuni lavoratori che prestavano l'attività presso il suddetto impianto. Nel corso dell'Udienza Preliminare il GUP, preso atto delle istanze di citazione del responsabile civile avanzate dalle parti civili, ha disposto la citazione del responsabile civile RFI, ed ha emesso decreto di rinvio a giudizio. Il procedimento è attualmente pendente in dibattimento innanzi al Tribunale di Torino.

6. La riduzione della pena in relazione alle circostanze attenuanti generiche era stata determinata dalla Corte d'Appello di Firenze nella misura di 1/9 per tutti gli imputati interni ed esterni al Gruppo FS

Altre indagini

EVOLUZIONI

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 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. Tale giudizio si è concluso con ordinanza n.4291/2023 che ha respinto i ricorsi presentati da RFI e Trenitalia, confermando la sentenza del Consiglio di Stato in base alla quale RFI resterebbe obbligata solo per metà (i.e. € 50.000) al pagamento della sanzione.
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" in data 11 aprile 2022, mentre Trenitalia ha presentato ricorso in Cassazione in data 7 luglio 2022, quest'ultimo dichiarato inammissibile con ordinanza del 4 maggio 2023.

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 risulta definito il giudizio di appello promosso da Italo-NTV contro la sentenza del TAR n. 1239/2017 che ha rigettato il suo originario ricorso avverso la Delibera ART n. 70/14 con provvedimento di estinzione del Consiglio di Stato del 24 luglio 2023, a fronte della rinuncia alla prosecuzione dello stesso per carenza di interesse da parte di Italo-NTV del 10 maggio 2023.

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 con Delibera n. 175 del 16 dicembre 2021 l'ART aveva concluso il procedimento inizialmente sorto avverso la Delibera ART n. 96/2015, 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. Per quest'ultimo l'udienza è fissata al 16 aprile 2024.

Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART n. 64 del 31 luglio 2015 – Ricorso RFI al TAR

Piemonte vs. Delibera n. 33/2016 di chiusura del procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 64.

Rinviando alle precedenti relazioni per maggiori dettagli, si fa presente che con sentenza n. 157 del 17 febbraio 2021 il TAR Piemonte ha rigettato il ricorso promosso da RFI avverso la Delibera n. 33/2016, rappresentando che il suo sindacato rispetto alle valutazioni dell'ART deve mantenersi ad un livello "debolmente intrinseco" e su questo presupposto ha ritenuto ragionevoli le decisioni dell'ART, ancorché non sempre coerenti con i dati forniti da RFI in giudizio. In data 17 maggio 2021 RFI ha promosso appello al Consiglio di Stato avverso la sopra citata sentenza.
Con sentenza n. 1562/2024 del 16.2.2024 il Consiglio di Stato ha respinto l'appello promosso da RFI.

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 19, 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. 43/19 è stata impugnata innanzi al TAR Piemonte da un gruppo di imprese ferroviarie del settore merci (notificato a RFI in data 17 giugno 2019) nonché da Trenitalia con ricorso straordinario innanzi al Capo dello Stato (notificato a RFI in data 14 giugno 2019) e successivamente trasposto dinanzi al TAR Piemonte a seguito di atto di opposizione dell'ART.

Per quanto riguarda il Ricorso promosso dalle IF Merci, con sentenza n.979 del 12 dicembre 2023 il TAR Piemonte ha:

- dichiarato inammissibile il ricorso con riferimento alla Delibera n.96/2015;
- affermato la natura tecnico-discrezionale delle determinazioni dell'ART, anche con riferimento alla regolazione economica, con la conseguenza che il giudice deve limitarsi a verificare se la valutazione espressa dall'Autorità rientri o meno nella ristretta gamma di risposte plausibili, ragionevoli e proporzionate, che possono essere date a quel problema alla luce della tecnica, delle scienze rilevanti e di tutti gli elementi di fatto;
- riconosciuto la legittimità del sistema di contabilità regolatoria "per processi industriali" adottato per i servizi afferenti al PMdA e la conformità degli atti impugnati al superiore quadro normativo e giurisprudenziale;
- ritenuto infondata la censura di disomogeneità tra il modello contabile applicato al PMdA e quello relativo ai servizi extra PMdA;
- dichiarato infondati tutti gli altri motivi di ricorso alla stregua delle risultanze della Verificazione e della sua successiva integrazione.

Il ricorso promosso da Trenitalia 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 che, con sentenza n. 1706/2024 del 20 febbraio 2024, ha respinto l'appello.

Procedimento AGCM A/519 – Regione Veneto.

Rinviando alle precedenti relazioni per maggiori dettagli, si fa presente che in data 6 settembre 2023, con sentenza n. 13627 del 2023, il Tar Lazio ha annullato il provvedimento impugnato (AGCM n. 27878 adottato in data 31 luglio 2019 a conclusione del procedimento A519), escludendo la sussistenza di un collegamento tra l'elettrificazione delle linee e l'affidamento del servizio, sottolineando, anche in ragione dell'affidavit prodotto da RFI fin dal procedimento, che *"il programma degli investimenti infrastrutturali è stato, come di regola, elaborato tenendo conto delle indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e degli obiettivi strategici indicati dalla programmazione di governo"*.
In data 4 dicembre 2023 l'AGCM ha notificato a RFI l'atto di citazione in appello per la riforma della sopramenzionata sentenza. RFI si è costituita in giudizio in data 04 gennaio 2024.

Delibera ART n. 147/2022
Si fa riferimento alle Delibere ART 126 e 127 del 27 luglio 2023 con cui l'Autorità ha concluso il procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 147/2022 per la violazione dell'articolo 23, comma 3, del D.lgs. 112/2015 relativamente alle limitazioni nell'assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2023. Nello specifico è stato 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.
RFI, a seguito di specifiche valutazioni condotte anche con l'ausilio del legale esterno incaricato, ha ritenuto opportuno impugnare dinanzi al TAR Piemonte i suddetti provvedimenti. L'udienza pubblica è fissata al 5 giugno 2024.

Ricorso al TAR Lombardia (R.G. 1366/–022) - 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).

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 e ARERA.
In vista della Camera di Consiglio fissata il 22 febbraio 2023, l'Avvocatura di Stato ha depositato memoria difensiva per CSEA e ARERA, in cui ha rappresentato che l'interpretazione dell'art. 29 del decreto-legge n. 91/2014 - nel senso di limitare il RTS ai consumi di energia elettrica legati al c.d. uso trazione - sarebbe già stata resa nota dall'Autorità in alcune precedenti delibere. Su tale presupposto, quindi, ha formulato una eccezione di inammissibilità, per carenza di interesse, ed una eccezione di improcedibilità, per tardività, dei ricorsi.
Alla Camera di Consiglio del 22 febbraio 2023, nonostante la comune richiesta delle parti di un rinvio del merito a breve, il Collegio ha reputato, in considerazione della rilevanza delle questioni prospettate, di dover comunque affrontare prima la fase cautelare del giudizio ed ha fissato il 22 marzo 2023 la Camera di Consiglio.
Con memoria depositata il 20 marzo 2023, RFI ha prontamente replicato all'eccezione di controparte in ordine alla inammissibilità e tardività del ricorso introduttivo e dei motivi aggiunti.
Alla Camera di Consiglio del 22 marzo 2023, al fine di valutare con maggiore attenzione la fondatezza delle eccezioni formulata da ARERA e CSEA, il Collegio ha rinviato la causa all'udienza pubblica del 22 novembre 2023. Con sentenza n. 2874 pubblicata il 30 novembre 2023, il TAR Lombardia ha ritenuto l'inequivocità del tenore letterale del citato art. 29 nel correlare il Regime tariffario speciale ai servizi di trasporto ferroviari esercitati sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, e non pertanto anche agli ulteriori "usi diversi", e non suscettibile quindi di essere diversamente interpretato, rigettando le difese di RFI sul punto anche in ragione del passaggio in giudicato di un ricorso avverso due precedenti Delibere ARERA che, secondo il Giudice, avrebbero già delimitato l'ambito di applicazione del Regime tariffario speciale ai soli usi trazione.
In data 29 febbraio 2024, RFI ha proposto appello dinanzi al Consiglio di Stato nei confronti di ARERA e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) – dandone comunicazione quali cointeressati a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Trenitalia S.p.A., ITALO-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. – per la riforma, previa concessione di misure cautelari ai sensi dell'art. 55, comma 10, c.p.a., della suddetta sentenza.
Si è in attesa della comunicazione della fissazione dell'udienza per la discussione del merito del ricorso in appello, richiesta ai sensi dell'art. 55, comma 10, c.p.a..

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.

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
Compenso variabile:	rapporto di lavoro Direttore Generale	170.000

(*) il 19 maggio 2023 si è insediato il nuovo Consiglio di Amministrazione. I compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale sono stati definiti in continuità con quelli previsti nell'ambito del precedente mandato.

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

Nel corso del 2023 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.:

- Operazione di scissione della partecipazione al capitale (100%) della Bluferries S.r.l. a beneficio di Mercitalia Logistics S.p.A. con effetto dal 1° novembre 2023;
- Approvazione del progetto di scissione parziale di Ferservizi S.p.A. del ramo d'azienda rappresentato dalla Business Unit Energy in favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. da parte del CdA del 19 dicembre 2023.

RFI ha inoltre adottato e recepito, a seguito dell'attività di direzione e coordinamento esercitata da FS, i seguenti atti:

- le "Linee Guida per le attività negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane";
- il "Framework Anti-Corruption";
- la Policy "Disciplina delle Operazioni con Parti Correlate'' e Linee Guida e Procedura "Applicazione della disciplina delle Operazioni con Parti Correlate";
- la "Procedura per la gestione delle Segnalazioni".

In merito all'attività di direzione e coordinamento esercitata da RFI in qualità di Capogruppo del Polo Infrastrutture si evidenzia che, con delibera del Consiglio di Amministrazione di RFI del 19 maggio 2023 è stato istituito il "Comitato aziendale Polo Infrastrutture" con il compito di individuare, nel rispetto delle linee strategiche definite dal Consiglio di Amministrazione, indirizzi attuativi in materia di attività di Direzione e Coordinamento delle Società facenti parte del Polo Infrastrutture.

Il Comitato ha approvato, nell'anno 2023, l'emissione dei seguenti atti di direzione e coordinamento:

- LG n.01 v.01 del 09/08/2023 "Atto di Direzione e Coordinamento nell'ambito del Polo Infrastrutture per il processo di gestione integrata e con cantieri di compenso delle terre e rocce da scavo";
- LG n.02 v.01 del 09/08/2023 "Atto di direzione e coordinamento nell'ambito del Polo Infrastrutture per il processo di ingegnerizzazione digitale dei cantieri materiali e immateriali con gli strumenti BIM 4D e 5D".

In data 6 ottobre 2023, con apposita Comunicazione Organizzativa Intersocietaria, (CO/I n 100/P/AD) è stato istituito il "Comitato aziendale per la Ricerca e Innovazione del Polo Infrastruttura" con compiti propositivi e di indirizzo tecnico-scientifico in materia di:

- ricerca scientifica di settore per il Polo Infrastrutture su tematiche quali mobilità, infrastrutture, sostenibilità, cambiamenti climatici, trasformazione verde, trasformazione digitale, sistemi di trasporto innovativi, economia condivisa, impatti socioeconomici ed ambientali dei sistemi di trasporto;
- alta formazione e partnership con Università, Fondazioni ed Enti di ricerca;
- innovazione di rilevanza strategica per il Polo Infrastrutture, con ricadute significative dal punto di vista dell'avanzamento tecnologico e dell'impatto sui processi e sui servizi.

FATTORI DI RISCHIO

Per lo svolgimento delle attività di risk management RFI, coerentemente con quanto previsto dalla capogruppo FSI, adotta la seguente tassonomia articolata su 4 macrocategorie (Strategici, Operativi, Compliance, ESG) che raggruppano specifiche tipologie di rischio:

RISCHI STRATEGICI	**Mercato**	Rischi derivanti dalle evoluzioni del mercato che possono compromettere o ridurre la capacità di creare valore aggiunto e redditività
	Macroeconomico	Rischi che descrivono shock macroeconomici che possono interessare un Paese, un continente o avere riflesso su scala mondiale
	Finanziario	Rischi che comportano una variabilità inattesa degli investimenti (tasso di cambio, tasso di interesse, liquidità)
RISCHI OPERATIVI	**Infrastruttura & Mezzi**	Rischi che comportano riflessi negativi sulla gestione e sullo sviluppo della rete e dell'infrastruttura (ferroviaria e stradale) nonchè della flotta (treni, bus, navi)
	Technology, Digital & Cyber	Rischi legati al processo di transizione digitale, allo sviluppo ed alla gestione dei sistemi IT, anche in relazione ad eventi di cyber crime
	Approvvigionamento	Rischi legati alla supply chain (qualifica dei fornitori, processo negoziale, gestione contrattuale)
	Persone e Organizzazione	Rischi derivanti dalla mancanza di competenze interne, inadeguatezza dei programmi di formazione, del processo di pianificazione del turnover e inefficacia delle politiche di assunzione e retention
	Safety	Rischi connessi alle attività di tutela ambientale, sicurezza sul lavoro e sicurezza di esercizio
RISCHI COMPLIANCE	**Regolatorio**	Rischi che prevedono la modifica avversa del quadro normativo entro il quale opera il Gruppo e le sue Società e rischi di violazione delle leggi e dei regolamenti internazionali e/o nazionali
	Legale e Contrattuale	Rischio di inadempimento contrattuale e gestione dei contenziosi
RISCHI ESG	**Ambientale**	Rischi connessi al cambiamento climatico e alle politiche per la transizione verso una *low-carbon economy*
	Sociale e tutela dei diritti umani	Rischi connessi a tensioni sociali e di mancato o minore rispetto dei diritti umani
	Etica	Rischi derivanti da comportamenti intenzionalmente scorretti o corruttivi posti in essere da persone all'interno o all'esterno del Gruppo, al fine di ottenere un vantaggio improprio o illecito

Si riportano di seguito in forma sintetica e non esaustiva i principali eventi a cui RFI è potenzialmente esposta e l'indicazione delle principali azioni di gestione adottate, con la precisazione che:

- con riferimento ai rischi finanziari (di credito, di liquidità e di tasso di interesse e di cambio) si rinvia alle Note esplicative al bilancio per una più dettagliata trattazione, in linea con quanto previsto dai principi contabili di riferimento;
- con riferimento alle analisi ed alle azioni in materia di Safety si rimanda ai paragrafi della presente Relazione sulla gestione dedicati (La nostra azienda, Sicurezza dell'esercizio ferroviario, Sicurezza e resilienza dell'Infrastruttura e Gestione Ambientale).

RISCHI STRATEGICI

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Mercato		
• Crisi di settori o clienti rilevanti per il business • Aumento competitività e ingresso nuovi operatori	• Miglioramento della qualità del servizio offerto anche attraverso il monitoraggio degli indicatori della customer experience	• Orientamento del mercato verso una mobilità eco-sostenibile • Evoluzione normativa a favore di modelli di trasporto a basso impatto ambientale • Transizione verso la mobilità green (mezzi full hybrid e biocarburanti)
Macroeconomico		
• Scenario inflattivo e incremento prezzi • Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime • Congiuntura macroeconomica sfavorevole (es. recessione, stagnazione) • Instabilità geopolitica e conflitti • Emergenze sanitarie e sociali	• Monitoraggio continuo dell'andamento dei principali indicatori macroeconomici ' dell'andamento dei prezzi di materie prime ed energia • Efficientamento energetico (flotta e impianti idustriali) • Auto-produzione di energia rinnovabile • Modelli di gestione delle situazioni di crisi • Monitoraggio continuo del quadro geo-politico	
Finanziario[7]		
• Dipendenza dai contributi pubblici • Mancato adempimento ad un'obbligazione da parte di un cliente o di una controparte di uno strumento finanziario • Difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie • Oscillazione tassi di interesse e tassi di cambio	• Definizione requisiti minimi delle controparti finanziarie (merito di credito, limiti di concentrazione e prodotti finanziari utilizzabili) • Monitoraggio flussi di cassa, necessità di finanziamento e liquidità • Apertura linee di credito dedicate (sustainability linked back-up facility) • Operazioni di copertura attraverso strumenti derivati	

7. La disamina dei rischi e delle conseguenti azioni è integrata, per la componente dei rischi prettamente finanziari, dalla più ampia informativa fornita nelle note esplicative al bilancio

RISCHI OPERATIVI

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Infrastruttura & mezzi		
• Criticità/ritardi negli iter autorizzativi dei progetti • Criticità/ritardi nella progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali • Guasto/obsolescenza impianti e tecnologie a supporto dell'infrastruttura ferroviaria • Divari prestazionali dell'infrastruttura ferroviaria e stradale • Atti intenzionali (fisici o logici) volti a danneggiare e/o distruggere asset aziendali • Obsolescenza/indisponibilità della flotta • Indisponibilità temporanea della rete ferroviaria/stradale nazionale e internazionale	• Monitoraggio dell'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali • Modello di gestione a vita intera degli asset • Approccio risk based (Project Risk Management) • Task-Force Intersocietaria Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza • Programmazione e riprogrammazione operativa delle manutenzioni • Gestione delle anomalie ed emergenze • Diagnostica evoluta e manutenzione predittiva • Progressiva estensione del sistema di coordinamento e controllo della circolazione ferroviaria (SCCM) • Rinnovamento della flotta (treni, bus, navi, mezzi della logistica e tecnici) • Aumento della capacità della rete ferroviaria • Potenziamento e valorizzazione delle stazioni e dei servizi connessi • Interlocuzione con gli Enti Pubblici e gli altri stakeholder nazionali e internazionali • Rafforzamento dei sistemi di sicurezza e di videosorveglianza	
Technology, Digital & Cyber		
• Criticità nell'aggiornamento dell'architettura dell'infrastruttura tecnologica e digitali • Nuove vulnerabilità cyber legate all'introduzione di nuovi sistemi/piattaforme • Obsolescenza/inadeguatezza/ indisponibilità di strumenti tecnologici e digitali • Incremento numerosità e sofisticazione degli attacchi cyber • Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di dati	• Aggiornamento delle misure di sicurezza tecnologiche ed organizzative • Definizione di procedure di crisis management • Potenziamento del Cyber Security Operation Center (C-SOC) • Adozione di una common platform di Gruppo • Iniziative di formazione e sensibilizzazione	• Sviluppo di nuovi strumenti tecnologici (Intelligenza Artificiale)
Approvvigionamento		
• Criticità nella reperibilità di beni/servizi sul mercato • Inadeguatezza degli appaltatori/ contraenti generali e/o dei soggetti tecnici • Inadeguata definizione del fabbisogno di beni, servizi e lavori	• Sistema di qualificazione fornitori e Vendor Rating (incluso "Rating ESG") • Definizione governance e procedure • Aggiornamento continuo del piano dei fabbisogni • Definizione di strumenti contrattuali flessibili • Internalizzazione dei processi critici	
Persone e Organizzazione		
• Competenze specialistiche di difficile reperibilità sul mercato • Perdita di personale chiave • Motivazione del personale, senso di appartenenza e worklife balance • Politiche retributive e sistema di compensation • Criticità con organizzazioni sindacali • Sottodimensionamento del personale	• Sistema di Talent Performance Development • Politiche retributive, formative e di diversificazione del lavoro • Sviluppo e ottimizzazione degli strumenti e delle metodologie a supporto dei processi di selezione e formazione • Piano di Diversity&Inclusion e interventi a sostegno delle persone interne al Gruppo (caring interno, politiche sociali, engagement) • Sottoscrizione di accordi ed intese relativi all'organizzazione del lavoro • Rafforzamento piano di assunzioni	

RISCHI COMPLIANCE

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Regolatorio		
• Cambiamenti della normativa e della regolamentazione nazionale e internazionale • Non conformità rispetto a normative/ regolamenti/standard nazionali e internazionali	• Monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare • Interlocuzione con gli Enti Pubblici e gli altri stakeholder nazionali e internazionali • Definizione, attuazione e monitoraggio di programmi di compliance • Iniziative di formazione/informazione	
Legale e contrattuale		
• Inadempimenti contrattuali • Contratti non in linea con normative/ procedure vigenti • Contenziosi con fornitori, clienti, personale o enti terzi	• Monitoraggio andamento contenziosi	

RISCHI ESG

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Ambientale		
• Rischi climatici fisici acuti e cronici • Rischi climatici di transizione • Incompletezza delle informazioni per la definizione dei piani di adattamento	• Valutazione delle vulnerabilità degli asset e dei territori • Monitoraggio real-time dei fenomeni climatici, degli asset e dei territori • Pianificazione di interventi specifici di adattamento per asset • Progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-resilient • Analisi di scenario per la valutazione degli impatti e della resilienza dei business	• Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile
Sociale e tutela dei diritti umani		
• Pratiche discriminatorie • Criticità con stakeholder interni ed esterni	• Codice Etico di Gruppo • Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna • Iniziative di Diversity&Inclusion • Iniziative per il coinvolgimento degli stakeholder	
Etica		
• Corruzione, frodi e/o accordi collusivi tra dipendenti e controparti, pubbliche e private	• Codice Etico e Policy Anticorruzione di Gruppo • Adesione al Global Compact delle Nazioni Unite • Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna • Sottoscrizione di convenzioni, protocolli e accordi con Autorità/Enti istituzionali • Monitoraggio realizzazione delle opere PNRR	

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le più recenti stime dell'OCSE prefigurano per il 2024 un rallentamento del PIL globale.
Il quadro nazionale risente del contesto internazionale, con una crescita del PIL 2023 di circa lo 0,7%, frenata dall'inasprimento delle condizioni creditizie e dai prezzi dell'energia ancora elevati.
L'inflazione al consumo ha registrato una flessione, scendendo nel 2023 al 5,4%, rispetto all'8,4% registrato nel 2022; le previsioni collocano nettamente in diminuzione la media del prossimo triennio, che si attesterebbe al 2%, riflettendo l'andamento in diminuzione dei prezzi delle materie prime e dei prodotti intermedi (Fonte Bankitalia).
L'energia elettrica, dopo il picco registrato nel corso del 2022, ha iniziato una graduale discesa proseguita nel corso del 2023, che dovrebbe confermarsi anche nel 2024.
La Società ha individuato azioni industriali finalizzate 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 al proseguimento delle installazioni nelle stazioni di luci LED su pensiline, sottopassi e torri faro.
Con riferimento al contesto trasportistico ed all'evoluzione della domanda di mobilità, si ha attualmente evidenza di un traffico passeggeri in continuo aumento rispetto al 2022 ed al 2023.
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. 95/2023 del 31 maggio 2023, ha avviato un procedimento consultivo per la revisione dei suddetti criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, che si concluderà il 15 marzo 2024.

Nel 2024 e più in generale nell'arco decennale del Piano d'Impresa, in un contesto di forte incertezza e volatilità dei mercati e della capacità produttiva della supply chain, particolare attenzione dovrà essere dedicata all' interlocuzione con gli stakeholders istituzionali, finalizzata a garantire la tempestiva erogazione, sia per competenza che per cassa, delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell'ingente piano degli investimenti, del quale il PNRR rappresenta elemento imprescindibile.
Le risorse finanziarie, infatti, 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.
Nel corso del 2024 si prevede venga completato l'iter approvativo dell'aggiornamento 2024 del CdP-I 2022-2026, che consentirà l'operatività di 3.202 milioni di euro previsti nella Legge di Bilancio 2024, che saranno destinati agli interventi indifferibili indicati in tale aggiornamento. Tale stanziamento copre in maniera parziale i fabbisogni manifestati dalla Società, pari a 17 miliardi di euro, di cui 9 miliardi su interventi ritenuti prioritari.
Sono in corso le interlocuzioni con i competenti Ministeri per identificare anche le modalità di copertura del fabbisogno residuo di 190 milioni di euro per la manutenzione ordinaria dell'anno 2024 e del fabbisogno di 2.850 milioni di euro per la manutenzione straordinaria per l'anno 2025.
In relazione al PNRR, è in corso la negoziazione per la definizione delle coperture alternative dei progetti usciti dal Piano per effetto della Decisione del Consiglio Europeo del dicembre 2023. Per i progetti confermati nel Piano, nel corso 2024, si prevedono erogazioni finanziarie nei confronti di RFI, a fronte delle attività di rendicontazione delle spese, in relazione all'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 ad 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), sia delle programmazioni 2014-2020 che delle programmazioni 2021-2027, 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.
A riguardo, si segnala la partecipazione di RFI al bando *"General Envelope"* che verrà emesso a settembre 2024, la cui conclusione è prevista per il mese di Gennaio 2025.
Relativamente al fabbisogno straordinario di risorse destinate a interventi sulla rete ferroviaria, derivante dall'incremento dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, proseguirà l'attività di presentazione di istanze per il finanziamento delle opere in corso di realizzazione a valere sugli strumenti legislativi previsti dallo Stato, quali il Fondo per l'adeguamento dei prezzi (previsto dall'art. 1-septies comma 8 del DL 73/2021) e il Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche (previsto dall'art. 7 comma 1 del DL 76/2020).
Inoltre, comincerà ad esplicare i propri effetti la revisione organizzativa iniziata nel 2023, che consentirà una più funzionale ricollocazione dei processi industriali e dei conseguenti risultati da questi dipendenti.
In particolare, i lineamenti strategici di RFI e del Polo Infrastrutture nel suo complesso prevedono:

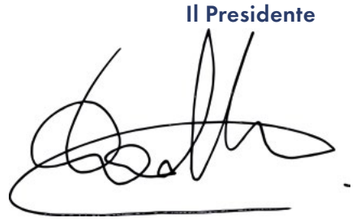
- il miglioramento degli attuali livelli di servizio delle infrastrutture, con forte concentrazione sul *core business* e sulla qualità stessa della gestione infrastrutturale;
- l'incremento della dotazione di trasporto del Paese, integrando la rete ferroviaria con altre infrastrutture e con i centri 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;
- l'introduzione di un nuovo programma d'investimento, per potenziare la sicurezza del proprio approvvigionamento energetico ed incrementare la resilienza della rete elettrica di trazione.

Continua, anche nel 2024, l'effort sul progetto chiave per la messa a regime del Polo Infrastrutture costituito dall'iniziativa, avviata da RFI insieme alle altre società del Polo, finalizzata ad assicurare la massimizzazione delle sinergie industriali ed 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, introducendo 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, etc.);
- **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;
- **efficienza:** consolidamento degli acquisti comuni; uniformità dei tariffari (perimetri e valori), anche attraverso sistematizzazione della metodologia *"should cost"* ed esecuzione integrata di attività comuni di manutenzione.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente



02

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2023 PROSPETTI CONTABILI

CONTO ECONOMICO

valori in euro

	Note	2023	2022
Ricavi e proventi		**2.867.549.752**	**3.233.448.295**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	*(4)*	2.713.145.722	3.075.386.935
Altri proventi	*(5)*	154.404.030	158.061.360
Costi operativi		**(2.617.358.864)**	**(2.921.671.819)**
Costo del personale	*(6)*	(1.674.672.798)	(1.488.245.680)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	*(7)*	(889.756.963)	(1.110.514.194)
Costi per servizi	*(8)*	(1.061.461.094)	(967.373.952)
Altri costi operativi	*(9)*	(99.646.722)	(87.272.935)
Costi per lavori interni capitalizzati	*(10)*	1.279.607.830	940.608.669
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	*(11)*	(171.429.117)	(208.873.727)
Risultato operativo		**250.190.888**	**311.776.476**
Proventi e oneri finanziari		**(54.122.900)**	**(48.811.003)**
Proventi finanziari	*(12)*	12.136.600	1.652.859
Oneri finanziari	*(13)*	(66.259.500)	(50.463.862)
Risultato prima delle imposte		**196.067.988**	**262.965.473**
Imposte sul reddito	*(15)*	–	–
Risultato di esercizio delle attività continuative		**196.067.988**	**262.965.473**
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		–	–
Risultato netto di esercizio		**196.067.988**	**262.965.473**

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

valori in euro

	Note	2023	2022
Risultato netto di esercizio		**196.067.988**	**262.965.473**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/ (perdita) di esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	*(28)*	(2.257.417)	39.473.400
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio	*(28)*	**3.575.245**	**5.093.785**
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	*(28)*	(1.219.751)	5.941.627
Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto degli effetti fiscali		**98.077**	**50.508.812**
Conto economico complessivo di esercizio		**196.166.065**	**313.474.285**

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

valori in euro

	Note	31.12.2023	31.12.2022
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari*	*(16)*	36.012.532.465	35.573.284.893
Investimenti immobiliari	*(17)*	1.115.362.038	1.109.815.679
Attività immateriali*	*(19)*	153.513.556	153.615.074
Partecipazioni	*(20)*	114.791.421	143.773.844
Attività finanziarie (inclusi derivati)	*(21)*	144.790.644	146.991.828
Crediti commerciali e contratti di servizio	*(24)*	1.593.180	1.620.353
Altre attività	*(22)*	4.759.451.304	3.186.119.523
Totale		**42.302.034.608**	**40.315.221.194**
Attività correnti			
Rimanenze	*(23)*	1.008.913.915	857.142.955
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	*(25)*	4.706.692	6.804.113
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	*(21)*	316.449.542	430.409.756
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	*(26)*	132.014.561	1.462.555.363
Crediti tributari	*(27)*	652.748	309.982
Crediti commerciali e contratti di servizio	*(24)*	651.052.918	909.670.400
Altre attività	*(22)*	2.853.860.087	1.496.718.575
Totale		**4.967.650.463**	**5.163.611.144**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		–	–
Totale attività		**47.269.685.071**	**45.478.832.338**
Patrimonio Netto e passività			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	*(28)*	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	*(28)*	50.086.160	58.068.671
Utili (Perdite) portati a nuovo	*(28)*	2.345.577.613	2.245.760.413
Utile (perdita) di esercizio	*(28)*	196.067.988	262.965.473
Totale		**34.120.156.828**	**34.095.219.624**

valori in euro

	Note	31.12.2023	31.12.2022
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	*(29)*	2.334.827.600	2.176.409.842
Benefici ai dipendenti	*(30)*	291.390.724	323.258.132
Fondi rischi e oneri	*(31)*	417.202.686	485.921.406
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	*(32)*	33.017.402	42.059.838
Debiti commerciali	*(34)*	16.134.381	16.494.785
Altre passività	*(33)*	76.095.920	87.603.086
Totale		**3.168.668.713**	**3.131.747.089**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	*(29)*	2.737.535.820	565.164.777
Passività finanziarie (inclusi derivati)	*(32)*	10.271.600	12.064.407
Debiti commerciali	*(34)*	3.955.161.373	3.449.207.815
Altre passività	*(33)*	3.277.890.737	4.225.428.626
Totale		**9.980.859.530**	**8.251.865.625**
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		–	–
Totale passività		**13.149.528.243**	**11.383.612.714**
Totale Patrimonio Netto e passività		**47.269.685.071**	**45.478.832.338**

*Per una più corretta esposizione sui saldi comparativi al 31 dicembre 2022, i lavori in corso relativi alle progettazioni sono stati riclassificati da attività immateriali ad Immobili, impianti e macchinari.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(valori in Euro)

PATRIMONIO NETTO

		Riserve						
		Riserve	Riserve di valutazione					
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Altre riserve	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di esercizio	Totale Patrimonio Netto
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**
Utile/(Perdita) d'esercizio	–	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**262.965.473**	**262.965.473**
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto	–	–	11.035.412	39.473.400	–	50.508.812	–	–	50.508.812
Utile/(Perdita) complessivo	**–**	**–**	**11.035.412**	**39.473.400**	**–**	**50.508.812**	**–**	**262.965.473**	**313.474.285**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	–	13.732.464	–	–	–	13.732.464	110.916.810	(124.649.274)	–
Distribuzione dividendi	–	–	–	–	–	–	–	(150.000.000)	(150.000.000)
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**
Saldo al 1 gennaio 2023	**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**
Utile/(Perdita) d'esercizio	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**196.067.988**	**196.067.988**
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto	–	–	2.355.494	(2.257.417)	(21.228.861)	(21.130.784)	–	–	(21.130.784)
Utile/(Perdita) complessivo	**–**	**–**	**2.355.494**	**(2.257.417)**	**(21.228.861)**	**(21.130.784)**	**–**	**196.067.988**	**174.937.204**
Distribuzione dividendi	–	–	–	–	–	–	–	(150.000.000)	(150.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	–	13.148.274	–	–	–	13.148.274	99.817.199	(112.965.473)	–
Saldo al 31 dicembre 2023	**31.528.425.067**	**127.521.834**	**(173.167)**	**(129.892.718)**	**52.630.211**	**50.086.161**	**2.345.577.612**	**196.067.988**	**34.120.156.828**

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in euro

	Note	31.12.2023	31.12.2022
Utile/(perdita) di esercizio		**196.067.988**	**262.965.473**
Imposte sul reddito		–	–
Proventi/ (oneri finanziari)	*(12)(13)(14)*	54.122.900	48.811.003
Ammortamenti	*(11)*	139.760.932	136.970.428
Accantonamenti e svalutazioni	*(11)(13) (30)(31)*	46.325.055	20.623.209
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	*(5) (9)*	(107.538.302)	(105.216.026)
Variazione delle rimanenze	*(23)*	(151.770.960)	(7.867.235)
Variazione dei crediti commerciali	*(24)*	258.644.656	125.212.226
Variazione dei debiti commerciali	*(34)*	505.272.094	385.892.112
Variazione delle altre attività e passività	*(22) (33) (27)*	(4.035.619.132)	723.053.207
Utilizzi fondi rischi e oneri	*(31)*	(63.927.617)	(177.623.672)
Pagamento benefici ai dipendenti	*(30)*	(45.672.135)	(51.956.657)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	*(12)(13)*	(36.994.355)	(35.720.736)
Imposte (pagate)/incassate	*(15)*	–	–
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		**(3.241.328.876)**	**1.325.143.332**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	*(16)*	(10.265.173.439)	(5.817.795.142)
Investimenti immobiliari	*(17)*	(11.250.769)	(19.546.174)
Investimenti in attività immateriali	*(19)*	(1.829.462)	(204.213.678)
Investimenti in partecipazioni	*(20)*	(132.680.338)	(140.434.100)
Investimenti al lordo dei contributi		**(10.410.934.008)**	**(6.181.989.094)**
Contributi immobili, impianti e macchinari	*(16)*	9.666.140.797	5.828.217.738
Contributi-Investimenti immobiliari	*(17)*	–	–
Contributi-attività immateriali	*(19)*	–	–
Contributi-partecipazioni	*(20)*	140.433.900	140.434.100
Contributi		**9.806.574.697**	**5.968.651.838**

valori in euro

	Note	31.12.2023	31.12.2022
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	(16)	116.737.275	109.866.283
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	(17)	2.308.097	6.211.711
Disinvestimenti in attività immateriali	(19)	253.823	–
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	(20)	21.228.861	–
Disinvestimenti		**140.528.056**	**116.077.994**
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		**(463.831.255)**	**(97.259.262)**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	491.907.322	38.420.009
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(29)	1.800.000.000	(565.333)
Contributi in c/impianti su finanziamenti	(21)	10.000.000	(105.193.667)
Canoni per leasing finanziario	(32)	(13.094.689)	(16.223.329)
Variazione delle attività finanziarie	(21)	(7.711.080)	20.267.348
Variazione delle passività finanziarie	(32)	(172.348)	(82.982)
Variazione attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	(25)	2.097.421	7.208.277
Dividendi	(28)	–	(150.000.000)
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da operazioni straordinarie	(28)	(21.228.861)	–
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		**2.261.797.765**	**(206.169.677)**
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio		**(1.443.362.366)**	**1.021.714.393**
Disponibilità liquide a inizio esercizio		**1.881.519.049**	**859.804.656**
Disponibilità liquide a fine esercizio	*(21) (26)*	**438.156.683**	**1.881.519.049**
di cui conto corrente intersocietario		*306.142.125*	*418.963.686*

NOTE ESPLICATIVE

Criteri di redazione del bilancio

1. Premessa

RFI è una società costituita e domiciliata in Italia e 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 2024 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 PricewaterhouseCoopers S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti per il triennio 2023-2025.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 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)*, ed 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 princípi 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 ed 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 ad 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, fermo restando il principio dell'equilibrio economico-finanziario del Gestore ex art.16 D.Lgs 112/2015. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 35 - 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" si intendono i 12 mesi successivi alla data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi alla medesima data.

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

3. Principali principi contabili applicati

Di seguito sono riportate le informazioni rilevanti sui principi contabili e sui criteri di valutazione 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 nell'attivo patrimoniale nella categoria dei beni a cui si riferiscono.

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 2023 e nell'esercizio 2022 sono riportate nella tabella che segue:

	Obiettivi	
	CST	**NRV**
Trasversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,47%	2,40%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,54%	2,40%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	2,45%	2,40%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,48%	2,40%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,52%	2,40%
Rete complementare (Direttrice F)	2,47%	2,40%
Rete AV/AC (Direttrice G)	2,62%	2,40%

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, e ai contratti di modesto valore (low value item), 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 e 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 attività immateriali, laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi ad 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'attività 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 dell'alienazione.

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:

- controlli o regolamenti quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire ed a quale prezzo; e
- controlli, 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 od il miglioramento dell'infrastruttura; e l'attività finanziaria quando tale realizzazione od 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 stanzianti solo qualora tali obblighi siano previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

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

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate ed 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 né a controllo congiunto, 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.

Società controllate
Un investitore controlla un'entità quando è: i) esposto, o ha diritto a partecipare, alla variabilità dei relativi ritorni economici e ii) è in grado di esercitare il proprio potere decisionale sulle attività rilevanti dell'entità stessa in modo da influenzare tali ritorni. L'esistenza del controllo è verificata ogni volta che fatti e/o circostanze indichino una variazione in uno dei suddetti elementi qualificanti il controllo.

Società collegate
Un investitore possiede una partecipazione di collegamento quando è in grado di esercitare una "influenza notevole" sulla gestione. Per le partecipazioni superiori al 20% del capitale sociale si suppone che l'investitore abbia un'influenza notevole fatto salvo che non sia chiaramente dimostrabile il contrario, viceversa qualora l'investitore abbia una quota inferiore al 20% del capitale sociale si ritiene che non ci sia influenza notevole nella gestione a meno che tale influenza non possa essere chiaramente dimostrata.

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 d'esercizio, 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.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre 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
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 trasferisce tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

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. Il Modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla Società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria stessa, o da 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 trough 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 ad OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
Con riguardo agli strumenti di capitale rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 9, 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 od 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 ad operazioni contrattualmente definite od altamente probabili (cash flow hedge). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio dell'operazione, che periodicamente (almeno ad 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 dell'esercizio. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "riserva da cash flow hedge" ad 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*" ad 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* ed 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.
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 infragruppo;
- Depositi: comprende 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 all'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 ed 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.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minor valore tra il costo di acquisto e/o di produzione ed 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 ed 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.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie ed incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. 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 sufficienti attivi 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.
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 ad 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, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.
In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti ed 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 successivi Decreti e Regolamenti, 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. Ne è derivato, pertanto, che 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 definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR 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 da Trenitalia. 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 ed 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 ed 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 performance obbligation, significativi termini di pagamento
Vendita di beni e servizi e contratti di costruzione (principio generale)	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. Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (performance obbligation). 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. 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 il Gruppo 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, 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.
Pedaggio	Il pedaggio è il canone corrisposto a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza /passeggeri Breve percorrenza/ Merci (Capitolo 5 del PIR), che rappresentano le singole performance obligation (PO). Il prezzo è calcolato come somma di due componenti A e B: - la componente A è correlata all'usura dell'infrastruttura; - la componente B è legata all'ability to pay dei segmenti di mercato. Il ricavo viene rilevato mensilmente con fatturazione in acconto sulla base degli importi contrattualizzati. 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.
Servizi di traghettamento	L'oggetto della prestazione prevede il traghettamento dei treni ed è compreso nel "Pacchetto Minimo di Accesso". Sebbene la prestazione comprenda anche i servizi di manovra, imbarco e sbarco, la prestazione è considerata un'unica Performance Obligation. La tariffa è regolata nel Capitolo 5 del PIR, ed è calcolata come moltiplicazione dell'ability to pay dei segmenti di mercato per i km equivalenti alla corsa. Il ricavo viene rilevato con fatturazione mensile in acconto. Trimestralmente si procede con conguagli sulla base dell'effettivo numero dei treni traghettati.

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15
	Natura, tempistiche di soddisfacimento delle performance obbligation, significativi termini di pagamento
Trazione elettrica (Servizi accessori alla circolazione)	Il PIR al Capitolo 5 prevede tra i servizi complementari la fornitura della corrente di trazione. 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 5 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. 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.
Altri servizi accessori alla circolazione (esclusa trazione elettrica)	L'oggetto del contratto sono i servizi accessori alla circolazione previsti dal Capitolo 5 del PIR (es. sosta, rifornimento Idrico, platee di lavaggio, preriscaldamento, servizi di manovra, Fast track, Parking, ecc.), esclusi i servizi compresi nel PMdA e la trazione elettrica. Le tariffe relative ad ogni servizio sono elencate al capitolo 5 del PIR. Ciascun servizio accessorio alla circolazione è considerato come singola Performance Obligation, pertanto ciascun prezzo si riferisce ad un'unica PO. La rilevazione del ricavo avviene mensilmente mentre la fatturazione viene effettuata trimestralmente sulla base degli importi rendicontati per ciascuna IF e per ciascun servizio.
Prestazioni sanitarie	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. 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.
Ricavi GSMR	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.
Lavori per conto terzi	I lavori conto terzi si 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.
Vendita di materiali	L'oggetto del contratto è la vendita di materiali "nuovi" (principalmente materiali tecnologici) ed "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 ed 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.

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 risulti 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. 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.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per competenza dell'esercizio.

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.

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.

Imposte sul reddito

In carenza delle condizioni richieste dallo IAS 12 la Società non stanzia imposte correnti e fiscalità differita. Per maggiori informazioni si rimanda alla nota n. 15.

Principi contabili di recente emanazione

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 2023.

Amendments to IAS 1 Presentation of financial statement and IFRS Practice Statement 2: disclosure of accounting policies; and Amendments to IAS 8 Accounting policies, changes in accounting estimates and errors: definition of accounting estimates

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;
- Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.

Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy, in modo da fornire informazioni più utili agli investitori ed agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy.
L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

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.
L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti sulla presente Relazione.

Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information

Il nuovo principio per la contabilizzazione dei contratti assicurativi, omologato con Regolamento 2021/2036 della Commissione Europea, sostituisce l'"interim" standard IFRS 4. L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti, che rappresentino fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico principle-based per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene. Il nuovo principio prevede inoltre dei requisiti di presentazione e di informativa per migliorare la comparabilità tra le entità appartenenti a questo settore.
Il nuovo principio non ha determinato impatti sulla presente Relazione.

Amendments to IAS 12 Income taxes: International Tax Reform – Pillar Two Model Rules

In data 23 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 12, che introduce un'eccezione temporanea alla rilevazione delle imposte differite connesse all'applicazione delle disposizioni del Pillar Two pubblicato dall'OCSE.
Le società possono applicare immediatamente l'eccezione, ma i requisiti di informativa sono richiesti per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente.
L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti sulla presente Relazione.

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

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.

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

Per quegli emendamenti, principi e interpretazioni di nuova emissione che non hanno completato l'iter per l'omologazione da parte dell'UE, ma che trattano di fattispecie presenti attualmente o potenzialmente nel Gruppo FS, è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui bilanci, tenendo in considerazione la decorrenza della loro efficacia. In particolare, tra questi, si segnalano:

- **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**

  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 od 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. Successivamente, il 31 ottobre 2022 lo IASB ha pubblicato un ulteriore emendamento Non-current Liabilities with Covenants (Amendments to IAS 1), per chiarire come le condizioni che un'entità deve rispettare entro dodici mesi dalla data di bilancio influenzano la classificazione di una passività. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

- **Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements**

  In data 25 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 7, che ha l'obiettivo di aggiungere requisiti di informativa ed indicazioni all'interno degli obblighi di informativa esistenti, richiedendo alle entità di fornire informazioni qualitative e quantitative sugli accordi di finanziamento dei fornitori. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

- **Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability**

  In data 15 agosto 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 21, con l'obiettivo di specificare quando una valuta è scambiabile in un'altra valuta, come determinare il tasso di cambio quando una valuta non è scambiabile in un'altra valuta e, in quest'ultimo caso, le informazioni da fornire. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2025.

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 ed 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'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, l'esacerbarsi della crisi in medio oriente, 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.
Si evidenzia che RFI non procede alla valutazione di impairment in virtù del principio (immanente) dell'equilibrio economico finanziario del Gestore ex Art. 16 D.lgs 112/2015.
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 ed 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 od 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 sull'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 ed 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 decritto 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 ed 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, qualora tale rischio venga ritenuto probabile. 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 od indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività od 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.

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

	2023	2022	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	**–**	**–**	**–**
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	**1.241.419**	**1.070.902**	**170.517**
√ *Ricavi da servizi in concessione*	6.502	12.244	(5.742)
√ *Pedaggio*	1.224.927	1.048.315	176.612
√ *Servizi di traghettamento*	9.990	10.343	(353)
Altri ricavi da servizi*	**246.719**	**561.476**	**(314.757)**
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	47.359	413.612	(366.253)
Ricavi da servizi diversi	61.153	66.895	(5.742)
√ *Prestazioni sanitarie*	42.671	37.433	5.238
√ *Ricavi GSM-R*	4.347	4.257	90
√ *Altri ricavi diversi*	14.134	25.205	(11.071)
Lavori conto terzi	134.333	77.906	56.427
Vendita materiale	3.874	3.063	811
Ricavi da contratti con i clienti	**1.488.138**	**1.632.378**	**(144.240)**
Ricavi diversi	**1.116.475**	**1.341.705**	**(225.230)**
√ *Contributi da Stato*	1.114.980	1.293.880	(178.900)
√ *Contributi UE*	1.495	131	1.364
√ *Noli e altri accantonamenti o rilasci*	–	47.694	(47.694)
Ricavi da Gestione Immobiliare*	**108.533**	**101.304**	**7.229**
√ *Canoni di locazione*	91.408	82.086	9.322
√ *Riaddebito oneri condominiali e IRE*	11.673	12.910	(1.237)
√ *Vendita spazi pubblicitari*	5.452	6.308	(856)
Altri ricavi vendite e prestazioni	**1.225.008**	**1.443.009**	**(218.001)**
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**2.713.146**	**3.075.387**	**(362.241)**

*Per una più corretta esposizione i ricavi per attraversamenti e parallelismi sono stati riclassificati dalla posta "Ricavi da gestione immobiliare" alla posta "Altri ricavi da servizi"

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" registrano un incremento pari a 170.517 mila euro, derivante dai seguenti fattori:

- minori lavori di costruzione e miglioria eseguiti sulla rete in concessione "Ferrovia Centrale Umbra" hanno comportato una riduzione dei ricavi da servizi in concessione per 5.742 mila euro, in coerenza con i relativi costi;
- i ricavi da pedaggio si incrementano di 176.612 mila euro a causa delle seguenti variazioni:
  - maggiori ricavi da pedaggio per 179.298 mila euro, ascrivibili all'incremento dei volumi di traffico circolati dei segmenti *Premium* e residualmente dai segmenti *Basic* e *Regionale* (circa 26 milioni di euro) e all'ulteriore impatto positivo sul fatturato del segmento Premium (circa 24 milioni di euro), che presenta un livello di redditività maggiore rispetto agli altri segmenti. La restante differenza è riconducibile alla fine degli interventi legislativi che nello scorso anno avevano richiesto al GI l'applicazione di uno sconto a favore delle IF a copertura degli effetti negativi della pandemia da Covid-19 (compensati dall'erogazione di 130 milioni di euro di contributi da Stato);
  - minori ricavi per 2.686 mila euro derivanti dal saldo negativo delle penali attive e passive da performance regime ed inadempimento contrattuale e minori ricavi da pedaggi riferiti ad anni precedenti;
- i ricavi per servizi di traghettamento presentano un lieve decremento 353 mila euro sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

La voce "Altri ricavi da servizi" si decrementa di 314.757 mila euro a seguito dei seguenti fenomeni:

- il trend al ribasso del prezzo dell'energia elettrica ha comportato una variazione negativa dei ricavi per servizi accessori alla circolazione per 366.253 mila euro, strettamente legati all'IMU del periodo nonostante i maggiori volumi di treni-km circolati (si rappresenta che anche i relativi costi sono diminuiti);
- i ricavi da servizi diversi registrano un decremento di 5.742 mila euro, legato principalmente ai minori ricavi per siti e gallerie per 8.535 mila euro, derivanti dalla rideterminazione dei contratti verso gli operatori telefonici, e per penalità da inadempimento contrattuale per 2.970 mila euro, compensati da un maggior fatturato legato a maggiori prestazioni sanitarie effettuate per 5.238 mila euro e da maggiori ricavi per attività per la formazione per 602 mila euro;
- i ricavi per lavori conto terzi registrano un incremento di 56.427 mila euro, dovuto principalmente ai lavori per la realizzazione della ferrovia Roma Lido (coerente con i corrispondenti costi);
- le vendite di materiali di scorta e materiale presentano un lieve incremento di 811 mila euro.

I ricavi diversi si decrementano di 225.230 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori contributi da Stato per 178.900 mila euro derivanti dal triplice effetto di:
  - minori contributi da Stato connessi ad interventi legislativi di contenimento degli effetti negativi derivanti dalla pandemia per 130.194 mila euro, nel caso specifico il D.L. n. 4/2022 Sostegni Ter che prevedeva lo stanziamento di risorse al fine di coprire lo sconto riconosciuto alle IF sul pedaggio nel periodo gennaio-marzo 2022, in coerenza con la cessazione dello sconto stesso;
  - minori contributi da Stato stanziati dal MEF a valere sul CdP - parte Servizi - per 54.260 mila euro;
  - maggiori stanziamenti per 5.554 mila euro riguardanti i contributi straordinari, sottoforma di credito d'imposta, per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale.
- maggiori contributi dall'Unione Europea per 1.364 mila euro ricevuti per progetti di ricerca avviati nell'ambito dell'*Innovation Pillar;*
- un peggioramento della voce "Noli e altri accantonamenti o rilasci "di 47.694 mila euro legati al rilascio, nel 2022, di fondi risultati esuberanti.

La voce "Ricavi da Gestione Immobiliare" registra un incremento di 7.229 mila euro dovuto alla stipula di nuove locazioni relative a terreni ed edifici.

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

	2023	2022
Mercato geografico		
Nazionale*	1.484.762	1.629.321
UE	2.492	1.835
Extra UE	884	1.222
Totale ricavi contratti con i clienti	**1.488.138**	**1.632.378**
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	42.873	45.532
Servizi trasferiti nel corso del tempo*	1.445.265	1.586.846
Totale ricavi contratti con i clienti	**1.488.138**	**1.632.378**
Altri ricavi delle vendite e prestazioni*	1.225.008	1.443.009
TOTALE DEI RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI	**2.713.146**	**3.075.387**

Con riferimento ai servizi elencati la società presenta una struttura mono-settoriale.
*Per una più corretta esposizione i ricavi per attraversamenti e parallelismi sono stati riclassificati dalla posta "Ricavi da gestione immobiliare" alla posta "Altri ricavi da servizi"

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

valori in migliaia di euro

	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti per contratti con i clienti classificati nei crediti commerciali correnti/non correnti	326.266	642.335
Attività da contratto	109.322	151.758
Passività da contratto	(42.900)	(17.667)

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in migliaia di euro

	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 31 dicembre 2022	**151.758**	**(17.667)**
Ricavi rilevati nell'esercizio inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	-	22.845
Incremento passività da contratto al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio	-	(48.078)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(169.718)	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	127.282	-
Saldo al 31 dicembre 2023	**109.322**	**(42.900)**

5. Altri proventi

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Proventi diversi			
Proventi e prestazioni diverse	46.817	52.534	(5.717)
Plusvalenze	107.587	105.527	2.060
Totale	**154.404**	**158.061**	**(3.657)**

Il decremento degli altri proventi, pari a 3.657 mila euro, è attribuibile principalmente alle seguenti variazioni:

- minori sopravvenienze attive per 13.606 mila euro;
- maggiori altre penali per 7.010 mila euro, per effetto dell'applicazioni di clausole contrattuali previste nei contratti di appalto e fornitura materiali;
- maggiori plusvalenze per 2.060 mila euro da alienazioni immobiliari e di tolto d'opera;
- maggiori ricavi per prestazioni di sperimentazione per 846 mila euro, grazie alle attività svolte presso il circuito di San Donato.

6. Costo del personale

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Personale a ruolo	**1.633.080**	**1.453.545**	**179.535**
√ Salari e stipendi	1.223.960	1.082.494	141.466
√ Oneri sociali	326.168	273.338	52.830
√ Altri costi del personale a ruolo	(6.560)	18.856	(25.416)
√ Trattamento di fine rapporto	81.817	75.206	6.611
√ Accantonamenti e Rilasci	7.695	3.651	4.044
Personale Autonomo e Collaborazioni	**56**	**44**	**12**
√ Salari e stipendi	11	7	4
√ Oneri sociali	45	37	8
Altri costi	**41.537**	**34.657**	**6.880**
√ Lavoro inter. Pers distaccato e Stage	1.679	2.864	(1.185)
√ Altri costi collegati al personale	39.858	31.793	8.065
Totale	**1.674.673**	**1.488.246**	**186.427**

L'incremento delle consistenze e la ripresa delle attività post Covid-19 hanno determinato un incremento del costo del lavoro seppure parzialmente mitigato dall'effetto del *turnover* ed inclusivo dei risparmi legati alla cessione di 419 dipendenti e 4 dirigenti appartenenti al ramo "Security" scisso alla consociata FS Security.
Nello specifico, la variazione di 186.427 mila euro della voce "Costo del personale" deriva dall'effetto congiunto dei maggiori costi per personale a ruolo (179.535 mila euro) - ascrivibile principalmente all'incremento delle competenze fisse ed accessorie a seguito della sottoscrizione del rinnovo CCNL ad aprile 2022 - e per personale autonomo e collaborazioni (12 mila euro), nonché dai maggiori altri costi (6.880 mila euro). I maggiori accantonamenti e rilasci (4.044 mila euro) derivano principalmente dalle evoluzioni processuali del contenzioso del lavoro.

Si riportano di seguito le consistenze medie dell'esercizio.

Consistenza media	2023	2022	Variazione
Dirigenti	309	281	28
Quadri	5.835	5.571	264
Altro personale	24.273	22.203	2.070
TOTALE	**30.417**	**28.055**	**2.362**

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Materiali e materie di consumo	747.174	577.483	169.691
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	12.434	361.377	(348.943)
Illuminazione e forza motrice	106.391	171.392	(65.001)
Accantonamenti/Rilasci	23.758	262	23.496
Totale	**889.757**	**1.110.514**	**(220.757)**

Il decremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 220.757 mila euro è dovuto principalmente a:

- maggiori costi per Materiali e materie di consumo per 169.691 mila euro, legati a:
  - minori costi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 55.319 mila euro, dovuto alla variazione dei prezzi delle materie prime;
  - maggiori costi per l'acquisto di materiali di consumo per 222 mila euro;
  - maggiori consumi di materiali per 224.788 mila euro dovuti principalmente a:
    - maggiori impieghi sui progetti di investimento pari a 204.976 mila euro, dovuti all'avanzamento lavori e compensati integralmente con le relative capitalizzazioni;
    - maggiori impieghi in conto esercizio pari a 56.542 mila euro, legati a maggiori attività di manutenzione ordinaria;
    - maggiori ricavi per lavori in economia pari a 36.730 mila euro, dovuti all'incremento della produzione dei prodotti finiti e semilavorati da parte delle Officine Nazionali (impianti di Bari, Pontassieve e Bologna) di cuori, deviatoi, giunti isolanti, incollati ed apparecchiature.
- minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari a 348.943 mila euro, dovuti al decremento significativo del costo dell'energia elettrica nell'esercizio in esame, dopo i rialzi esponenziali avuti negli esercizi precedenti; si fa presente che la partita dell'energia elettrica per trazione presenta un coerente andamento nei ricavi, non generando margini per la Società;
- minori costi di illuminazione e forza motrice pari a 65.001 mila euro, legati al costo dell'energia elettrica;
- maggiori accantonamenti a fondo per materie prime sussidiarie e merci per 23.496 mila euro, parzialmente imputabile all'obsolescenza delle scorte (3.258 mila euro).

8. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Prestazioni per il trasporto	**23.990**	**23.671**	**319**
Altre prestazioni collegate al trasporto	–	3	(3)
Servizi di manovra	1.399	1.090	309
Servizi di traghettamento	17.250	17.517	(267)
Servizi trasporto merci	5.341	5.061	280
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**579.546**	**543.024**	**36.522**
Servizi e lavori appaltati per c/terzi	81.859	56.120	25.739
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	156.206	161.665	(5.459)
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	341.481	325.239	16.242
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	–	–	–
Servizi immobiliari e utenze	**121.171**	**122.888**	**(1.717)**
Servizi amministrativi ed informatici	**135.770**	**119.622**	**16.148**
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	**2.760**	**556**	**2.204**
Costi per godimento beni di terzi	**41.406**	**38.675**	**2.731**
Diversi	**156.818**	**118.937**	**37.881**
√ Consulenze	4.187	349	3.838
√ Assicurazioni	11.734	16.484	(4.750)
√ Prestazioni professionali	7.058	6.158	900
√ Provvigioni alle agenzie	16	5	11
√ Costi comuni di Gruppo	4.464	4.233	231
√ Altro	147.540	99.885	47.655
√ Accantonamenti e rilasci Altro	(18.181)	(8.177)	(10.004)
Totale	**1.061.461**	**967.373**	**94.088**

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" ammonta a 94.088 mila euro e deriva principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per servizi di trasporto pari a 319 mila euro, legati principalmente ai servizi di manovra nei porti (attività di ormeggio e disormeggio);
- maggiori costi per servizi e lavori appaltati conto terzi per 25.739 mila euro, coerentemente con i relativi ricavi, riconducibili ai lavori di realizzazione dell'intervento dell'asse tematico di Roma Lido;
- minori costi per pulizie e servizi appaltati per 5.459 mila euro, derivanti principalmente dalla riduzione di attività di pulizia e sanificazione, rilevazione delle temperature e pulizie straordinarie strettamente legati alla diffusione della pandemia da Covid-19 (12.127 mila euro), minori costi per sgombero neve (1.438 mila euro), compensati parzialmente da maggiori costi per servizi PRM (3.046 mila euro), dovuti ai maggiori volumi di servizio di assistenza rispetto all'esercizio precedente, maggiori costi per mantenimento del decoro (2.203 mila euro), maggiori costi per smaltimento di rifiuti e trattamento dei reflui (265 mila euro) e per corse raschiaghiaccio (2.641 mila euro);
- maggiori costi per manutenzione e riparazione beni mobili ed immobili per 16.242 mila euro, legati alle attività di manutenzione ordinaria pianificate sulla linea e dai numerosi interventi per calamità naturali che si sono resi necessari a causa delle avverse condizioni metereologiche;
- minori costi per servizi immobiliari ed utenze per 1.717 mila euro, dovuti al decremento del costo dell'energia che ha impattato sulle utenze e, in generale, sugli oneri condominiali;
- maggiori costi per servizi amministrativi ed informatici per 16.148 mila euro, derivanti principalmente dalla rideterminazione del canone annuale contrattuale per servizi informatici continuativi e di *cybersecurity*;
- maggiori spese per eventi e fiere per 2.204 mila euro, grazie alla ripresa di tali attività post pandemia;
- maggiori costi diversi per 37.881 mila euro derivanti principalmente dall'effetto combinato di:
  - maggiori costi per servizi di security per 42.204 mila euro, in seguito alla scissione del ramo dedicato alla protezione aziendale, attività precedentemente internalizzata con l'ausilio di circa 423 risorse trasferite il 1° gennaio 2023 alla consociata FS Security (costo quindi compensato da una riduzione del costo del personale);
  - maggiori costi per viaggi e soggiorni pari a 8.096 mila euro, legati alla ripresa delle trasferte nel periodo in esame rispetto al precedente, che risentiva ancora degli effetti di contrazione legati al Covid-19;
  - minori costi di ricerca per 3.000 mila euro;
  - maggiori rilasci di fondi per rischi ed oneri per 10.004 mila euro, per effetto dell'andamento favorevole nel corso dell'anno dei contenziosi giudiziali e stragiudiziali.

I Costi per godimento beni di terzi presentano complessivamente un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 2.731 mila euro, riconducibile principalmente ai maggiori canoni di locazione di telefoni cellulari.

9. Altri costi operativi

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Altri costi	60.934	44.577	16.357
Imposte tasse e tributi locali	38.752	42.379	(3.627)
Minusvalenze	49	311	(262)
Accantonamenti/rilasci	(88)	6	(94)
Totale	**99.647**	**87.273**	**12.374**

Gli "Altri Costi Operativi" presentano un incremento di 12.374 mila euro attribuibile principalmente:

- maggiori costi per Carta di Libera Circolazione pari a 5.313 mila euro, legati alla ripresa del traffico post pandemia da Covid-19;
- maggiori oneri diversi per 5.130 mila euro, afferenti ad indennizzi per danni non coperti da assicurazione;
- maggiori costi per quote associative e contributi per 1.360 mila euro, principalmente per liberalità verso Fondazione Fs.

10. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 1.279.608 mila euro, si riferiscono a costi interni per impiego di personale ed oneri indiretti per 593.268 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 686.340 mila euro, coerenti con i relativi impieghi di materiale sugli investimenti.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso del 2023, rispetto all'esercizio precedente, pari a 339.000 mila euro, sono attribuibili principalmente alle contabilizzazioni legate alla prosecuzione degli investimenti in PNRR.

11. Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.860	3.795	65
Ammortamento attività materiali	132.599	129.950	2.649
Ammortamento investimenti immobiliari	3.302	3.225	77
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	–	1.187	(1.187)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	18.434	2.199	16.235
Rettifiche e riprese di valore su crediti	14.073	98.076	(84.003)
Svalutazione delle disponibilità liquide	(839)	441	(1.280)
Accantonamenti	–	(30.000)	30.000
Totale	**171.429**	**208.873**	**(37.444)**

L'aumento della quota di ammortamento rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente al maggiore volume dei treni-km circolati nel 2023. Si precisa che l'ammortamento delle attività materiali include una rettifica anni precedenti di 113 mila euro relativa all'applicazione dell'IFRS 16.
Le maggiori svalutazioni di immobili, impianti e macchinari sono relative a lavori in corso.
Le minori rettifiche e riprese di valore su crediti per 84.003 mila euro sono riconducibili a minori svalutazioni di crediti non commerciali rispetto alle esigenze emerse in sede di bilancio al 31 dicembre 2022.
Allo stesso tempo, dalle analisi effettuate nel corso dell'anno sulle richieste di accesso al fondo sostegno al reddito ed all'occupazione, non è emersa la necessità di apportare variazioni al fondo, a differenza dello scorso esercizio in cui sono stati rilasciati 30 milioni di euro.

12. Proventi finanziari

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Proventi finanziari diversi	12.136	1.641	10.495
Utili su cambi	1	12	(11)
Totale	**12.137**	**1.653**	**10.484**

L'incremento della voce "Proventi finanziari" è pari a 10.484 mila euro ed è riconducibile principalmente a:

- maggiori proventi finanziari diversi per 4.383 mila euro riconducibili sostanzialmente a proventi relativi agli interessi per rivalutazione monetaria afferente alla Delibera ART 88/2021 (3.677 mila euro);
- maggiori interessi attivi sul c/c intercompany per 4.010 mila euro;
- maggiori proventi finanziari sullo strumento derivato IRS detenuto dall'azienda per 2.102 mila euro;
- minori utili su cambi per 11 mila euro.

13. Oneri finanziari

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Oneri finanziari su debiti	104.680	49.520	55.160
Svalutazioni di attività finanziarie	(39.401)	332	(39.733)
Perdite su cambi	12	8	4
Oneri finanziari sulle passività per leasing	968	604	364
Totale	**66.259**	**50.464**	**15.795**

Gli "Oneri finanziari" subiscono un incremento pari a 15.795 mila euro, attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori oneri verso la controllante per 45.620 mila euro relativi soprattutto ad interessi passivi su finanziamenti e verso banche ed istituti finanziari per 2.964 mila euro legati all'incremento generale dei tassi di interesse ed all'accensione di nuovi finanziamenti nel corso del 2023 per un valore complessivo di 745 milioni di euro;
- maggiori accantonamenti di oneri finanziari per 5.219 mila euro;
- maggiori oneri per Interest Cost per 740 mila euro;
- rilascio della quota in esubero del fondo legato alla partecipazione nella società Stretto di Messina S.p.A. per 39.329 mila euro;
- maggiori oneri finanziari sulle passività per leasing per 364 mila euro derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16.

14. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 57.704 mila euro. L'incremento rispetto allo scorso anno è determinato dall'accensione di linee di credito a breve verso la Controllante per far fronte alla discrasia temporale tra l'incasso delle risorse statali a copertura degli investimenti e il relativo pagamento dei fornitori (anticipazioni e lavori).

15. Imposte sul reddito del periodo 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 di Immobili, impianti e macchinari, Attività immateriali e Investimenti immobiliari.

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

	2023
Costo ammortizzabile civilistico	4.978.745
Contributi c/impianti da Stato fino al 2023	59.594.275
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2023	3.854.897
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	45.610.847
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico	3.568.745
Totale costo ammortizzabile fiscale	117.607.509
Totale Quota amm. Fiscale	**2.952.323**

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE

16. 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.
Per una più corretta esposizione i lavori in corso relativi alle progettazioni sono stati riclassificati da attività immateriali ad Immobili, impianti e macchinari.
Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 132.712 mila euro, di cui 12.737 mila euro riferibili ad Attività per diritti d'uso (IFRS 16).

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2023 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 9.666.141 mila euro di cui 1.039.925 mila euro derivanti da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali e 8.626.216 mila euro da fonti Statali e costituiti principalmente da:

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

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	114.050.196	278.831	609.137	1.242.897	390.718	25.869.911	2.968.127	145.409.817
Ammortamenti e perdite di valore	(23.870.939)	(67.914)	(243.116)	(363.399)	(225.167)	(1.570.943)	–	(26.341.478)
Contributi	(59.623.432)	(142.460)	(269.713)	(745.567)	(94.271)	(19.651.484)	(2.968.127)	(83.495.054)
Consistenza al 31.12.2022	**30.555.825**	**68.457**	**96.308**	**133.931**	**71.280**	**4.647.484**	**–**	**35.573.285**
Investimenti	340	-	-	-	1.149	7.975.221	2.289.943	10.266.653
Passaggi in esercizio	3.295.547	41.792	18.833	43.176	2.801	(1.998.976)	(1.403.173)	–
Ammortamenti	(119.671)	(329)	(2.465)	(3.354)	(6.893)	–	–	(132.712)
Perdite di valore	–	–	–	–	–	(17.378)	–	(17.378)
Operazioni straordinarie	–	–	–	–	(363)	–	–	(363)
Variazioni costo storico per scissione	–	–	–	–	(3.174)	–	–	(3.174)
Variazione contributi	*(3.233.045)*	*(37.567)*	*(18.833)*	*(43.174)*	*(2.798)*	*(5.443.954)*	*(886.770)*	*(9.666.141)*
Incrementi per calaggio di anticipi	–	–	–	–	–	*(7.376.198)*	*(2.289.943)*	*(9.666.141)*
Passaggi in esercizio	*(3.233.045)*	*(37.567)*	*(18.833)*	*(43.174)*	*(2.798)*	*1.932.244*	*1.403.173*	–
Alienazioni e dismissioni	(2.155)	–	(1.399)	(103)	(5)	(5.062)	–	(8.724)
Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni	*(18.480)*	–	*(65.562)*	*(1.879)*	*(16.754)*	*(5.062)*	–	*(107.737)*
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	*7.744*	–	*54.348*	*1.288*	*15.521*	–	–	*78.901*
Decrementi contributi per altre dismissioni	*5.248*	–	*9.848*	*458*	*1.162*	–	–	*16.716*
Decrementi svalutazione/rivalutazione per dismissioni	*3.333*	–	*(33)*	*30*	*66*	–	–	*3.396*
Altre riclassifiche	(3.353)	2.671	–	–	–	(1.406)	–	(2.088)
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	*(7.055)*	*5.675*	–	*31*	*(91)*	*(90.904)*	–	*(92.344)*
Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche	*3.469*	*(1.832)*	–	–	–	–	–	*1.637*
Variazioni contributi per riclassifiche	*3.288*	*(461)*	–	*(31)*	*91*	*89.498*	–	*92.385*
Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche	*(3.055)*	*(711)*	–	–	–	–	–	*(3.766)*
Totale variazioni	**(62.337)**	**6.567**	**(3.864)**	**(3.455)**	**(6.109)**	**508.445**	**–**	**439.247**
Costo storico	117.320.548	326.298	562.408	1.284.225	374.649	31.750.190	3.854.897	155.473.215
Ammortamenti e perdite di valore	(23.979.119)	(70.786)	(191.266)	(365.435)	(216.206)	(1.588.321)	–	(26.411.133)
Contributi	(62.847.941)	(180.488)	(278.698)	(788.314)	(93.272)	(25.005.940)	(3.854.897)	(93.049.550)
Consistenza al 31.12.2023	**30.493.488**	**75.024**	**92.444**	**130.476**	**65.171**	**5.155.929**	**–**	**36.012.532**

17. Investimenti immobiliari

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

valori in migliaia di euro

	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e acconti	TOTALE
Costo storico	1.510.472	1.729.933	10.549	3.250.954
Ammortamenti e perdite di valore	(1.019.223)	(803.152)	(288)	(1.822.663)
Contributi	(24.287)	(292.682)	(1.506)	(318.475)
Consistenza al 31.12.2022	**466.962**	**634.099**	**8.755**	**1.109.816**
Investimenti/acquisizioni	–	165	11.086	11.251
Passaggi in esercizio	18	6.635	(6.653)	-
Ammortamenti	–	(3.302)	–	(3.302)
Perdite di valore	–	–	–	–
Variazioni dei contributi	(18)	(5.849)	*5.867*	–
Operazioni straordinarie	–	(349)	–	(349)
Variazioni costo storico	–	*(1.421)*	–	*(1.421)*
Variazioni F.do Ammortamento	–	*348*	–	*348*
Variazioni svalutazioni/rivalutazioni	–	*724*	–	*724*
Alienazioni e dismissioni	(1.066)	(893)	–	(1.959)
Decrementi costo storico	*(1.245)*	*(2.514)*	–	*(3.759)*
Decremento F.do Ammortamento	–	*1.011*	–	*1.011*
Decrementi contributi	–	*243*	–	*243*
Decrementi svalutazioni/rivalutazione	*179*	*367*	–	*546*
Riclassifiche	635	48	(778)	(95)
Variazioni costo storico	*(1.126)*	*2.566*	*5.090*	*6.530*
Variazioni F.do Ammortamento	*0*	*(87)*	-	*(87)*
Variazioni contributi	*(189)*	*(2.697)*	*(5.867)*	*(8.753)*
Variazioni svalutazioni/rivalutazioni	*1.950*	*266*	-	*2.216*
Totale variazioni	**(431)**	**(243)**	**9.523**	**8.849**
Costo storico	1.508.118	1.735.364	20.072	3.263.553
Ammortamenti e perdite di valore	(24.494)	(300.985)	(1.506)	(326.984)
Contributi	(1.017.094)	(803.825)	(288)	(1.821.208)
Consistenza al 31.12.2023	**466.530**	**630.554**	**18.277**	**1.115.361**

18. Diritto di utilizzo beni in leasing

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2023.

valori in migliaia di euro

Attività per diritti d'uso	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e Macchinari	Altri beni	Totale
Costo storico	53.678	176	31.627	85.481
Fondo ammortamento	(9.554)	(96)	(22.496)	(32.146)
Consistenza al 01.01.2023	**44.124**	**80**	**9.131**	**53.335**
Investimenti (nuovi leasing)	330	–	1.149	1.479
Ammortamenti	(7.330)	(29)	(5.378)	(12.737)
Alienazioni e dismissioni	126	–	176	302
Costo storico	*(561)*	–	*(15.042)*	*(15.603)*
Fondo ammortamento	*687*	–	*15.218*	*15.905*
Altre variazioni	–	–	–	–
Totale variazioni	**(6.874)**	**(29)**	**(4.053)**	**(10.956)**
Costo storico	*53.447*	176	*17.734*	*71.357*
Ammortamenti e perdite di valore	(16.197)	(125)	(12.656)	(28.978)
Consistenza al 31.12.2023	**37.250**	**51**	**5.078**	**42.379**

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 leasing	2023
Passività del leasing al 1° gennaio	54.038
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	1.480
Rilevazione oneri finanziari	968
Pagamenti	(13.095)
Altre variazioni	(172)
Passività del leasing al 31 dicembre	**43.218**

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

valori in migliaia di euro

Impatti a conto economico	2023
Ammortamento dei diritti d'uso	12.737
Interessi passivi sulle passività del leasing	968
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	41.358
Altre variazioni a CE	(113)
Totale impatti a conto economico	**54.950**

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 rilevante 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:

valori in migliaia di euro

Passività del leasing rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i leasing	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
43.218	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	108.533	109.032	113.134	116.608	119.281	*754.453*	**1.321.041**

19. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle Attività Immateriali ad inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse. Per una più corretta esposizione i lavori in corso relativi alle progettazioni sono stati riclassificati da attività immateriali ad Immobili, impianti e macchinari.

valori in migliaia di euro

	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	127.943	598.349	20.508	746.800
Ammortamenti e perdite di valore	(82.171)	(154.950)	–	(237.121)
Contributi	(26.489)	(312.110)	(17.465)	(356.064)
Consistenza al 31.12.2022	**19.283**	**131.289**	**3.043**	**153.615**
Investimenti/acquisizioni	–	–	1.829	1.829
Passaggi in esercizio	–	85.811	(85.811)	–
Ammortamenti	(477)	(3.383)	–	(3.860)
Perdite di valore	–	–	–	–
Variazioni e contributi	–	(83.631)	83.631	–
Alienazioni e dismissioni	(253)	–	–	(253)
Decrementi costo storico	*(797)*	*(54)*	–	*(851)*
Decremento F.do Ammortamento	*491*	–	–	*491*
Decremento svalutazioni/rivalutazioni	*53*	–	–	*53*
Decremento contributi	–	*54*	–	*54*
Operazioni straordinarie	–	–	–	–
Variazioni costo storico	–	*(105)*	–	*(105)*
Variazioni contributi	–	*105*	–	*105*
Altre riclassifiche	–	23	2.160	2.183
Variazioni costo storico	–	–	*85.791*	*85.791*
Variazioni F.do Ammortamento	–	*23*	–	*23*
Variazioni contributi	–	–	*(83.631)*	*(83.631)*
Variazioni svalutazione/rivalutazione	–	–	–	-
Totale variazioni	**(730)**	**(1.180)**	**1.809**	**(101)**
Costo storico	127.146	684.001	22.317	833.464
Ammortamenti e perdite di valore	(82.104)	(158.310)	(83.631)	(324.045)
Contributi	(26.489)	(395.582)	66.166	(355.905)
Consistenza al 31.12.2023	**18.553**	**130.109**	**4.852**	**153.514**

20. 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 31.12.2023	Valore netto 31.12.2022
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	66.537	87.767
Imprese collegate	48.206	7.077
Altre imprese	48	48.930
Totale	**114.791**	**143.774**

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2022	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2023
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni/ scissioni	
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	1.800	–	–	–	8.877
Stretto di Messina S.p.A.	–	–	–	39.329	–	39.329
Altre Imprese						
Isfort S.p.A.	48	–	–	–	–	48
Stretto di Messina S.p.A.	48.882	–	(9.553)	(39.329)	–	–
Totale	**143.774**	**1.800**	**(9.553)**	**–**	**(21.229)**	**114.791**

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2021	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2022
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni/ scissioni	
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.	48.882	–	–	–	–	48.882
Totale	**143.774**	**–**	**–**	**–**	**–**	**143.774**

Le partecipazioni, che ammontano a 114.791 mila euro, hanno registrato nel corso del 2023 una riduzione di circa 28.982 mila euro. Questa variazione è attribuibile all'effetto combinato della dismissione della partecipazione di Bluferries S.r.l. a favore di Mercitalia Logistics S.p.A., pari a 21.229 mila euro, della riduzione del valore della partecipazione detenuta nella Società Stretto di Messina S.p.A. (di seguito SdM), attraverso l'utilizzo dell'apposito fondo, per un valore pari a 9.553 mila euro (per maggiori dettagli si rimanda alla nota n. 31) e dell'aumento di capitale sociale della Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A. per 1.800 mila euro, di cui RFI e Consorzio ZAI hanno già versato 540 mila euro ciascuno a titolo di acconto. Inoltre, è stato contabilizzato 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.
In relazione alla Società SdM si rappresenta quanto segue:

- La legge n. 197/2022, articolo 1, (la legge di stabilità 2023), e poi ancora più nel dettaglio il decreto-legge ad hoc n. 35 del 31 marzo 2023, stabiliscono che il ponte sullo Stretto di Messina torni ad essere un'opera prioritaria e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158. Il suddetto decreto-legge del 31 marzo 2023, stabilisce inoltre che il MEF debba avere almeno il 51% di Stretto di Messina SpA ed autorizza ANAS a trasferire al MEF una quota della propria partecipazione in SdM ad un prezzo stabilito da una relazione giurata di stima, «comunque non superiore al valore contabile».

- Dal 1° aprile 2023 la Società SdM non è più in stato di liquidazione a seguito della revoca disposta dalla Legge 197/2022, art. 1, comma 491, nell'ambito delle suddette norme volte alla ripresa delle attività per la realizzazione del "collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria".
- In data 6 giugno 2023 sono stati nominati, in sede assembleare, i nuovi organi sociali di SdM secondo la composizione prevista dal D.L. 35/2023. Il nuovo CdA si compone di 5 membri di cui due (il Presidente e l'A.D) nominati dal Ministero.
- In data 16 ottobre 2023, il direttore generale del Tesoro ha comunicato a SdM la Relazione di stima del Perito datata 3 ottobre 2023. La perizia stima il valore economico di SdM con riferimento al 31.12.2022, data dell'ultimo bilancio redatto da SdM prima dell'intervenuta modifica normativa e successiva revoca della liquidazione. In assenza del PEF il valore economico è stato stimato utilizzando il metodo patrimoniale semplice e quindi considerando solo il valore corrente delle attività e passività iscritte in bilancio.
- In data 31 ottobre 2023 è stata approvata dal CdA di SdM la Situazione Patrimoniale ed Economica della società al 31 agosto 2023, redatta in funzione delle risultanze della Relazione di stima del Perito ex D.L. n.104/2023 (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" della Relazione sulla gestione). Si tratta di una situazione contabile intermedia di Stretto di Messina in cui è stata recepita la svalutazione di costi capitalizzati reputati non più recuperabili. Conseguentemente RFI ha proceduto a rilasciare il fondo svalutazione della propria partecipazione, precedentemente iscritta, proporzionalmente alla quota di patrimonio netto detenuta.
- In data 27 dicembre 2023, il MEF ha sottoscritto l'aumento di capitale di SdM per un importo pari a euro 369.999.997,20 diventando titolare del 55,162% del capitale della società. Conseguentemente la partecipazione di RFI in SdM è stata diluita passando al 5,83% del capitale.
- Sulla base delle valutazioni effettuate da RFI in ossequio a quanto statuito dal principio contabile internazionale IAS 28, con il supporto dei propri consulenti esterni, circa la sussistenza di un rapporto di collegamento ex IAS 28, la società ha proceduto a riclassificare la partecipazione da "Altre Imprese" ad "Imprese Collegate".
- In presenza del passaggio da una valutazione con il criterio del fair value ai sensi dell'IFRS 9 (criterio adottato da RFI al 31 dicembre 2022 allorquando non sussistendo le condizioni di collegamento di cui al principio IAS 28 era classificata tra le "altre imprese") ad una effettuata con il criterio del costo ai sensi dello IAS 28, RFI ha adottato la possibilità concessa dal citato principio contabile di optare per l'iscrizione del valore di carico mediante l'accumulated cost iscrivendo pertanto al costo storico il valore di carico della partecipazione e rilasciando il fondo svalutazione partecipazione eccedente (39.329 mila euro) sulla base della perizia di stima citata in precedenza nonché sulla base della Situazione Patrimoniale ed Economica approvata dal CdA di SdM in data 31 agosto 2023.

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. In tutti i casi il patrimonio netto di pertinenza risulta superiore al valore di carico; pertanto, non si è proceduto ad effettuare impairment test perché in assenza di trigger events.

valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) dell' esercizio	Patrimonio netto al 31.12.2023	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2023 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	382	1.867	100,0%	1.867	200	(1.667)
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	1.315.791	666	1.318.397	90,72%	1.195.996	48.455	(1.147.542)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	1.691	29.413	100,0%	29.413	9.238	(20.175)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	8.421	75.870	100,0%	75.870	3.145	(72.725)
Infrarail S.r.l.	Roma, Via Marsala 41	5.500	35	9.866	100,0%	9.866	5.500	(4.366)
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	20.476	16	17.782	50,0%	8.891	8.877	(14)
Stretto di Messina S.p.A.**	Roma, Via Marsala 27	672.527	n.d.	n.d.	5,83%	n.d.	39.329	n.d.

* La Società adotta i principi contabili internazionali (IAS-IFRS).
** I dati della Società non sono disponibili alla data di redazione del bilancio.

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)
31.12.2023										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	4.699	15.737	**20.435**	948	1.705	**2.653**	1.289	1.273	**16**
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**

21. 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									
	31.12.2023			31.12.2022			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	85.194	10.000	95.194	95.194	9.999	105.193	(10.000)	1	(9.999)
Crediti per finanziamenti	59.179	–	59.179	51.448	–	51.448	7.731	–	7.731
Altri crediti finanziari	75	306.335	306.410	–	419.228	419.228	75	(112.893)	(112.818)
Titoli	540	–	540	489	–	489	51	–	51
Derivati	–	314	314	–	1.512	1.512	–	(1.198)	(1.198)
Valore lordo attività finanziarie	**144.988**	**316.649**	**461.637**	**147.131**	**430.739**	**577.870**	**(2.143)**	**(114.090)**	**(116.233)**
Fondo svalutazione	(198)	(199)	(397)	(139)	(330)	(469)	(59)	131	72
Totale attività finanziarie	**144.790**	**316.450**	**461.240**	**146.992**	**430.409**	**577.401**	**(2.202)**	**(113.959)**	**(116.161)**

Il saldo dei crediti verso il MEF, pari a 95.194 mila euro è principalmente ascrivibile al valore residuo del credito 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") 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 540 mila euro.
I crediti per finanziamenti non correnti pari a 59.179 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (40.299 mila euro), presso Intesa (9.512 mila euro) e presso BNL (8.383 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.
Il decremento pari a 112.818 mila euro della posta "Altri crediti finanziari" è da imputare sostanzialmente al decremento del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

22. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	5.863	96.499	102.362	14.764	96.678	111.442	(8.901)	(179)	(9.080)
Crediti per IVA	9	–	9	9	65	74	–	(65)	(65)
MEF e MIT	4.753.049	2.459.732	7.212.781	3.169.809	862.381	4.032.190	1.583.240	1.597.351	3.180.591
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	–	11.759	11.759	–	7.754	7.754	–	4.005	4.005
Altre Amministrazioni dello Stato	–	304.500	304.500	–	536.259	536.259	–	(231.759)	(231.759)
Debitori diversi	3.559	104.559	108.118	3.559	110.051	113.610	–	(5.492)	(5.492)
Ratei e risconti attivi	–	1.381	1.381	–	5.189	5.189	–	(3.808)	(3.808)
Valore lordo altre attività	**4.762.480**	**2.978.429**	**7.740.909**	**3.188.141**	**1.618.376**	**4.806.517**	**1.574.339**	**1.360.053**	**2.934.392**
Fondo svalutazione	(3.029)	(124.570)	(127.599)	(2.021)	(121.658)	(123.679)	(1.008)	(2.912)	(3.920)
Totale altre attività	**4.759.451**	**2.853.860**	**7.613.311**	**3.186.120**	**1.496.719**	**4.682.839**	**1.573.331**	**1.357.141**	**2.930.472**

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 9.080 mila euro è imputabile principalmente alla riduzione di 8.900 mila euro del credito IVA verso la controllante.
I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2023 sono di seguito analizzati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2023
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	–	1.105.557	(1.105.557)	–	–
- MIT: cap. 7255	8.520	2.840	(11.360)	–	–
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274 - 7302	14.802	100.000	(94.905)	–	19.897
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	3.356.863	7.892.763	(4.810.813)	–	6.438.813
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7528-7540-7532-7549-7561-7550 -1274-7505-7506-7006-7007-7552	652.005	415.685	(313.619)	–	754.071
Totale	**4.032.190**	**9.516.845**	**(6.336.254)**	**–**	**7.212.781**

Nell'anno 2023 la voce ha subito un incremento netto di 3.180.591 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 9.516.845 mila euro così suddivisi:

  - 1.105.557 mila euro per contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge del 29 dicembre 2022 n. 197 (Legge di Bilancio 2023);
  - 2.840 mila euro a valere delle risorse stanziate sul capitolo 7255 destinato a "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina", il cui servizio è stato reso nel corso del 2023 da RFI per il tramite della società controllata Blu Jet S.r.l.;
  - 100.000 mila euro per contributi merci a valere delle risorse stanziate 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 2023;
  - 7.892.763 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
    - 204.518 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), di cui 128.000 mila euro a valere dello stanziamento 2023 al netto della rimodulazione verticale, e 76.518 mila euro a valere delle risorse stanziate previste per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2023;
    - 2.190.329 mila euro (capitolo 7122 – PG2) stanziati dalla Legge di Bilancio 2023 a valere del PG2 Capitolo 7122, di cui 1.422.360 mila euro per l'annualità 2023, comprensivi di 300.000 mila euro a valere della rimodulazione verticale, e 767.969 a valere delle risorse stanziate previste per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2023;
    - 101.598 mila euro (capitolo 7122-PG4) relativi all'iscrizione di crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 relativi al PG4;
    - 2.160.924 mila euro (capitolo 7122 – PG5) come previsto dalla Legge di Bilancio per le attività di manutenzione straordinaria, di cui 1.000.000 mila euro a valere del DL 145/2023, 1.050.000 mila euro a valere dell'annualità 2023 prevista dalla Legge di Bilancio 2023, e 110.923 mila euro a valere delle risorse stanziate previste per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2023;
    - 829.214 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2023 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 409.214 mila euro a valere delle risorse stanziate previste per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2023;
    - 52.966 mila euro (capitolo 7122- PG9) relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF, di cui 42.000 mila euro relativi alle risorse stanziate per l'anno 2023, al netto della rimodulazione di 100.000 mila euro, e 10.966 mila euro a valere delle risorse stanziate previste per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2023;
    - 292.189 mila euro (capitolo 7122 –PG10) relativi all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 relativi al PG10 per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2023;
    - 1.306.219 mila euro (capitolo 7122-PG11) relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF, di cui 537.058 mila euro a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 relativi al PG11, inclusa la rimodulazione verticale di 500.000 mila euro, e 769.160 mila euro a valere sulle risorse stanziate per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2023;
    - 74.195 mila euro (capitolo 7122-PG12) stanziate a valere del capitolo 7122 PG12, di cui 6.000 mila euro relativi alla competenza 2023 e 68.194 mila euro a valere sulle risorse stanziate per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2023;
    - 585.986 mila euro (capitolo 7122-PG13) recati dal DL 59 del 6 maggio 2021 a valere del capitolo 7122 PG13 destinati al finanziamento degli interventi relativi alla "linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria", di cui tutti a valere sulle risorse stanziate per il triennio 2024-2026 a copertura di lavori eseguiti nel 2023, ed al netto della rimodulazione verticale di 300.000 mila euro;
    - 94.625 mila euro (capitolo 7122-PG16) relativi all'iscrizione di crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 relativi al PG16 a valere sulle risorse stanziate per l'anno 2023;
  - 37.000 mila euro a valere del Capitolo 7561 ed assegnati a RFI con Decreto MIT/MEF del 7 dicembre 2020;
  - 45.000 mila euro (capitoli MIT 7505), a valere sulle risorse stanziate 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;
  - 37.907 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;
  - 235.778 mila euro (capitolo 7007) a valere del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche previsto dal DL76/2020 art.7 co.1;
  - 22.000 mila euro (capitolo 7552) a valere dell'art.1 co.517 della L.197/2022 (Legge di Bilancio 2023) a copertura della progettazione della linea ferroviaria Chiasso-Monza;
  - 38.000 mila euro (capitolo 7518) a valere del DL68/2022 e della L.197/2022 stanziati per l'anno 2023, a copertura dei lavori per la linea AV/AC Milano-Genova – Terzo Valico dei Giovi.

- Decrementi per incassi per 6.336.254 mila euro così suddivisi:

  - 1.105.556 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
  - 11.360 mila euro a valere del capitolo 7255 destinato alle "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina";
  - 4.810.813 mila euro (capitolo 7122 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG6-PG7-PG8-PG-9-PG10-PG11-PG12-PG13);
  - 37.906 mila euro (capitolo 7006 MIT) relativi alle risorse stanziate 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;
  - 235.779 mila euro (capitolo 7007) a valere del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche previsto dal DL76/2020 art.7 co.1;
  - 28.131 mila euro (capitolo 7528) a valere sulle risorse stanziate 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);
  - 8.818 mila euro (capitolo 7518) relativi alle risorse stanziate dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del decreto-legge n.98/2011 assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
  - 2.986 mila euro (capitolo 7549) a valere delle risorse stanziate dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia");
  - 94.905 mila euro per contributi merci a valere delle risorse stanziate 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.

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" subisce un decremento di 231.759 mila euro dovuto principalmente al decremento dei crediti verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (CSEA) per 233.134 mila euro compensati parzialmente da maggiori anticipazioni versate alla pubblica amministrazione per 1.375 mila euro.
I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 11.759 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	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	35.372	47.778	(12.406)
Personale	6.284	5.867	417
Istituti previdenziali	6.576	2.167	4.409
Crediti in corso di recupero	1.374	1.374	–
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	278	289	(11)
Altri crediti non commerciali	58.234	56.135	2.099
Sub-totale debitori diversi	**108.118**	**113.610**	**(5.492)**
Ratei e risconti	1.381	5.189	(3.808)
Totale	**109.499**	**118.799**	**(9.300)**

Il decremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti attivi" pari a 9.300 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato di:

- minori acconti a fornitori per 12.406 mila euro a seguito della regolarizzazione di anticipi versati ad appaltatori;
- minori ratei e risconti per 3.808 mila euro;
- maggiori crediti verso Istituti previdenziali per 4.409 mila euro, derivanti sostanzialmente degli anticipi del TFR ai dipendenti nel corso dell'anno (5.278 mila euro) compensati dal decremento dei rimborsi da ricevere INAIL (869 mila euro);
- maggiori altri crediti non commerciali per 2.099 mila euro dovuti principalmente a penali attive verso terzi (1.176 mila euro).

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

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Nazionali	7.734.839	4.802.018	2.932.821
Paesi dell'area euro	2.663	1.829	834
Regno Unito	91	92	(1)
Altri paesi europei non UE	3.315	2.578	737
Altri paesi	1	–	1
	7.740.909	**4.806.517**	**2.934.392**

23. Rimanenze

La voce risulta così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.022.725	871.325	151.400
Fondo svalutazione	(13.811)	(14.182)	371
Totale Rimanenze	**1.008.914**	**857.143**	**151.771**

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2023 pari a 151.771 mila euro, è relativo principalmente all'effetto combinato di:

- acquisti di materiali pari a 873.114 mila euro;
- consumi di materiali pari a 862.241 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 140.527 mila euro per la costruzione di cuori, deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- decremento netto del Fondo svalutazione pari a 371 mila euro a fronte dell'analisi effettuata sui materiali a scarsa utilizzazione e/o obsoleti.

24. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	61	386.601	386.662	82	461.827	461.909	(21)	(75.226)	(75.247)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.533	77.522	79.055	1.539	48.979	50.518	(6)	28.543	28.537
Ferrovie Estere	–	529	529	–	432	432	–	97	97
Ferrovie in concessione	–	3	3	–	3	3	–	–	–
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	–	49.222	49.222	–	89.323	89.323	–	(40.101)	(40.101)
Crediti verso società del Gruppo	–	294.688	294.688	–	458.633	458.633	–	(163.945)	(163.945)
Valore lordo crediti commerciali	**1.594**	**808.565**	**810.159**	**1.621**	**1.059.197**	**1.060.818**	**(27)**	**(250.632)**	**(250.659)**
Fondo svalutazione	(1)	(157.512)	(157.513)	(1)	(149.527)	(149.528)	–	(7.985)	(7.985)
Totale dei crediti commerciali	**1.593**	**651.053**	**652.646**	**1.620**	**909.670**	**911.290**	**(27)**	**(258.617)**	**(258.644)**

Il decremento dei crediti verso Clienti ordinari (75.247 mila euro) rispetto al 31 dicembre 2022, al lordo del relativo fondo svalutazione, è dovuto principalmente agli incassi da Imprese Ferroviarie per pedaggio e servizi accessori alla circolazione ed all'emissione di note di credito per il servizio di corrente da trazione, nonché agli incassi dai gestori di servizi energetici e di telefonia.
L' incremento dei crediti verso Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche di 28.537 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dalle nuove fatturazioni emesse verso Enti locali per la realizzazione di lavori di infrastruttura ferroviaria.
Il decremento dei crediti verso Gruppo (163.945 mila euro) rispetto al 31 dicembre 2022, al lordo del relativo fondo svalutazione, è dovuto principalmente ad incassi e compensazioni finanziarie da Imprese Ferroviarie di gruppo per pedaggio e servizi accessori alla circolazione ed all'emissione di note di credito per il servizio di corrente da trazione, nonché ad incassi da altre Società del Gruppo per la realizzazione di lavori di infrastruttura ferroviaria e per canoni di locazione immobiliare.

L'importo lordo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 49.222 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in decremento pari a 40.101 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 è da imputare essenzialmente al maggior valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.
Al fine di evidenziare l'avanzamento dei lavori rispetto agli importi già fatturati per Contratti di costruzione, la voce va correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di costruzione. L'importo pari a 42.900 mila euro, con variazione in aumento pari a 25.233 mila euro, è da imputare sostanzialmente alle maggiori fatturazioni in anticipo effettuate nel corso dell'anno.

Crediti e debiti per contratti di costruzione*	31.12.2023 Crediti	31.12.2023 Debiti	31.12.2022 Crediti	31.12.2022 Debiti
Lavori in corso su ordinazione	332.745	54.915	288.826	32.070
Acconti da clienti	(283.523)	(97.816)	(199.503)	(49.737)
Totale complessivo	**49.222**	**(42.900)**	**89.323**	**(17.667)**

*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

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Nazionali	800.775	1.055.678	(254.903)
Paesi dell'area euro	7.071	2.635	4.436
Regno Unito	–	1	(1)
Altri paesi europei (UE non Euro)	35	15	20
Altri paesi europei non UE	2.261	2.472	(211)
Altri paesi	17	17	–
	810.159	**1.060.818**	**(250.659)**

25. Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione

La posta risulta sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

26. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali	4.061	3.059	1.002
Denaro e valori in cassa	475	472	3
Conti correnti di tesoreria	127.449	1.459.834	(1.332.385)
Altri	112	112	–
Valore lordo	**132.097**	**1.463.477**	**(1.331.380)**
Fondo svalutazione	(83)	(922)	839
Totale netto fondo svalutazione	**132.014**	**1.462.555**	**(1.330.541)**

Il decremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2022 è dovuto principalmente al 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.

Come già rappresentato nella Relazione sulla Gestione tale riduzione è legata alla discrasia tra i tempi di incasso delle risorse statali ed il relativo pagamento dei fornitori, in particolare degli appaltatori di opere.
Per maggiori dettagli relativi alla movimentazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti si rimanda allo schema di Rendiconto Finanziario.

27. Crediti tributari

La posta pari a 653 mila euro, rispetto all'anno precedente, ha subito un incremento di 343 mila euro riconducibile principalmente a crediti d'imposta per ritenute d'acconto subite.

28. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nel corso del 2023 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 2023, 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 2023 ammonta a 127.522 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima di una quota dell'utile 2022 per un importo pari a 13.148 mila euro.

Altre Riserve
La riserva straordinaria al 31 dicembre 2023 ammonta a 52.630 mila euro ed ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2022 pari a 21.229 a seguito della scissione della partecipazione al capitale della Bluferries S.r.l. a beneficio della consociata Mercitalia Logistics S.p.A..

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 2023 il saldo è negativo e pari a 173 mila euro, registrando una variazione positiva rispetto al 31 dicembre del 2022 di 2.355 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al fair value degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2023, che ha determinato una variazione negativa pari a 1.220 mila euro;
- rilascio della quota del 2023, 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 3.575 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 2023 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 129.892 mila euro registrando una variazione positiva rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto della perdita attuariale complessiva pari a 2.257 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo
Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2023 ammontano a 2.345.578 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 99.818 mila euro derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2022 deliberata dall'Assemblea del 20 aprile 2023.

Risultato di esercizio
L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 presenta un utile pari a 196.068 mila euro.
Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro eventuale utilizzazione nei tre esercizi precedenti.

valori in migliaia di euro

						Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**			
Origine	**Importi al 31.12.2023 (a+b)**	**Quota indisponibile (a)**	**Possibilità di utilizzo *****	**Quota disponibile (b)**	**Quota distribuibile di (b)**	**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	127.522	127.522	B						
Utili portati a nuovo *	2.345.578	(65.342)	A,B,C	2.410.920	1.380.563				
Altre Riserve:									
Riserva di copertura flussi finanziari	(173)	(1.142)							
Riserva da utili e perdite attuariali	(129.893)	(125.748)							
Riserva da operazioni straordinarie	52.630		A,B,C	52.630	52.630				
TOTALE	**33.924.089**	**31.463.715**		**2.463.550**	**1.433.193**	**–**	**–**	**–**	**–**

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato di esercizio 2023
** esercizi 2020-2021-2022
*** A = Aumento di Capitale; B = Copertura Perdite; C = Distribuzione di Dividendi

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

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Finanziamenti da banche	404.376	488.015	(83.639)
Finanziamenti da soci	1.930.452	1.688.395	242.057
Totale	**2.334.828**	**2.176.410**	**158.418**

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	84.454	147.921	(63.467)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	6.250	18.750	(12.500)
Finanziamenti da soci (breve termine)	2.646.530	398.248	2.248.282
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	302	246	56
Totale	**2.737.536**	**565.165**	**2.172.371**

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

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Finanziamenti da banche	488.830	635.936	(147.106)
Debiti verso altri finanziatori	6.250	18.750	(12.500)
Finanziamenti da soci	4.576.982	2.086.643	2.490.339
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	302	246	56
Totale Finanziamenti	**5.072.364**	**2.741.575**	**2.330.789**

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 488.830 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 816 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 147.106 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 si riferisce per 146.553 mila euro ai rimborsi di quote capitale effettuati nel 2023 e per 552 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 6.250 mila euro, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento rispetto al 31 dicembre 2022, pari a 12.500 mila euro, è dovuto al rimborso nel 2023 di pari importo delle quote capitale.

I "Finanziamenti da soci" a medio/lungo termine ed a breve termine per 4.576.982 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 46.688 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.

L'incremento di tali debiti pari a 2.490.339 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 è dovuto, prevalentemente, all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento di 2.000.000 mila euro per l'accensione del Loan Agreement;
- incremento di circa 742.000 mila euro per i nuovi finanziamenti intercompany a medio-lungo termine stipulati nel corso dell'anno 2023 (per i dettagli si rimanda al paragrafo "Principali eventi dell'esercizio" della Relazione sulla gestione) che si riferiscono a:
  - prestito intercompany Green Bond Serie 22 di circa 242.000 mila euro;
  - due prestiti intercompany Caixa FS-RFI di complessivi 250.000 mila euro;
  - altri due contratti intercompany BBVA FS-RFI di 100.000 mila euro e Unicredit FS-RFI di 150.000 mila euro;
- incremento di 100.000 mila euro riferibile alle linee di credito a breve termine;
- incremento di circa 38.000 mila euro principalmente riferito ai ratei, esposti nella quota a medio lungo e breve termine;
- decremento per restituzione del Prestito Unicredit pari a 90.000 mila euro;
- decremento per restituzione del Prestito Bridge pari a 300.000 mila euro.

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

						31.12.2023		31.12.2022	
Tipologia opere finanziate	Creditore	Valuta	Note	Tasso di Interesse Nom.	Anno di Scadenza	Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	–	–	15.454	15.454
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	–	–	21.165	21.165
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	27.778	27.778	83.333	83.333
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	209.049	209.049	238.044	238.044
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	3.556	3.556	5.333	5.333
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	102.455	102.455	112.213	112.213
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	145.177	145.177	159.024	159.024
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	6.250	6.250	18.750	18.750
						494.265	**494.265**	**653.317**	**653.317**
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.802	300.000	299.652
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	99.966	100.000	99.894
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		Variabile	2023	–	–	90.000	89.994
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	199.398	200.000	199.140
AV/AC	INTERCOMPANY UNICREDIT/FS	euro		Variabile	2024	200.000	199.965	200.000	199.876
AV/AC	INTERCOMPANY UNICREDIT/FS	euro	(5)	Variabile	2028	150.000	149.721	–	–
AV/AC	INTERCOMPANY CAIXA/FS	euro	(5)	Variabile	2029	250.000	249.382	–	–
AV/AC	INTERCOMPANY BBVA/FS	euro	(5)	Variabile	2028	100.000	99.669	–	–
AV/AC	INTERCOMPANY INTESA/FS	euro		Variabile	2024	200.000	199.960	200.000	199.861
AV/AC	INTERCOMPANY BPM/FS	euro		Variabile	2024	100.000	99.999	100.000	99.982
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 22 TR/FS	euro	(5)	Variabile	2033	245.000	242.438	–	–
						2.435.000	**2.430.301**	**1.780.000**	**1.778.398**
TOTALE						**2.929.265**	**2.924.566**	**2.433.317**	**2.431.715**

(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) Nuovi contratti intercompany stipulati nel 2023 pari a 745 milioni di euro
(6) Le relative coperture finanziarie saranno garantite dai pedaggi

Nella seguente tabella si riporta la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2023 confrontata con il dato al 31 dicembre 2022, che evidenzia un peggioramento complessivo pari a 3.768.753 mila euro. Tale peggioramento è riconducibile:

- alla discrasia tra i tempi di incasso delle risorse statali ed il relativo pagamento dei fornitori che ha determinato un effetto peggiorativo sulla Posizione finanziaria netta a breve assorbendo le disponibilità di cassa presenti al 31 dicembre 2022 e rendendo necessario ricorrere a linee di credito a breve termine. FS, coerentemente con quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Società del 27 giugno u.s., in data 26 luglio ha stipulato con INTESA SANPAOLO S.p.A. un Loan Agreement di euro 2.000.000.000, finalizzato a sostenere lo shortfall di cassa di RFI causato dalla suddetta discrasia;
- all'effetto combinato delle restituzioni di finanziamenti in corso e dell'accensione di nuovi finanziamenti intercompany Green bond nell'ambito degli *Eligible Green Projects* previsti dal Green Bond Framework di FS, che per RFI hanno per oggetto il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli nonché dell'accensione a luglio e novembre di nuovi prestiti intercompany (Caixa FS-RFI, BBVA FS-RFI e Unicredit FS-RFI).

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve	**2.294.637**	**(1.322.540)**	**3.617.177**
Conti correnti di Tesoreria	(127.369)	(1.458.915)	1.331.546
Altri (crediti)/debiti finanziari	(306.142)	(418.964)	112.822
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(9.994)	(9.934)	(60)
Finanziamenti da banche	84.454	147.921	(63.466)
Debiti verso altri finanziatori	6.250	18.750	(12.500)
Debiti finanziari verso Soci < 12	2.646.831	398.494	2.248.337
Debiti finanziari IFRS 16 < 12	10.201	11.978	(1.777)
Strumenti finanziari derivati correnti	(243)	(1.598)	1.355
Altro	(9.353)	(10.272)	920
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	**2.223.054**	**2.071.478**	**151.577**
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(85.140)	(95.194)	10.054
Titoli e Finanziamenti non correnti	(540)	(489)	(51)
Crediti per finanziamenti	(59.034)	(51.309)	(7.725)
Finanziamenti da banche	404.376	488.015	(83.639)
Debiti finanziari verso Soci >12	1.930.451	1.688.395	242.056
Debiti finanziari IFRS 16 > 12	33.017	42.060	(9.043)
Strumenti finanziari derivati non correnti	(76)	–	(76)
Totale complessivo	**4.517.691**	**748.938**	**3.768.753**

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. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Performance economiche e finanziarie" della Relazione sulla Gestione.

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato/ (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2022	Flusso monetario	Effetti non monetari					31.12.2023
			Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	Variazione Leasing (IFRS 16)	Fair value Clean (IFRS13)	Variazione expected credit loss (IFRS9)	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	2.741.574	2.291.907	37.882	999	–	–	–	5.072.363
Variazione delle altre attività finanziarie	(158.437)	1.742	431	(51)	–	1.220	(1)	(155.098)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(1.881.519)	1.444.272	–	–	–	–	(910)	(438.157)
Variazioni attività/ passività per servizi in concessione	(6.804)	2.097	–	–	–	–	–	(4.707)
Variazione delle altre passività finanziarie	54.124	(13.267)	157	–	2.275	–	–	43.289
Totale	**748.938**	**3.726.751**	**38.470**	**948**	**2.275**	**1.220**	**(911)**	**4.517.691**

30. Benefici ai dipendenti (TFR e CLC)

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Valore attuale obbligazioni TFR	268.315	300.095
Valore attuale obbligazioni CLC	23.255	23.338
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(179)	(175)
Totale valore attuale obbligazioni	**291.391**	**323.258**

La seguente tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

valori in migliaia di euro

TFR e CLC	31.12.2023	31.12.2022
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	323.433	404.013
Service Cost	156	191
Interest cost (*)	10.922	5.558
Benefici erogati	(40.826)	(44.575)
Trasferimenti infragruppo	(1.743)	475
Altre variazioni (Estimated benefits payments)	(2.629)	(2.756)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	2.257	(39.473)
da cambiamento assunzioni demografiche	-	-
da cambiamento assunzioni finanziarie	6.920	(60.769)
derivanti dall'esperienza	(4.663)	21.296
Obbligazioni a benefici definiti	291.570	323.433
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(179)	(175)
Altre variazioni	-	-
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	**291.391**	**323.258**

(*) 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 2023, pari a 45.198 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - Estimated benefits payments) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2023, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.
Nel corso del 2023 sono state rilevate perdite attuariali generate per il TFR e per le CLC complessivamente pari a 2.257 mila euro, che si confrontano con l'utile attuariale del 2022 pari a 39.473 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è imputabile principalmente al tasso di attualizzazione che si è decrementato passando dal 3,57% del 2022 al 2,95% del 2023 per il TFR e dal 3,77% del 2022 al 3,17% del 2023 per le CLC.
In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano una perdita complessiva legata ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 6.920 mila euro ed un utile complessivo relativo ad ipotesi attuariali residue per 4.663 mila euro, la cui somma algebrica determina la perdita attuariale complessiva di 2.257 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:

	31.12.2023	31.12.2022
Tasso di attualizzazione TFR	2,95%	3,57%
Tasso di attualizzazione CLC	3,17%	3,77%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	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.

valori in migliaia di euro

ANALISI DI SENSITIVITÀ TFR E CLC

31.12.2023	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	268.677	–
Tasso di turnover -1,00%	267.924	–
Tasso di inflazione +0,25%	270.548	23.723
Tasso di inflazione -0,25%	266.110	22.802
Tasso di attualizzazione +0,25%	264.867	22.770
Tasso di attualizzazione -0,25%	271.852	23.760
Service cost pro-futuro	–	181
Duration del piano (anni)	5,9	10
Totale dipendenti a fine esercizio	31.868	–

valori in migliaia di euro

ANNI EROGAZIONI PREVISTE TFR E CLC

31.12.2023	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	46.913	2.482
Erogazione 2° anno	34.045	2.298
Erogazione 3° anno	29.859	2.121
Erogazione 4° anno	12.299	2.022
Erogazione 5° anno	29.203	1.921

31. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine esercizio e le movimentazioni del 2023 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2022	Rettifiche/ Riclassifiche	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2023
Fondo imposte	12.015	-	75	(635)	(88)	11.367
Oneri nei confronti:						
- del personale	47.295	-	9.054	(11.937)	-	44.412
- dei terzi	198.196	-	-	(13.508)	(18.181)	166.507
Bonifica asset dismessi/da dismettere	46.184	14	-	(73)	-	46.125
Partecipazioni	48.882	-	-	(9.553)	(39.329)	–
Altri rischi ed oneri	133.349	(310)	25.718	(9.965)	-	148.792
TOTALE	**485.921**	**(296)**	**34.847**	**(45.671)**	**(57.598)**	**417.203**

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.
Al 31 dicembre 2023 il fondo ha registrato un decremento (648 mila euro) rispetto al valore al 31 dicembre 2022, derivante principalmente da maggiori utilizzi (635 mila euro).

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 2023, il fondo è stato utilizzato per 11.937 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 9.054 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2023.
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 2023, il fondo è stato utilizzato per 13.508 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 18.181 mila euro in quanto esuberanti rispetto alle stime.

Fondo Bonifica asset dismessi/da dismettere

Tale fondo è stato istituito e viene utilizzato a copertura di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati relativi a opere dismesse/da dismettere. Nella determinazione iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Fondo Partecipazioni

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione, è stato utilizzato per 9.553 mila euro e la parte residuale, pari a 39.329 mila euro, è stata rilasciata a seguito di quanto previsto dal Decreto-Legge 31 marzo 2023, n.35 che ha reso esecutiva, a partire dal 1° aprile 2023, la revoca ex lege dello stato di liquidazione della società.

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 (1.603 mila euro);
- altri rischi (50.189 mila euro).

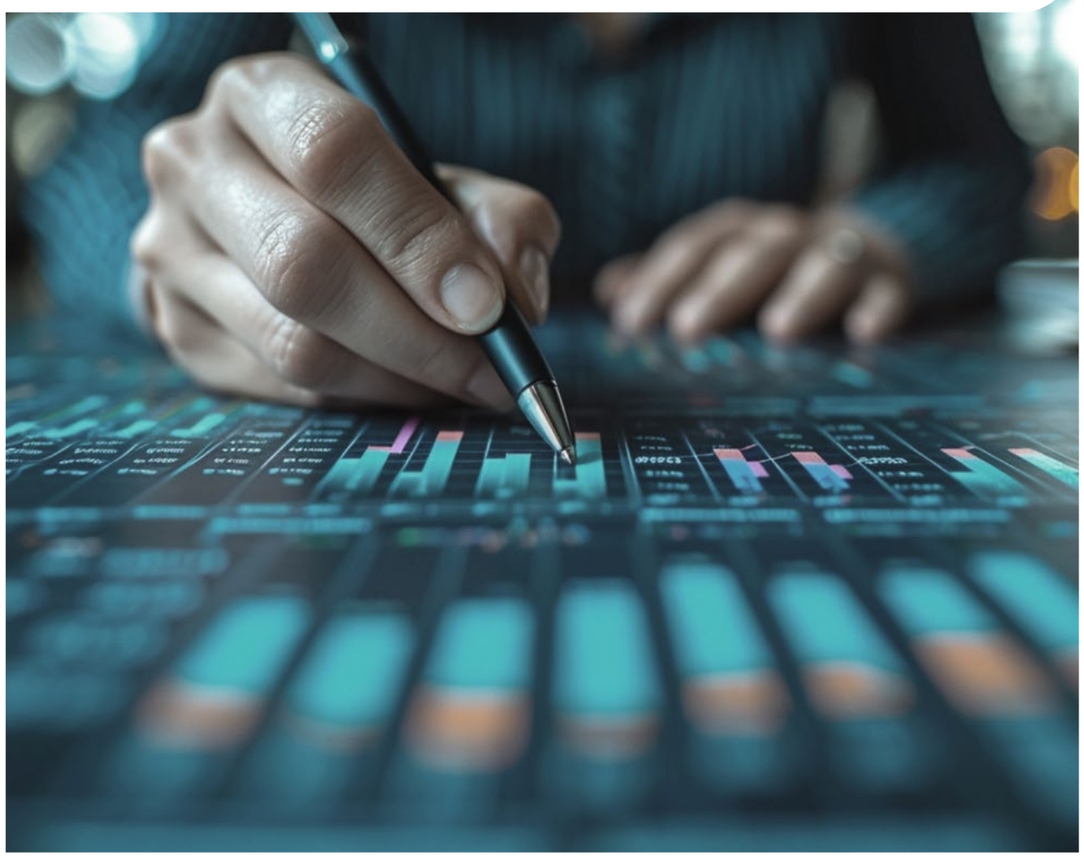
Gli utilizzi di 9.965 mila euro sono relativi principalmente ad incentivi all'esodo (8.795 mila euro).

32. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	–	71	71	–	(85)	(85)	–	156	156
Altre passività finanziarie	–	–	–	–	172	172	–	(172)	(172)
Passività del leasing	33.017	10.201	43.218	42.060	11.978	54.038	(9.043)	(1.777)	(10.820)
Totale passività finanziarie	**33.017**	**10.272**	**43.289**	**42.060**	**12.065**	**54.125**	**(9.043)**	**(1.793)**	**(10.836)**

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 10.836 mila euro, risente sostanzialmente del rimborso delle quote di anni precedenti al netto delle nuove iscrizioni.



33. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	–	2.534.070	2.534.070	–	3.639.554	3.639.554	–	(1.105.484)	(1.105.484)
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	6.026	114.083	120.109	12.051	98.508	110.559	(6.025)	15.575	9.550
Altri debiti verso società del gruppo*	–	244.969	244.969	–	98.558	98.558	–	146.411	146.411
Altri debiti*	69.926	375.172	445.098	73.783	373.626	447.409	(3.857)	1.546	(2.311)
Ratei e risc pas.	144	9.597	9.741	1.769	15.183	16.952	(1.625)	(5.586)	(7.211)
Totale altre passività	**76.096**	**3.277.891**	**3.353.987**	**87.603**	**4.225.429**	**4.313.032**	**(11.507)**	**(947.538)**	**(959.045)**

* Per una più corretta esposizione il debito per IVA è stato riclassificato da Altri debiti ad Altri debiti verso società del Gruppo

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2023 ammontano a 2.534.070 mila euro e sono così dettagliati

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2023
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	1.276.950	7.892.763	(8.004.963)	(140.434)	1.024.316
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	1.442.608	305.685	(624.828)	–	1.123.465
FESR	4.010	109.931	(107.069)	–	6.872
TEN	58.641	3.855	(21.806)	–	40.690
PNRR	580.112	–	(580.112)	–	–
Altre PA	195.981	392.431	(330.937)	–	257.475
Altri TERZI	81.252	–	–	–	81.252
Totale acconti per contributi	**3.639.554**	**8.704.665**	**(9.669.715)**	**(140.434)**	**2.534.070**

Il decremento netto degli acconti pari a 1.105.484 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 140.434 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 244.969 mila euro subiscono un incremento rispetto al 31 dicembre 2022 pari a 146.411 mila euro derivante sostanzialmente da maggiori debiti verso la Controllante per l'iscrizione nel 2023 del dividendo sull'utile 2022 (150.000 mila euro) e per il debito IVA (5.789 mila euro), compensati parzialmente da una riduzione del contributo merci 2023 allocato verso le società del gruppo (6.859 mila euro) e dal miglioramento del saldo passivo delle penali da performance regime, circolazione (3.697 mila euro).

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (143.375 mila euro), Depositi cauzionali (46.185 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (32.595 mila euro), Debiti per performance regime (6.141 mila euro) e per penali da circolazione (4.513 mila euro), altri Debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi e per rivalutazione TFR (40.345 mila euro), anticipi per contributo merci anno 2023 (53.659 mila euro), debiti verso assicurazioni (19.646 mila euro).

34. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	10.251	3.074.884	3.085.136	11.509	2.665.312	2.676.821	(1.258)	409.572	408.315
Acconti commerciali	5.883	92.421	98.304	4.986	87.036	92.022	897	5.385	6.282
Debiti commerciali vs società del Gruppo	–	744.955	744.955	–	679.193	679.193	–	65.762	65.762
Debiti per contratti di costruzione	–	42.900	42.900	–	17.667	17.667	–	25.233	25.233
Totale debiti commerciali	**16.134**	**3.955.161**	**3.971.296**	**16.495**	**3.449.208**	**3.465.703**	**(361)**	**505.953**	**505.593**

L'incremento dei debiti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2022 è pari a 408.315 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile ai maggiori lavori sugli investimenti effettuati nel corso del 2023.
Gli Acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 98.304 mila euro, in aumento rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 per 6.282 mila euro.
I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo presentano un incremento netto pari a 65.762 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori debiti verso la consociata Fercredit per 70.595 mila euro per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;
- maggiori debiti per fatture ricevute verso le imprese consociate per 24.967 mila euro;
- maggiori debiti verso Capogruppo per 3.209 mila euro;
- minori debiti relativi a fatture da ricevere verso le consociate per 21.215 mila euro;
- minori debiti verso le imprese controllate per 13.164 mila euro;

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 42.900 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali la fatturazione ad avanzamento, al netto dei margini rilevati, eccede i costi. La voce va correlata con la relativa voce dell'attivo "Contratti di costruzione" ricompresa tra i crediti commerciali alla quale si rinvia.

35. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse e di cambio), il rischio di liquidità ed il rischio di credito.
Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche ed i processi di gestione di tali rischi ed 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'IFRS 7 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'IFRS 7 al netto dei crediti di natura tributaria e degli strumenti partecipativi. 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'IFRS 9.

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Crediti commerciali al costo ammortizzato	652.645	911.290
Altre attività al costo ammortizzato	7.599.464	4.664.202
Altre attività finanziarie al costo ammortizzato	460.387	575.401
Derivati attivi al FVOCI	314	1.512
Altre attività valutate al FVTPL	540	489
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	4.707	6.804
Disponibilità Liquide	131.539	1.462.084
Totale Attività finanziarie	**8.849.596**	**7.621.782**
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.072.363	2.741.575
Altre passività finanziarie al costo ammortizzato	43.218	54.210
Derivati passivi al FVOCI	71	(86)
Debiti commerciali al costo ammortizzato	3.971.296	3.465.703
Altre passività al costo ammortizzato	3.313.641	4.270.217
Totale passività finanziarie	**12.400.589**	**10.531.618**

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 2023 e al 31 dicembre 2022, 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 2023					
	Pubblica amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	65.570	278.537	-	308.539	652.646
Altre attività correnti e non correnti	7.439.612	57.556	-	102.296	7.599.464
Attività finanziarie correnti e non correnti	99.840	803	58.848	306.456	465.947
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	131.539	-	131.539
Totale attività finanziarie 2023	**7.605.022**	**336.896**	**190.387**	**717.291**	**8.849.596**

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**

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 2023 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in migliaia di euro

31.12.2023						
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato italiano, Regioni (lordo)	7.656.680	21.191	2.191	879	31.045	7.711.986
Fondo Svalutazione	(92.846)	(257)	(27)	(11)	(13.823)	(106.964)
Pubblica Amministrazione, Stato italiano, Regioni (netto)	**7.563.834**	**20.934**	**2.164**	**868**	**17.222**	**7.605.022**
Società del gruppo	711.010	2.219	1.982	468	9.460	725.139
Fondo Svalutazione	(449)	(1)	(1)	–	(7.397)	(7.848)
Società del gruppo (netto)	**710.561**	**2.218**	**1.981**	**468**	**2.063**	**717.291**
Clienti terzi (lordo)	296.078	30.518	8.208	15.606	157.147	507.557
Fondo Svalutazione	(35.031)	(452)	(121)	(231)	(134.826)	(170.661)
Clienti terzi (netto)	**261.047**	**30.066**	**8.087**	**15.375**	**22.321**	**336.896**
Istituti finanziari	190.505	–	–	–	–	190.505
Fondo Svalutazione	(118)	–	–	–	–	(118)
Istituti finanziari (netto)	**190.387**	**–**	**–**	**–**	**–**	**190.387**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**8.725.829**	**53.218**	**12.232**	**16.711**	**41.606**	**8.849.596**

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**

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 della 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 2023, così come determinato dall'agenzia di rating Standard&Poor's, ed illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in migliaia di euro

2023				
	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato	
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	lifetime not-impaired	Totale
da AAA a BBB-	–	389	596.663	8.030.576	8.627.628
da BB a BB+	540	–	6	–	546
da B a CCC	–	–	368	506.645	507.013
Valore lordo contabile	540	389	597.037	8.537.221	9.135.187
Fondo svalutazione	–	–	(480)	(285.111)	(285.591)
Valore netto	**540**	**389**	**596.557**	**8.252.110**	**8.849.596**

valori in migliaia di euro

2022				
	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato	
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	lifetime not-impaired	Totale
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**

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 2023	**(1.391)**	**(273.207)**	**(274.598)**
Attività finanziarie rimborsate	971	369	1.340
Nuove attività finanziarie acquisite	(60)	(3.008)	(3.068)
Accantonamento Fondo svalutazione	–	(17.041)	(17.041)
Rilascio fondo	–	5.608	5.608
Utilizzo Fondo	–	2.168	2.168
Saldo al 31 dicembre 2023	**(480)**	**(285.111)**	**(285.591)**

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, è 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 2023 RFI ha usufruito esclusivamente di linee a breve termine per EUR 100 mln di linee *uncommitted* rese disponibili da Capogruppo.
Nel corso del 2023, RFI ha inoltre sottoscritto un finanziamento di breve termine *general purpose* erogato da FS Italiane per un importo di 2 miliardi di euro finalizzato a finanziare gli investimenti della Società nell'infrastruttura ferroviaria.
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 scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

31.12.2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate*						
Finanziamenti da banche	62.843	34.183	67.545	199.655	181.012	545.238
Passività del leasing	5.840	5.558	9.176	22.685	2.928	46.187
Debiti verso altri finanziatori	6.377	–	–	–	–	6.377
Debiti verso società del Gruppo	2.698.548	21.705	351.973	728.584	1.116.115	4.916.924
Totale	**2.773.608**	**61.446**	**428.694**	**950.924**	**1.300.055**	**5.514.727**
Debiti commerciali	**698.149**	**3.257.012**	**16.134**	**–**	**–**	**3.971.295**
Passività finanziarie derivate*	**71**	**–**	**–**	**–**	**–**	**71**

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

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

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 2023 e 2022, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro

31.12.2023	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*				
Finanziamenti da banche	488.831	84.454	234.249	170.128
Passività del leasing	43.219	10.253	30.109	2.857
Debiti verso altri finanziatori	6.250	6.250	–	–
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	4.577.282	2.646.831	898.323	1.032.128
Totale	**5.115.582**	**2.747.788**	**1.162.681**	**1.205.113**

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

valori in migliaia di euro

31.12.2022	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

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 costituiscono la prosecuzione economica delle coperture a valere sui finanziamenti a tasso variabile accesi nel 2002, il cui valore nozionale attuale ammonta complessivamente a 31 milioni di euro. Tali coperture si esauriranno completamente nel 2024.

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 finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	3.739.523	3.941.041	2.750.089	50.896	529.253	610.803
- tasso fisso	1.376.059	1.573.687	84.965	377.798	421.672	689.252
Saldo al 31 dicembre 2023	**5.115.582**	**5.514.728**	**2.835.054**	**428.694**	**950.925**	**1.300.055**
- 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**

*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.

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	73,1%	56,8%
tasso fisso	26,9%	43,2%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	70,4%	52,9%
tasso variabile protetto	0,0%	0,0%
tasso fisso	29,6%	47,1%

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 2023.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	6.274	(6.273)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(408)	408
Totale	**5.866**	**(5.865)**

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 fossero stati di 50 punti base più alti, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio al lordo dell'effetto fiscale sarebbe stato più basso di 8.807 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 8.803 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 2023 sul fair value degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

Rischio di cambio

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	17	(17)
Totale	**17**	**(17)**

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 in 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.

36. Ulteriori informazioni

Passività e attività potenziali

Si riportano di seguito rispettivamente le principali passività ed attività potenziali in capo alla Società che hanno avuto evoluzioni nel corso del 2023. Riguardo la passività potenziale di seguito riportata la Società ha effettuato una valutazione circa il rischio di soccombenza, valutandolo possibile.

RFI - Gruppo COSIAC S.p.A.
Nel 2011 il Gruppo COSIAC S.p.A. (di seguito "COSIAC") ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma una azione risarcitoria dei danni (per un importo di circa 1 miliardo 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 alla rifusione delle spese di lite, ha dichiarato la propria carenza di giurisdizione in favore del Giudice Amministrativo per quanto concerne i profili di danno extracontrattuale da illecito provvedimentale ed ha rigettato le altre domande di responsabilità (contrattuale e precontrattuale). COSIAC ha proposto appello contro tale sentenza. Con sentenza n. 1477 /2019, la Corte di Appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello formulato da COSIAC, ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del Giudice Ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. La Sentenza della Corte d'Appello è stata confermata in varie sedi di impugnazione.
Il giudizio principale riassunto da COSIAC con atto di citazione notificato il 3 maggio 2019 avanti il Tribunale Civile di Roma, in cui si sono costituite la mandante Hera S.p.A. e RFI, è stato deciso. Con sentenza nr. 15336/22 il Tribunale ha rigettato tutte le domande avanzate dal gruppo COSIAC e dalla mandante Hera S.p.A. in amministrazione straordinaria (a.s.), condannandole, in solido, alla rifusione in favore di RFI delle spese di lite liquidate complessivamente in euro 350.000,00 oltre spese generali e oneri di legge. Successivamente COSIAC ha notificato atto di appello per l'impugnazione della suddetta sentenza. RFI si è costituita, la mandante Hera S.p.A. in a.s. è rimasta contumace. Con sentenza nr. 5698/23 la Corte ha rigettato l'appello proposto dalla Gruppo COSIAC, condannandola alla rifusione in favore di RFI delle spese di lite liquidate complessivamente in euro 150.000,00 oltre spese generali e oneri di legge. Avverso tale sentenza COSIAC ha proposto ricorso in Cassazione. RFI si è costituita depositando controricorso il 19 dicembre 2023.

Sconto ex DM n. 44T/2000 (Sconto K2) – Sentenza del Tribunale di Roma - rg.59994/2017 - n.3460 del 01 marzo 2023
Con il presente giudizio civile, Trenitalia ha chiesto di accertare - a causa della mancata applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura dello sconto K2 - il pagamento, nel periodo compreso tra il 1° dicembre 2005 e il 31 dicembre 2007, di un canone di utilizzo dell'infrastruttura superiore a quello effettivamente dovuto per un importo complessivo pari a euro 243.058.346,75, con conseguente condanna di RFI alla restituzione della somma indebitamente percepita più relativi interessi. In data 1° marzo 2023, il Tribunale di Roma ha condannato RFI al pagamento di euro 144.517.283,00, oltre interessi, in favore di Trenitalia, di euro 91.315.687,00, oltre interessi, in favore di Mercitalia Rail – intervenuta in giudizio a seguito di scissione parziale del ramo d'azienda "Cargo" da parte di Trenitalia - e respinto la domanda di manleva proposta da RFI nei confronti del MIT e del MEF.
Con nota del 6 aprile 2023, inviata da RFI ai competenti uffici del MIT, è stato ribadito che l'eventuale onere economico rinveniente dal contenzioso giudiziale in questione debba essere a carico della contribuzione pubblica (in coerenza, peraltro, con la posizione ministeriale rinveniente chiaramente dal DM 92/T), ravvisando la necessità di svolgere - auspicabilmente prima del deposito dell'atto di appello - un approfondimento con il Dicastero e formulando richiesta di una specifica riunione nell'ambito della quale poter delineare e condividere un percorso atto alla definitiva risoluzione della problematica in esame.
Avverso l'intervenuta, contraria, sentenza del Tribunale di Roma, in data 28 luglio 2023, RFI ha notificato l'appello alla Sentenza n. 3460/2023 del Tribunale Civile di Roma, con contestuale istanza di sospensione della medesima Sentenza impugnata, predisposti da parte dei legali incaricati, Prof. Avv. Saverio Ruperto, legale del primo grado, per l'esame dei profili civilistici e Prof.ssa Avv. Maria Alessandra Sandulli, per l'esame dei rilevanti profili amministrativistici emersi, a fronte di specifici pareri resi.
Alla data dell'appello RFI non aveva provveduto a corrispondere gli importi di condanna.
Sono state depositate le comparse di costituzione da parte di Trenitalia e Mercitalia Rail con appello incidentale relativamente alla data di decorrenza degli interessi e, per la sola Trenitalia, anche alla quantificazione. L'Avvocatura di Stato ha depositato la comparsa di costituzione per MIT e MEF con appello incidentale condizionato all'eventuale accoglimento della domanda di manleva, rigettata in primo grado dal Tribunale.
Trenitalia e Mercitalia Rail, che – nelle more dei termini di appello – non avevano chiesto l'esecuzione della sentenza, hanno richiesto che sia respinta l'istanza RFI di sospensione dell'efficacia esecutiva della stessa.
In data 30 novembre 2023 è stata depositata l'istanza congiunta RFI, Trenitalia e Mercitalia di rinvio della prima udienza, già fissata per il 6 dicembre 2023, ad una data successiva al 15 gennaio 2024, in considerazione delle trattative in corso per la possibile definizione transattiva della controversia che richiedono alcuni approfondimenti tecnici, tali da non consentire di definire i termini economici dell'accordo e relativa formalizzazione entro l'indicata data di udienza.
A seguito del deposito di tale istanza, la data della prima udienza è stata differita al 7 febbraio 2024.
A valle di tale udienza, con ordinanza in data 22 febbraio 2024, la terza sezione della Corte di Appello di Roma ha accolto l'istanza presentata da RFI e disposto la sospensione dell'efficacia esecutiva della sentenza di condanna emessa dal Tribunale.
Con la stessa ordinanza la Corte di Appello ha rinviato la causa per la discussione orale all'udienza del 18 marzo 2026.

Per quanto sopra esposto, la valutazione del rischio di soccombenza è, a parere degli Amministratori, supportati da pareri di professionisti esterni, possibile. 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.

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 2023 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alle società di revisione ed ai loro network è pari a 638 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (265 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	2023	2022	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 2022 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

	31.12.2022	31.12.2021
Attività		
Totale attività non correnti	47.492.076	47.169.061
Totale attività correnti	6.148.153	5.852.308
Totale attività	**53.640.229**	**53.021.369**
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve	67.235	66.583
Utili (perdite) portati a nuovo	628.992	628.862
Utile (Perdite) d'esercizio	90.150	137
Totale Patrimonio Netto	**39.990.551**	**39.899.756**
Passività		
Totale passività non correnti	8.797.841	8.386.550
Totale passività correnti	4.851.837	4.735.063
Totale passività	**13.649.678**	**13.121.613**
Totale patrimonio netto e passività	**53.640.229**	**53.021.369**

valori in migliaia di euro

	2022	2021
Ricavi operativi	155.092	162.869
Costi operativi	(346.934)	(294.256)
Proventi e (oneri) finanziari	231.314	98.874
Imposte sul reddito	50.678	32.650
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		
Risultato netto di esercizio	**90.150**	**137**

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

	2023	2022
Benefici a breve termine	4.489	4.158
Benefici successivi al rapporto di lavoro	450	322
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
Totale	**4.939**	**4.480**

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2024, per un importo indicativamente non superiore a 1.540 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nell'esercizio, 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		
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, materiali di scorta	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, costi personale distaccato, fabbricati industriali, fabbricati non 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	-
Stretto di Messina S.p.A.		Commerciali e diversi: Costi per personale distaccato
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie utenze GSM-R. 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, altre spese di rappresentanza. 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, corsi professionali a società del gruppo. Ricavi per prestazioni, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: attività di global service provider, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, contabilità e tesoreria, servizi per gli acquisti titoli viaggio e prenotaz alberghi, facilities, ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato e oneri condominiali.
FS Technology S.p.A. (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, ricavi per prestazioni, lavori e forniture.	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, Sperimentazioni certificazioni e consulenze.	Commerciali e diversi: trasporto merci, canoni di locazione e spese accessorie, costi personale distaccato da imprese del gruppo. Finanziari: IFRS 16
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni, riadd oneri condominiali; ricavi da utenze GSM-R, servizi alle IF (vendita energia, serv di traghettamento, serv corrente di trazione, accessori alla circolazione); prestazioni sanitarie, ricavi per lavori e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, noleggio carri, servizi appaltati.
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, altri servizi appaltati.
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, Costi per personale distaccato.
FS PARK 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, 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.
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, prestazioni sanitarie e corsi professionali; penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: performance regime e penali passive
TX Logistik Transalpine GmbH	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio, corrente di trazione e pedaggi), 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.	Commerciali e diversi: Costi personale distaccato, fabbricati strumentali, prestazioni di servizi. Finanziari: IFRS 16

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM-R, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi appaltati. Rimborsi per costi per servizi infragruppo.
Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM-R, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi appaltati. Rimborsi per costi per servizi infragruppo.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per utenze GSM-R, penali attive performance regime, canoni di locazione e pedaggi.	Commerciali e diversi: personale distaccato.
BUSITALIA - Campania S.p.A.	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 sanitarie e di servizi, lavori e forniture; Ricavi per cariche sociali dirigenti. Attraversamenti e parallelismi.	Commerciali e diversi: canoni, costi per personale distaccato, rimborsi per servizi resi da capogruppo.
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.
FS Security S.p.A.	Commerciali e diversi: Prestazioni sanitarie, Corsi professionali a società del gruppo, utenze GSM-R, Canoni locazione fabbricati strumentali	Commerciali e diversi: Costi per servizi e prestazioni personale distaccato da imprese del gruppo, Rimborsi di gruppo oneri Polfer.
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 S.p.A. AD EQUITY	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	Commerciali e diversi: pedaggi autostradali veicoli.
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: manutenzione rete AT, attraversamento e accessi speciali, esercizio e teleconduzioni rete, canoni per terreni ed aree strumentali	Commerciali e diversi: illuminazione e forza motrice, energia elettrica per trazione treni, utenze, costi per manutenzione linea, Polizza RCT/O e Legale. Finanziari: mutui e interessi di mora
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti terreni, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: utenze (acqua, energia, gas), illuminazione e forza motrice ed energia elettrica per trazione treni. Finanziari: interessi convenzionali e di mora
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, affitti terreni ed aree strumentali; corrispettivi per interventi su binari di raccordo.	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli ed autocarri di servizio.
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali, utenze GSM-R.	Commerciali e diversi: Costi per servizi, corsi di istruzione professionale
Gruppo GSE	Commerciali: prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, prestazioni per lavori c/terzi.	Commerciali e diversi: servizi
Gruppo IstPolZeccaStato	Commerciali e diversi: attraversamenti, accessi speciali e parallelismi.	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali, pubblicità ed eventi. Finanziari: interessi su depositi cauzionali
Gruppo Poste Italiane	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali e non strumentali. 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: Attraversamenti e parallelismi terzi	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: Canoni di locazione fabbricati strumentali	Commerciali e diversi: polizze assicurative e oneri sociali
Gruppo Banca Monte dei Paschi di Siena	Commerciali e diversi: Canoni di locazione fabbricati strumentali	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, Costi per personale dirigente distaccato
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 2023.
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:

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2023			2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	**8.520**	**20.106**	**–**	**111.717**	**10.814**
Blu Jet Srl	515	3.046	–	17.124	160
Terminali Italia S.r.l.	2.001	4.117	–	3.559	2.088
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	5.707	9.396	–	91.898	8.343
Tunnel Ferr. del Brennero S.p.A.	–	–	–	–	–
Infrarail S.r.l.	298	3.548	–	(864)	222
Imprese collegate	**460**	**1.260**	**–**	**(435)**	**25**
Quadrante Europa S.p.A.	25	1.260	–	–	25
Stretto di Messina S.p.A	435	–	–	(435)	–
Controllanti	**85.983**	**196.314**	**178.519**	**13.511**	**1.635**
Ferrovie dello Stato S.p.A.	85.983	196.314	178.519	13.511	1.635
Altre imprese consociate	**315.746**	**775.277**	**–**	**315.165**	**1.062.449**
Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	–	–	–
Ferservizi S.p.A.	1.141	12.525	–	61.509	1.886
Italcertifer ScpA	421	1.077	–	436	437
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.393	1.321	–	575	23
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	94	–	–	–	21
Mercitalia Rail S.r.l.	14.697	67.624	–	19.747	45.250
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	1.397	12.312	–	13.270	1.903
Fercredit S.p.A.	6	403.229	–	195	14
Italferr S.p.A.	1.080	176.423	–	985	1.100
FS PARK S.p.A.	1.904	160	–	60	1.797
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	–	112	–	(29)	–
Trenitalia S.p.A.	216.617	43.453	–	47.252	868.291
TRENITALIA TPER Scarl	10.365	1.453	–	(82)	42.943
Tx Logistik AG	327	4	–	–	–
TX Logistik Transalpine GmbH	(420)	2.663	–	3	1.458
TX Logistik GmbH	–	–	–	–	–
FS International	–	3	–	52	–
FS Sistemi Urbani S.r.l.	4.569	9.294	–	16.843	2.567
Trenord S.r.l.	36.199	9.263	–	4.724	89.109
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	437	24	–	(3)	1.178
BUSITALIA Campania S.p.A	13	–	–	–	117
BUSITALIA Rail Service	(4)	23	–	36	45

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2023			2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Busitalia Veneto S.p.A.	37	–	–	(4)	240
Cremonesi Workshop	4	431	–	–	9
Hellenic Train	5	–	–	(14)	–
Terminal Alptransit	–	–	–	–	5
FSE S.r.l.	13.736	1	–	(1.017)	1.113
FSE Trasporto Gomma	9	–	–	(23)	48
Gruppo ANAS	7.595	1.207	–	(57)	1.007
FS Technology S.p.A	329	31.430	–	126.746	115
FS Security	2.538	1.218	–	24.053	1.506
Bluferries S.r.l.	191	27	–	(91)	266
Eurogateway S.r.l.	–	–	–	–	1
Imprese a controllo congiunto	**4.618**	**52**	**–**	**(1.033)**	**7.079**
BBT S.p.A.	4.618	52	–	(1.033)	7.079
Collegate di Gruppo	**56**	**54**	**–**	**3**	**44**
Metro 5	10	–	–	–	10
FNM S.p.A (già Ferrovie Nord Milano)	–	–	–	–	–
SITAF S.p.A AD EQUITY	46	54	–	3	34
La Spezia Shunting Railways S.p.A	–	–	–	–	–
LI-NEA S.p.A.	–	–	–	–	–
Terminal Tremestieri Srl	–	–	–	–	–
Altre parti correlate	**27.238**	**636.012**	**4.096.939**	**978.863**	**20.191**
Gruppo ENEL	9.572	84.950	20.001	112.826	1.318
Gruppo ENI	677	3.330	278	5.598	591
Gruppo Leonardo	4	475	–	248	6
Gruppo Invitalia	(23)	1.268	442	–	28
Gruppo CDDPP	5.840	611.989	4.076.186	162.082	7.476
Gruppo SITMB	–	–	–	–	1
Gruppo ENAV	18	5	–	–	4
Gruppo GSE	4	(86.985)	–	668.546	18
Gruppo IstPolZeccaStato	1	89	–	378	14
Gruppo Poste Italiane	720	11	–	414	486
Gruppo RAI	15	5	16	2	7
Gruppo SOGIN	1	–	–	–	–
Fondo pensione EUROFER/ PREVINDAI	–	9.438	–	15.435	–

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2023			2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Altri fondi pensione	28	9.590	17	4.373	73
Scarl, associazioni, geie, par	223	195	–	1.171	–
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	125	12	–	2	495
Fondazione FS	10.026	458	–	7.769	9.625
Gruppo Banca Monte dei Paschi di Siena	5	1.181	–	–	46
Gruppo Sitaf	2	1	–	–	–
Gruppo Equitalia Giustizia	–	–	–	19	–
Arexpo S.p.A.	2	–	–	–	2
Gruppo AMCO	–	–	–	–	–
CONSAP S.p.A.	–	–	–	–	–
TOTALE	**442.622**	**1.629.075**	**4.275.459**	**1.417.791**	**1.102.237**

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:

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2023			2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	**265**	**–**	**–**	**–**	**–**
Quadrante Europa S.p.A.	265	–	–	–	–
Italferr S.p.A.	1.080	176.423	–	985	1.100
Controllanti	**306.453**	**4.576.981**	**41.112**	**64.694**	**4.387**
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	306.453	4.576.981	41.112	64.694	4.387
Altre imprese consociate	**–**	**32.913**	**–**	**659**	**–**
FS Sistemi Urbani	–	29.028	–	567	–
Trenitalia S.p.A.	–	2.582	–	57	–
Mercitalia Logistics	–	1.001	–	11	–
Fercredit S.p.A.	–	302	–	23	–
Altre parti correlate	**3.268**	**6.250**	**–**	**24**	**–**
Gruppo Poste Italiane	3.268	–	–	–	–
Gruppo ENAV	–	–	–	–	–

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2023			2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Gruppo CDDPP	–	6.250	–	–	–
Gruppo Enel	–	–	–	22	–
Gruppo Eni	–	–	–	2	–
Altri fondi Previdenziali	–	–	–	–	–
Fondazione FS italiane	–	–	–	–	–
TOTALE	**309.986**	**4.616.143**	**41.112**	**65.378**	**4.387**

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

valori in migliaia di euro

Garanzie	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	237.504	234.913
Totale 1	**237.504**	**234.913**
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	5.585.783	4.927.794
Totale 2	**5.585.783**	**4.927.794**

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 2023, 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 2023:

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 2022	188.090.167	102.405.617	3.943.868	97.152.175	3.821.260	*81.740.682*	*1.432.182*
Al 31 dicembre 2023	195.072.363	107.930.713	*7.112.883*	105.340.812	6.493.682	*80.028.767*	*(3.903.781)*
Delta	6.982.196	5.525.096	3.169.015	8.188.637	2.672.422	(1.711.915)	(5.335.963)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2023 ammontano a circa 195 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 2022, le risorse disponibili registrano un incremento di 6.982.196 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2023. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2023 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 107.930.713 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 2023 a 105.340.812 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2022, registrano un incremento di 8.188.637 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2023 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 7.112.883 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 2023 a 6.493.682 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 2023.
La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2023:

valori in migliaia di euro

Soggetto Erogante	Descrizione	2023
MEF	Contributi c/impianti	4.810.813.240
MIT	Contributi c/impianti	522.428.872
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	19.073.293
UE	Contributi c/impianti	58.235.726
Enti Locali	Contributi c/impianti	98.799.459
Ministero della cultura	Contributi c/impianti	16.600.000
MIT	Contributi c/esercizio	21.360.000
MEF	Contributi c/esercizio	1.105.556.791
MIT Cap 1274/1300 - incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	104.905.000
CSEA	Contributi passanti*	1.143.605.310

(*) 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 2023:

valori in migliaia di euro

Soggetto beneficiario	Descrizione	2023
Fondazione Fs Italiane	Contributo	7.439.880
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.350.918
ART, Fondazione per Lo Sviluppo Sostenibilita', IBIMI, Buildingsmart, Ass.per la Protezione dalle Corrosioni Elettr., Ass. Euromobility, Class Onlus e Motus	Quote associative e Sponsorizzazioni	1.057.193

Altre informazioni

Si precisa che, con riferimento al bilancio d'esercizio in commento, non sussistono criticità significative in ordine all'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società alla natura ed alle dimensioni della stessa, la cui implementazione e adozione di misure necessarie è in capo agli Amministratori così come previsto dall'art. 2086 del Codice civile.

37. Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio

Gennaio
Scissione della partecipazione al capitale (100%) della Terminali Italia S.r.l. a beneficio della Mercitalia *Logistics* S.p.A.

Nell'ambito del progetto di riassetto societario coerente con il Modello di Governance e con il Piano Industriale del Gruppo FS, il 4 gennaio u.s., in recepimento dell'atto di direzione e coordinamento conseguente al Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. tenutosi il 5 maggio 2023, il CdA di RFI ha deliberato sull'approvazione del Progetto di Scissione della partecipazione al capitale della Terminali Italia S.r.l. in favore di Mercitalia Logistics S.p.A. (MIL). Nello specifico, il Capitale Sociale di RFI ("Scissa") non subirà variazioni; saranno ridotte le riserve di patrimonio netto disponibili per un importo di euro 9.237.954,60, pari al valore netto iscritto nelle scritture contabili della Scissa della quota rappresentativa dell'intero capitale sociale di Terminali Italia al 31 ottobre 2023. Si evidenzia che in data 1° marzo 2024 la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha comunicato il mancato esercizio, da parte del Governo, del potere speciale di veto previsto dalla disciplina del cd. *Golden power* per assenza di minaccia di un grave pregiudizio per gli interessi tutelati dal decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21. Infine, si precisa che l'effettivo realizzarsi dell'operazione è subordinato alla sottoscrizione del nuovo contratto, attualmente in fase di consolidamento, per l'utilizzo e lo sfruttamento economico, da parte di Terminali Italia di aree, impianti, edifici e attrezzature di proprietà di RFI.

Febbraio
Sconto ex DM n. 44T/2000 (Sconto K2) – Sentenza del Tribunale di Roma - rg.59994/2017 - n.3460 del 01 marzo 2023

Con ordinanza del 22 febbraio 2024, la terza sezione della Corte di Appello di Roma ha accolto l'istanza presentata da RFI e disposto la sospensione dell'efficacia esecutiva della sentenza di condanna emessa dal Tribunale, rinviando la causa all'udienza del 18 marzo 2026.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2023 evidenzia un utile netto di euro 196.067.988,29.
Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2023 per il 5% pari ad euro 9.803.399,41 a riserva legale, per euro 100.000.000,00 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 86.264.588,88, ad utili portati a nuovo.

Roma, 6 marzo 2024

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

A cura di

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Amministrazione Finanza e Controllo
Communication Polo Infrastrutture

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Coordinamento editoriale e creativo

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Communication – Prodotti editoriali

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie
© Archivio FS Italiane
© Pixabay (pp. 38, 58, 59)
© Adobe Stock (pp. 96, 104, 105, 131, 160, 161, 169, 183, 194, 195)
© Unsplash (pp. 26-27)
© Andrea Sacco - @esseandrea #railwayheart (pp. 4, 5)

Illustrazione di copertina
Andrea Scoppetta

Realizzazione, progetto grafico e stampa

GRAFICANAPPA
PRINTING | PACKAGING | IML

via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)

Edizione giugno 2024

MISTO
Carta | A sostegno della gestione forestale responsabile
FSC® C019770