

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2024



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2024



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 SPA

Consiglio di Amministrazione	Composizione al 5 marzo 2025 *	Composizione dal 6 marzo 2025 **
Presidente	Dario Lo Bosco	Paola Firmi
Amministratore Delegato	Gianpiero Strisciuglio	Aldo Isi
Consiglieri	Antonella Faggi	Antonella Faggi
	Manolo Cipolla	Manolo Cipolla
	Sabrina Lai	Sabrina Lai
Collegio Sindacale	Composizione dal 19 maggio 2023	
Presidente	Leonardo Quagliata	
Sindaci effettivi	Lorenzo Brocca	
	Simona Vittoriana Cassarà	
Sindaci supplenti	Gaetano Giudice	
	Maria Pia Erica Nucera	

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Andrea Pascucci

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

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

* Si rappresenta che il CdA in tale composizione è stato nominato il 19 maggio 2023 ed è rimasto in carica sino al 5 marzo 2025.

** In data 6 marzo u.s., RFI ha nominato Paola Firmi quale nuovo Presidente e Aldo Isi come nuovo AD, in sostituzione degli uscenti Dario Lo Bosco e Gianpiero Strisciuglio. Le cariche scadranno con l'approvazione del bilancio 2025.

Si precisa che la restante parte del CdA e il Collegio sindacale sono rimasti invariati.

INDICE

008	LETTERA DEL PRESIDENTE
------------	---------------------------

010	MISSIONE DELLA SOCIETÀ
------------	---------------------------

013	RELAZIONE SULLA GESTIONE
------------	-----------------------------

014	Legenda e glossario
018	La nostra azienda
023	Piano d'impresa 2025-2029
024	Per le nostre persone
027	Principali eventi dell'anno
028	Principali risultati raggiunti nel 2024
029	Performance economiche e finanziarie
033	Andamento economico delle società controllate
034	Quadro macroeconomico
035	Quadro normativo e regolatorio
038	I rapporti con lo Stato
042	I rapporti con gli Stakeholder
044	Investimenti
044	Lo sviluppo della rete
052	Le stazioni
054	Finanziamenti comunitari per gli Investimenti
056	La sicurezza dell'esercizio ferroviario e dell'infrastruttura
056	Sicurezza dell'esercizio
059	Sicurezza e resilienza dell'infrastruttura
061	Tecnologie integrate
062	Attività di ricerca e sviluppo
064	I rapporti con i clienti
066	Servizi offerti dal Gestore
070	La puntualità
071	Impegno per uno sviluppo sostenibile o sostenibilit� e ambiente
079	Gestione ambientale
080	Procedimenti e contenziosi
085	Compensi degli amministratori con deleghe
085	Informativa relativa all'articolo 2497 ter
086	Fattori di rischio
093	Evoluzione prevedibile della gestione

097
BILANCIO
AL 31 DICEMBRE
2024

097 Prospetti contabili

098 Conto Economico

099 Conto Economico complessivo

100 Situazione patrimoniale - finanziaria

102 Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

104 Rendiconto Finanziario

107 Note esplicative

108 Criteri di Redazione del Bilancio

124 Note sul Conto Economico

134 Note sullo Stato Patrimoniale

171 Ulteriori informazioni

182 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura
dell'esercizio

183 Proposta di destinazione del risultato
dell'esercizio

LETTERA DEL PRESIDENTE

Il contesto macroeconomico di riferimento in cui la Società ha operato nel corso dell'anno 2024 e l'aumento delle tensioni internazionali, che hanno anche inciso sull'andamento dei mercati e sugli approvvigionamenti, hanno confermato uno scenario altalenante caratterizzato da una fase di graduale crescita a cui è seguita, nella seconda parte dell'anno, una flessione degli investimenti e delle esportazioni. L'Italia ha chiuso il 2024 con una crescita del PIL pari al +0,5% ed una crescita dell'indice dei prezzi al consumo dell'1,0% rispetto all'anno precedente; tale quadro macroeconomico dell'economia italiana si conferma anche nei prossimi anni soggetto a rischi, ma complessivamente orientati al ribasso, rafforzandosi nella crescita nel 2025 e nel 2026, che dovrebbe attestarsi – secondo stime autorevoli – rispettivamente allo 0,8 e 0,9 per cento.

In particolare, con riferimento al contesto trasportistico ed all'evoluzione della domanda di mobilità, il traffico passeggeri si è confermato nell'anno trascorso in aumento rispetto al 2022 ed al 2023.

Sia pur in tale scenario, Rete Ferroviaria Italiana ha conseguito un EBITDA positivo pari a 98 milioni di euro, in discesa di 324 milioni rispetto allo scorso esercizio. Tra i fattori che più marcatamente hanno inciso su tale riduzione è da annoverare la mancata contribuzione in conto esercizio da parte dello Stato (circa 143 milioni di euro sul Contratto di Programma- parte servizi), destinata a coprire costi già sostenuti dal Gestore, tra i quali l'incremento del costo del lavoro, circa 218 milioni di euro, a seguito della politica di assunzioni adottata dall'azienda, a partire dal 2023 e proseguita nel 2024, per supportare gli investimenti strategici nel medio termine, per garantire i migliori standard di sicurezza e l'efficientamento dei cantieri, con il rispetto dei tempi e dei costi pianificati per le opere di mobilità sostenibile di persone e merci ed ottimizzare le interconnessioni con i grandi corridoi TENT-T.

Contemporaneamente RFI è riuscita a mantenere volumi di traffico sostenuti in quasi tutti i segmenti di mercato, in leggera crescita nella lunga percorrenza. Sul fronte della circolazione, infatti, si registrano nel 2024 maggiori ricavi da pedaggio per 28 milioni, a cui si aggiungono 8 milioni di ricavi in più rispetto allo scorso anno legati alla gestione delle ferrovie in concessione (la Ferrovia Centrale Umbra, la Torino-Ceres e la cd. Canavesana).

Elemento portante della strategia di RFI nel 2024 è stata anche la *sostenibilità*, che costituisce per l'intero Gruppo FS Italiane una modalità di approccio "trasversale" a tutte le dimensioni aziendali. A sostegno di questa vocazione e della sua piena valorizzazione su tutti i fronti di azione industriale, è stato - e sarà sempre - in continuo perfezionamento il *sistema di governance della sostenibilità* e, in linea con l'Agenda 2030, sono stati formalmente adottati obiettivi strategici di lungo periodo del Gruppo orientati alla mobilità sostenibile, la *carbon neutrality* e, sul fronte della sicurezza, agli "incidenti zero". Infatti, adottando il BIM 4D e 5D in Azienda e nell'intero "Polo Infrastrutture" di FS Italiane con RFI Capofila – con il supporto dell'eccellenza ingegneristica di Italferr SpA - ci si è dati l'obiettivo di integrare nei progetti digitali anche l'apporto dei responsabili per la *prevenzione e protezione* della sicurezza dei lavoratori nei cantieri, fin dalla fase di analisi di fattibilità tecnico-economica delle opere; ciò consentirà pure di ottimizzare i "presidi di controllo", con tecniche hi-tech e sistemi sempre più innovativi, di cui RFI è "driver" in UE. Sul fronte della minimizzazione degli impatti ambientali si è definito un atto di indirizzo per il riutilizzo delle terre da scavo per la costruzione di opere in terra, facendo uso di moderne tecniche di "stabilizzazione", acquisendo economie di scala e contrastando così con maggiore forza pure le infiltrazioni della criminalità organizzata e delle mafie nei cantieri, con il minor ricorso alle cave di prestito, ai trasporti con camion dei materiali ed al conferimento in discarica. RFI nel 2024 è stata anche "driver" di cultura tecnologica e delle applicazioni dell'intelligenza artificiale in campo internazionale, presentando alla Fiera internazionale di Berlino "Inno Trans", una serie di brevetti innovativi dedicati all'ottimizzazione della sicurezza e della qualità del trasporto su rotaia. Fra questi, un drone terrestre trasportabile, un veicolo elettrico e autonomo progettato per il monitoraggio e il controllo della rete ferroviaria. L'innovazione consente di eseguire verifiche post-intervento manutentivo, garantendo che le linee siano pronte per la riattivazione in totale sicurezza.

Durante la fiera è stato anche valorizzato il progetto europeo #MaDe4Rail, guidato da RFI che mira ad esplorare i sistemi non tradizionali ed emergenti derivanti da Maglev. Attraverso questo studio, la Società si propone di definire in ambito internazionale

il concept tecnologico e le caratteristiche dei sistemi di trasporto derivati dalla levitazione magnetica, così da valutare il potenziale dell'eventuale introduzione di tali sistemi nella rete di trasporto europea, favorendone di fatto lo sviluppo tecnologico, di cui il Gruppo FS Italiane è leader nel settore.

Proprio sul tema della ricerca scientifica, tecnologica, digitale e sui processi di ottimizzazione della sicurezza, qualità del servizio, sostenibilità e prevenzione dei rischi, RFI con il Polo Infrastrutture hanno creato un'apposita *"Academy & Technical Methodologies"*, che opera con i massimi esperti dei settori di interesse, accademici, Top Manager e vertici del management di Stato, attraverso la *"transdisciplinarietà"* e la *"contaminazione dei saperi"*, rafforzando anche i principi fondamentali dell'etica pubblica, a cui ha aderito anche il Presidente della Pontificia Accademia di Teologia e presieduta a titolo onorifico dal Presidente di RFI, nella sua qualità di Ordinario e Decano del settore scientifico disciplinare *"strade, ferrovie, aeroporti"*.

Infine, sul tema degli investimenti, nel corso dell'anno, la nostra azienda, grazie all'impegno profuso dalle nostre persone e dalle tecniche digitali per l'ingegnerizzazione dei processi e la gestione *"hi-tech"* dei cantieri, ha realizzato una mole di interventi infrastrutturali senza precedenti, che hanno avuto un impatto determinante sullo sviluppo e modernizzazione infrastrutturale del Paese e sulla crescita del PIL. In ambito PNRR sono stati raggiunti nel 2024 tutti i *target* UE, grazie anche alle sinergie con il MIT ed il Governo. Nel corso del 2024 RFI ha inoltre completato il processo di condivisione con il MIT della Convenzione avente ad oggetto l'attuazione, gestione, rendicontazione e controllo degli investimenti societari previsti in PNRR. La Convenzione è stata sottoscritta dall'AD di RFI in data 28 novembre 2024. Con riferimento ai profili di responsabilità di RFI per l'eventuale mancato raggiungimento degli obiettivi e dei *target* PNRR tali profili restano ancorati a quanto definito dal quadro normativo vigente, in particolare l'articolo 2 del D.L. 19/2024 convertito con Legge 56/2024.

Il dispositivo normativo sopra richiamato specifica che le azioni di recupero nei confronti del soggetto attuatore verranno attivate solo nell'ipotesi in cui il mancato raggiungimento degli obiettivi PNRR risulti imputabile allo stesso soggetto attuatore, escludendo quindi azioni di recupero per le ipotesi imputabili a forza maggiore o

fatto del terzo.

Sul fronte dei progetti di *rigenerazione urbana* e di miglioramento dei *"luoghi stazioni"*, per renderli sempre più sostenibili e *"ricucite"* con il *"sistema città"*, si sono realizzati interventi con materiali innovativi ed a risparmio energetico, secondo la nuova visione di *"hub sostenibile"*, assegnando anche un ruolo importante ai piazzali antistanti limitrofi gli scali ferroviari, con aree sempre più aree verdi e con sistemi di sicurezza adeguati alle necessità di tutela dei viaggiatori e dei cittadini.

RFI - che è anche il principale soggetto attuatore del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - entro il 2026 prevede interventi di *restyling* e miglioramento dell'accessibilità in 38 stazioni al centro sud, con un investimento di 345 milioni di euro. Saranno, altresì, riqualficate 9 stazioni delle città del centro-Italia colpite dal sisma del 2016 e 10 stazioni delle località che ospiteranno le Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026 e 7 stazioni di Roma, per il Giubileo del 2025.

In particolare, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 9.630 milioni di euro, con un incremento di 2.080 milioni di euro (circa il 28%) rispetto all'anno precedente.

Il volume complessivo è stato destinato per circa 6.085 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali e per circa 3.545 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura, di cui 756 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico.

Sul piano finanziario, una tale crescita degli investimenti, unitamente alla discrasia tra i tempi di incasso delle risorse statali ed il pagamento dei relativi fornitori, ha determinato un peggioramento di 1.423 milioni di euro della Posizione finanziaria netta. Per tale ragione, particolare attenzione dovrà anche in futuro essere dedicata all'interlocuzione con gli stakeholders istituzionali e 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 cardine.

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.



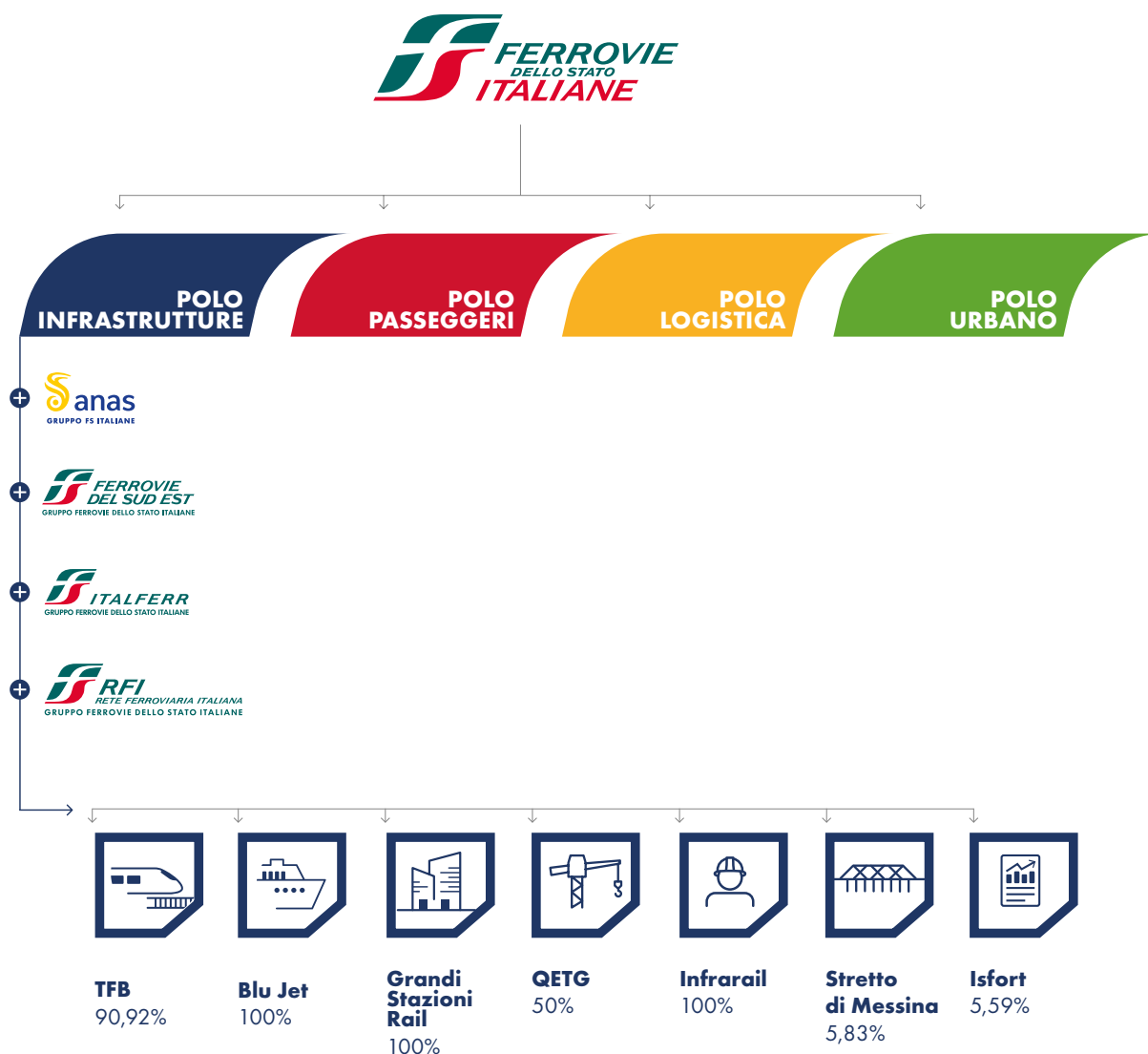
Modello di Governance del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

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.







**RELAZIONE
SULLA GESTIONE**

013

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.
- **MATM:** 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) 16.879 km

CLASSIFICAZIONE

Linee fondamentali 6.453 km

- Linee AV/AC (2) 1.097 km

Linee complementari 9.477 km

Linee di nodo 950 km

TIPOLOGIA

Linee a doppio binario 7.756 km

Linee a semplice binario 9.123 km

ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate 12.277 km

- a doppio binario 7.679 km

- a semplice binario 4.598 km

Linee non elettrificate (diesel) 4.602 km

LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI 24.636 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 13.680 km

SCMT, per il controllo della marcia del treno 13.631 km *

SSC, per il supporto alla guida 2.058 km *

ERTMS, per l'interoperabilità (5) 1.071 km

GSM-R, per la telecomunicazione mobile 11.700 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'

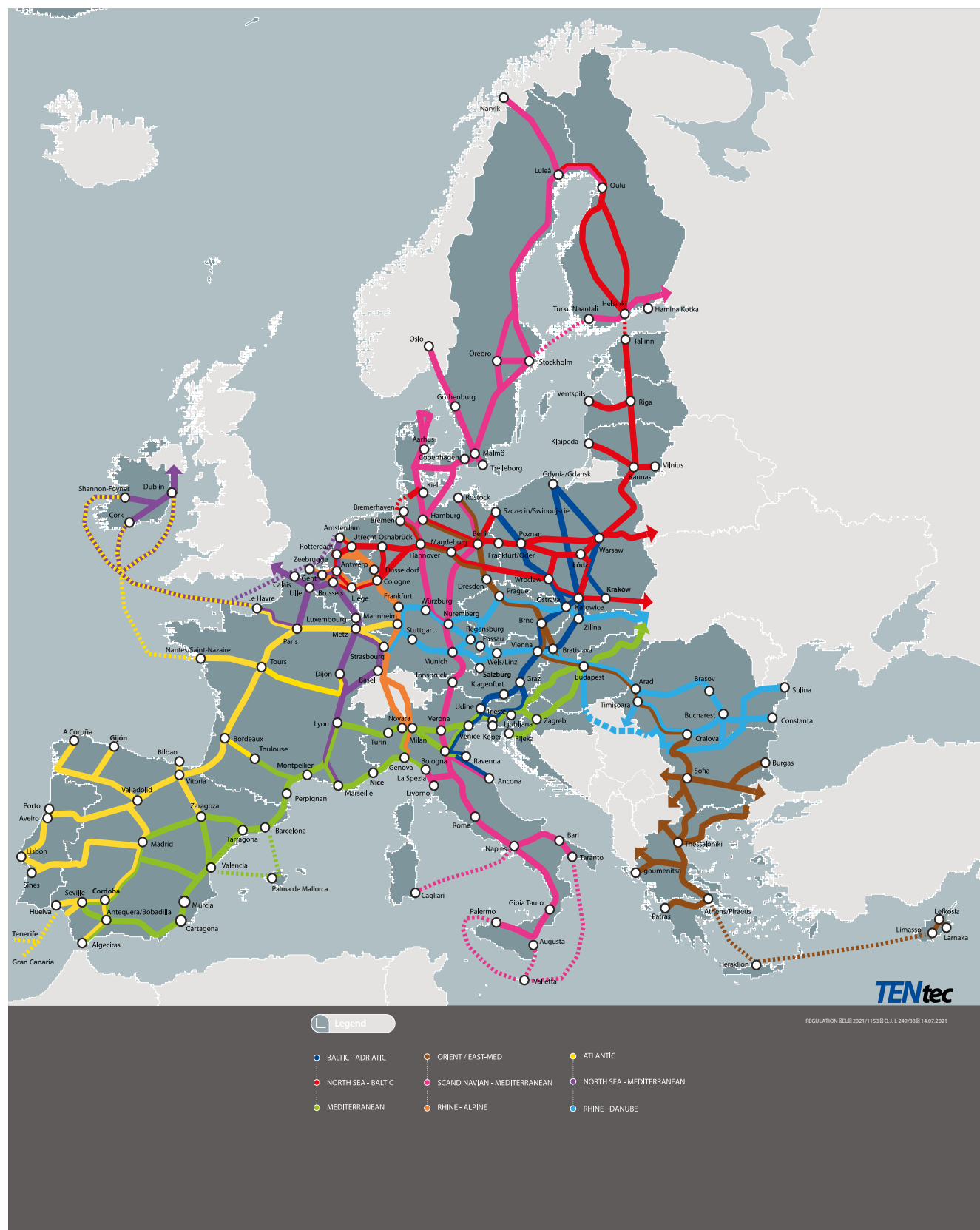
(6) dato nominale al netto di possibili discontinuità - dovute per esempio ad attività manutentore - che potrebbero ridurre la disponibilità del servizio



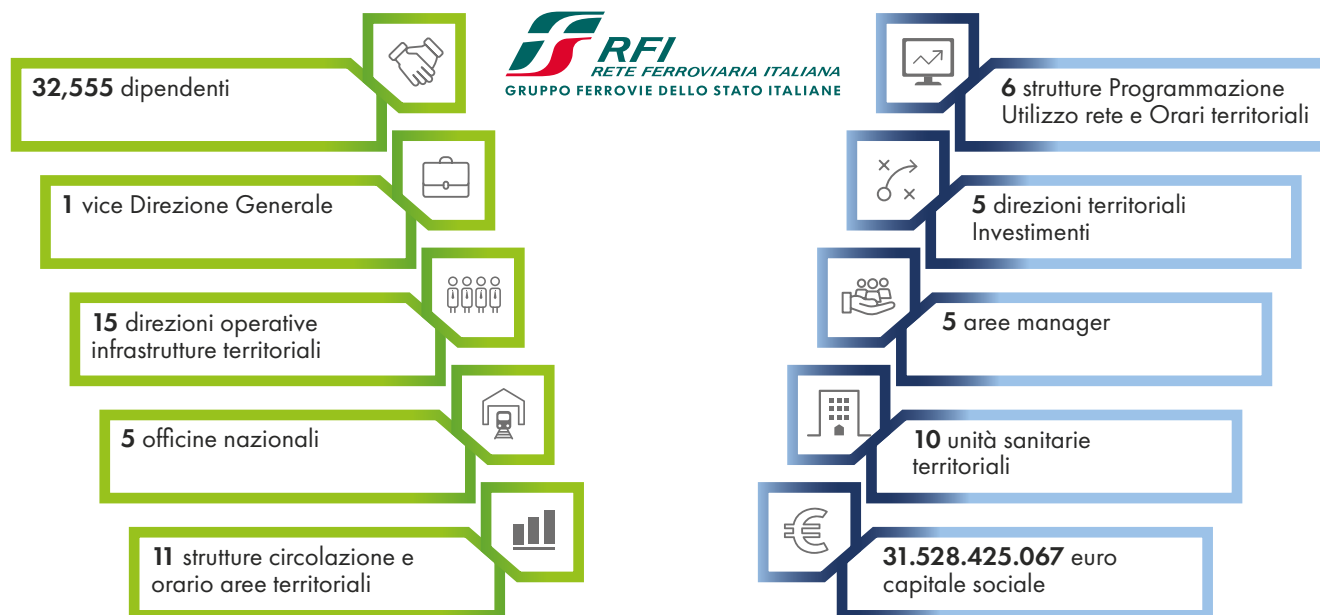
ISTANTANEA SULLA RETE

- Rete Fondamentale AV/AC(ERTMS)
- Rete Fondamentale Tradizionale
- Rete Complementare
- Nodi

Corridoi TEN-T (Trans European Network Transport)



L'organizzazione



Il nostro approccio

In linea con la propria missione, RFI svolge la propria attività secondo una vision improntata alla sostenibilità sociale, economica e ambientale e fondata su valori di:



con l'obiettivo di produrre servizi di qualità con i minori costi per la collettività e in grado di generare valore condiviso per tutti gli stakeholder.

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 (SIGS) di RFI, che comprende i sistemi di gestione ambientale (SGA), della sicurezza dei lavoratori (SGL) e della sicurezza dell'esercizio ferroviario (SGS) 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.

RFI fonda la propria cultura della sicurezza su principi chiave, ai quali il management e tutto il personale deve sempre ispirarsi, che possono essere così individuati:

- priorità della sicurezza e del miglioramento continuo;
- impegno della leadership;
- consapevolezza e responsabilità;
- comunicazione e partecipazione;
- apprendimento delle competenze;
- comprensibilità di regole e norme;
- organizzazione del lavoro;
- gestione dell'inatteso;
- trasparenza e correttezza.

L'efficace adozione di tali principi implica comportamenti sicuri, a tutti i livelli dell'organizzazione, basati su modi di pensare e di agire ampiamente condivisi all'interno di RFI.

Dunque, **sicurezza e protezione** sono due valori chiave per la Società, perseguiti sia attraverso il presidio diretto e costante dell'equilibrio fra tecnologie, uomini e organizzazione fin dalle fasi di definizione dei progetti infrastrutturali così come dei servizi offerti e dei processi industriali, in un'ottica di miglioramento continuo, che attraverso la gestione e minimizzazione dei rischi connessi alle attività d'impresa per i lavoratori, l'ambiente, i viaggiatori, i cittadini e, in genere, per il mondo esterno all'azienda.

PIANO D'IMPRESA 2025-2029

In data 26 novembre 2024 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa societario (di seguito "Il Piano") con orizzonte quinquennale, 2025-2029 (CAPEX con orizzonte decennale periodo 2025-2034), in cui l'anno 2025 rappresenta l'anno di Budget.

La visione strategica di RFI da realizzare in arco di Piano è perseguire il *full potential* del core business attraverso il potenziamento della qualità del servizio, in linea ed in stazione, il miglioramento dell'accessibilità dei territori e attraverso una rete sicura, sempre più moderna, connessa e sostenibile, a supporto dello sviluppo del Paese.

In coerenza con gli indirizzi della Capogruppo, le linee strategiche per realizzare il cambiamento si articolano in cinque pilastri strategici:

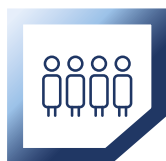
- **Qualità dei servizi:** "Sostenere il miglioramento dei servizi erogati e la puntualità attraverso un'azione di riordino industriale e attività di riduzione indisponibilità";
- **Trasformazione rete:** "Sviluppare l'IFN, con potenziamenti, nuove opere e nuovi punti di accesso, per sostenere le potenzialità dei territori e dei tessuti produttivi e Garantire la messa a terra del piano investimenti e salvaguardare i target e le milestone previste dal PNRR";
- **Stazioni:** "Rivoluzionare la relazione tra infrastrutture e viaggiatori, valorizzando i touch-point";
- **Valorizzazione asset e competenze:** "Migliorare l'utilizzazione degli asset per creare valore condiviso e Rafforzare, estendere e mettere a disposizione le competenze per ampliare il perimetro di attività a supporto della collettività";
- **Performance improvement:** "Garantire l'adozione di modelli evoluti a supporto dell'efficienza del business per ottimizzare i risultati economici e Assicurare la stabilità economica degli interventi previsti e il raggiungimento di un livello di contribuzione certo e allineato".

Nell'ambito dei progetti e delle iniziative rilevanti saranno portate avanti le azioni trasversali legate al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura, al miglioramento degli standard di sicurezza e cyber-sicurezza, oltre che alla progressiva integrazione della sostenibilità in tutti i processi aziendali.

Il Piano di RFI, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di cui sopra, è stato sviluppato sulla base delle ipotesi di capacità produttiva del sistema e della possibilità di attivare i connessi fattori abilitanti e prevede un volume complessivo di spesa nell'arco di Piano 2025-2034 pari a 115,4 miliardi di euro.

Sotto il profilo delle previsioni economiche, l'orizzonte di Piano presenta un sensibile incremento delle performance, in particolare rispetto alla perdita registrata nell'esercizio 2024. A partire dal 2025, infatti, i principali indicatori economici del Gestore sono previsti in crescita, grazie soprattutto alle maggiori risorse previste dalla Legge di Bilancio 2025, pari a circa 1.256 milioni di euro per tutti gli anni di pianificazione, rispetto ad un valore medio annuo pari a circa 1.006 milioni di euro precedente all'approvazione della Legge del 30.12.2024 n. 207. A questo elemento si aggiunge l'introduzione, con effetti a partire dal 2026, del nuovo piano tariffario a seguito della delibera n. 165 del 20 novembre 2024 ART di approvazione della proposta tariffaria del periodo regolatorio 2025-2029 (al netto dell'effetto del maggior volume dei contributi da Stato introdotti successivamente a detta approvazione al fine di rappresentarne gli impatti prevedibili in conformità agli attuali meccanismi regolatori). Tali elementi unitamente ad azioni mirate di *performance improvement*, volte al contenimento dei costi e all'incremento delle capitalizzazioni quale effetto economico del piano investimenti, consentono di raggiungere risultati di equilibrio per tutti gli anni di pianificazione.

PER LE NOSTRE PERSONE



32.555
numero
dei dipendenti



22.446
dedicati all'area
industriale
**manutenzione
ferroviaria**



circa
2.100
numero
assunzioni



7.263
dedicati all'area
industriale
**circolazione
ferroviaria**

L'evoluzione degli organici di RFI nel corso del 2024 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 di personale.

La consistenza del personale di RFI nel periodo 1° gennaio 2024 – 31 dicembre 2024 ha infatti registrato un incremento pari al 2,2% rispetto all'anno precedente:

- Consistenza al 31.12.2023: n. 31.868 (di cui 325 dirigenti, 31.543 tra operai, addetti e quadri);
- Consistenza al 31.12.2024: n. 32.555 (di cui 350 dirigenti, 32.205 tra operai, addetti e quadri).

Consistenza del personale

	2024		2023	
Dipendenti per genere				
Uomini	27.007	83%	26,624	84%
Donne	5.548	17%	5,244	16%
Dipendenti per fascia di età				
< 30 anni	9.248	28%	9.358	29%
tra 30 e 50 anni	14.489	45%	13.579	43%
> 50 anni	8.818	27%	8.931	28%
Dipendenti per inquadramento				
Operai	11.580	35%	12.896	40%
Impiegati	14.194	44%	12.590	40%
Quadri	6.431	20%	6.057	19%
Dirigenti	350	1%	325	1%
Totale dipendenti	32.555		31.868	

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 2024 si registrano n. 2.294 nuovi ingressi (da mercato e da mobilità interna di Gruppo) e n. 1.607 uscite.

Il contratto vigente è il CCNL Aziendale e CCNL Mobilità AAF (area attività ferroviarie).

Analisi della consistenza del personale in entrata

		2024		2023	
Entrate per genere					
Uomini		1.809	79%	3.912	83%
Donne		485	21%	789	17%
Entrate per fascia di età					
< 30 anni		1.451	63%	3.333	71%
tra 30 e 50 anni		697	30%	1.274	27%
> 50 anni		146	7%	94	2%
Totale entrate		2.294		4.701	

Il 2024 è stato rivolto al consolidamento del piano di assunzioni, finalizzato all’inserimento delle varie professionalità necessarie a sostenere l’importante programma di investimenti avviato lo scorso anno. Nello specifico sono state inserite circa 500 risorse neolaureate/esperte (di cui il 44% donne) e circa 1600 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)

	2024
Tasso di turnover complessivo	12.0%
[(entrate+uscite)/consistenze medie a ruolo del periodo]	
Tasso di turnover negativo	5.0%
[uscite nel periodo/consistenze a ruolo inizio periodo]	
Tasso di turnover positivo	7.2%
[entrate nel periodo/consistenze a ruolo inizio periodo]	
Tasso di compensazione del turnover	142.8%
[entrate nel periodo/uscite nel periodo]	

La formazione

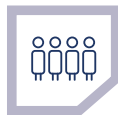
Nel 2024 si registrano



4.063.668 ore
di formazione
erogate;



193 euro a
partecipante come
costo medio della
formazione;



+7% coinvolgimento
dei partecipanti rispetto
all'anno precedente;



**98% della popolazione
aziendale** è stata
coinvolta in almeno un
intervento formativo
sincrono.

Tra i progetti formativi del 2024 annoveriamo il c.d. "onboarding" dedicato a circa 2.000 neoassunti di tutti i target, apprendisti, laureati, esperti e personale degli uffici, in modalità blended.

Particolarmente significativa, inoltre, soprattutto per l'impatto sulle attività connesse alla gestione del PNRR, l'ottenimento della qualifica da parte di 650 nuovi assistenti direttori lavori e 320 direttori lavori, in aumento rispetto al 2023.

Inoltre, rilevante è stato il progetto formativo con focus sulla Cultura Sicurezza e Human Factor, che ha interessato circa 5.900 persone per oltre 7.210 gg/uomo, dove sono state messe in campo una serie di iniziative diversificate su vari target: dal corso di formazione sullo Human Factor dedicato ai neoassunti,

al corso sullo Human Factor rivolto alla figura dell'Assistente Direttore Lavori, al nuovo e-learning sulla Cultura della Sicurezza esteso a circa 29.000 dipendenti, fino al progetto dedicato ad oltre 450 Safety Led, con l'obiettivo di rafforzare la Cultura della Sicurezza tramite microtattiche comportamentali in ottica di prevenzione, ed a 23 Esperti Human Factor di diverse direzioni con focus sulla rilevazione delle variabili Human Factor, individuali ed organizzative, e l'analisi di eventi relativi alla sicurezza.

Un'altra importante novità riguarda la realizzazione nel 2024 di un centro di formazione per il "Basic Life Support Defibrillation" (BLS) all'interno di Direzione Sanità, che permetterà di erogare formazione interna al personale di RFI a partire dal 2025.



PRINCIPALI EVENTI DELL' ANNO

GENNAIO

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

Con decorrenza dal 1° gennaio 2024, RFI è subentrata nella gestione delle linee ferroviarie Torino-Ceres e c.d. Canavesana attraverso l'acquisizione del ramo d'azienda c.d. "infrastruttura" della società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT) deliberata dal CdA di RFI a dicembre 2023.

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.

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.

MAGGIO

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 e nel rispetto della c.d. normativa golden power, con decorrenza 1° maggio u.s., ha avuto efficacia l'operazione di Scissione parziale di Ferservizi S.p.A. in favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., avente ad oggetto il riassetto infragruppo della c.d. Business Unit 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 sono stati assegnati elementi patrimoniali dell'attivo e del passivo della Scissa.

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 e nel rispetto della disciplina prevista dalla c.d. normativa golden power, a decorrere dal 29 maggio u.s., è divenuta efficace la 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 ha subito

variazioni, poiché sono state 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.

NOVEMBRE

Approvazione Piano d'Impresa 2025-2029

In data 26 novembre 2024 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa societario con orizzonte quinquennale, 2025-2029 (CAPEX con orizzonte decennale periodo 2025-2034), in cui l'anno 2025 rappresenta l'anno di Budget.

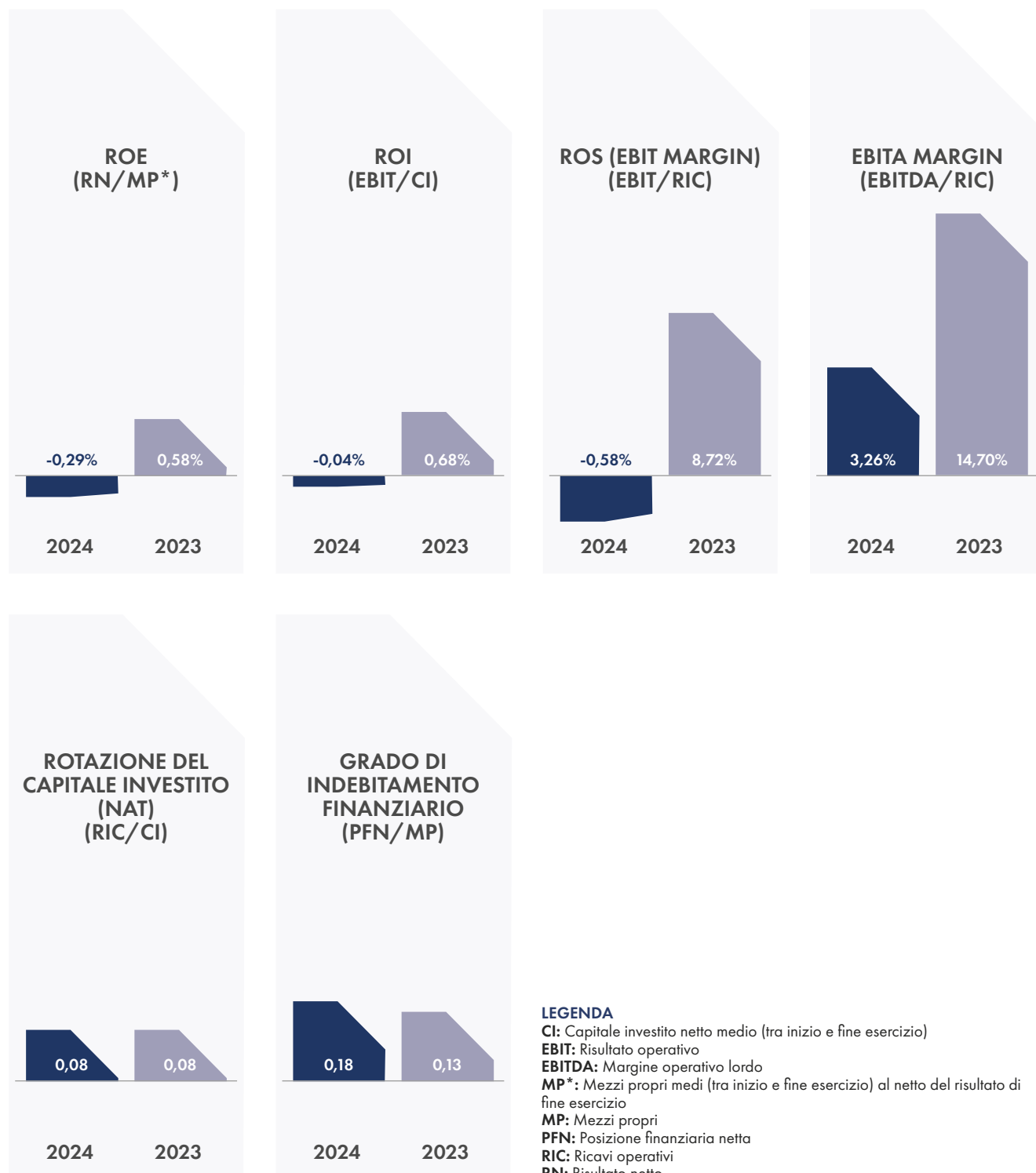
DICEMBRE

Intercompany loan a valere su finanziamento a medio-lungo termine concesso da Intesa Sanpaolo

In data 19 dicembre 2024 FS Italiane ha sottoscritto un finanziamento quadriennale con Intesa Sanpaolo - IMI CIB per un totale di due miliardi di euro. I proventi sono destinati a RFI, in particolare per finanziare spese di manutenzione straordinaria per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, totalmente rispondenti ai principi ESG perché relative a progetti in grado di produrre significativi benefici ambientali e sociali.

L'operazione consentirà di estendere fino al gennaio 2029 la scadenza del finanziamento a breve termine - del medesimo importo - sottoscritto con Intesa Sanpaolo il 25 luglio 2023, in scadenza il prossimo 20 gennaio 2025. L'accordo sul rinnovo della linea di credito Loan Agreement pari a 2 miliardi di euro è stato sottoscritto tra FS e RFI il 16 gennaio 2025 (con firma dell'AD il 21 gennaio 2025).

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2024



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

	2024	2023	VARIAZIONE	%
RICAVI OPERATIVI	3.019	2.868	151	5%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.877	2.713	164	6%
Altri proventi	142	155	(13)	(8%)
COSTI OPERATIVI	(2.921)	(2.446)	(475)	19%
Costo del personale	(1.893)	(1.675)	(218)	13%
Altri costi netti	(1.028)	(771)	(257)	33%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	98	422	(324)	(77%)
Ammortamenti	(141)	(140)	(1)	1%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(10)	(32)	22	(69%)
Accantonamenti	35	–	35	(100%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(18)	250	(268)	(107%)
Proventi e oneri finanziari	(81)	(54)	(27)	50%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(99)	196	(295)	(151%)
Imposte sul reddito	–	–	–	–
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	(99)	196	(295)	(151%)
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	(99)	196	(295)	(151%)

L'incremento dei ricavi delle vendite e prestazioni, pari a 164 milioni di euro, è legato per circa 270 milioni di euro a ricavi che sono compensati da corrispondenti costi, quali:

- maggiori ricavi per servizi accessori alla circolazione per 206 milioni di euro, conseguenti principalmente all'aumento del costo dell'energia elettrica di trazione che RFI ribalta alle Imprese Ferroviarie (di seguito "IF") (220 milioni di euro), mitigato da maggiori congruagli negativi rispetto all'analogo esercizio precedente (14 milioni di euro). La crescita dei ricavi da vendita energia da trazione è legata alla stabilizzazione del prezzo di acquisto dell'energia rispetto allo scorso anno 2023 ed alla conseguente valorizzazione del contributo previsto dal Regime Tariffario Speciale (rete 3kV) in linea con l'andamento del costo lordo. L'incremento dei ricavi è più che compensato dall'analoga crescita dei costi dell'energia da trazione, pari a

218 milioni di euro, presente nella variazione delle materie prime, sussidiarie e di consumo;

- maggiori ricavi per lavori conto terzi per 64 milioni di euro, derivanti dai lavori di costruzione/miglioria sulle cd ferrovie concesse (FCU in Umbria, Torino-Ceres e c.d. Canavesana in Piemonte). I relativi costi, inclusi tra i costi per servizi, crescono invece di 57 milioni di euro.

Il risultato dei ricavi delle vendite e prestazioni, al netto delle partite sopra illustrate, presenta un andamento negativo pari a circa 106 milioni di euro, legato principalmente ai minori contributi in conto esercizio ricevuti nell'anno.

Sul fronte dei contributi, infatti, si registra un decremento di 150 milioni di euro derivante dall'effetto di:

- minori contributi da Stato stanziati dal MEF a valere sul CdP - parte Servizi - per 143 milioni di euro;
- minori stanziamenti per 7 milioni di euro riguardanti

i contributi straordinari, sotto forma di credito d'imposta, per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale.

Tale effetto è parzialmente compensato sul fronte dell'esercizio della rete, dove si registra:

- un incremento dei ricavi da pedaggio (28 milioni di euro) per effetto di:
 - aumento delle tariffe (effetto prezzo per circa 22 milioni di euro), dovuto alla rivalutazione Istat dell'1,4%, che interessa soprattutto i segmenti lunga percorrenza e regionale;
 - aumento dei volumi di traffico (effetto volumi per circa 6 milioni di euro), trainati dal segmento Premium.
- un incremento delle altre prestazioni collegate al trasporto (5 milioni di euro) in particolare parking e preriscaldamento, legato sia ai maggiori volumi di traffico circolati sia al costo dell'energia (in coerenza con i costi).
- un incremento dei ricavi da gestione delle ferrovie in concessione (8 milioni di euro), ascrivibile al subentro di RFI nella gestione delle linee ferroviarie Torino-Ceres e c.d. Canavesana a partire dal 1° gennaio 2024.

Infine, crescono i ricavi per prestazioni sanitarie rese durante l'esercizio per 3 milioni di euro.

Gli Altri proventi registrano un decremento di 13 milioni di euro, attribuibile a minori plusvalenze legate alla vendita del tolto d'opera e minori sopravvenienze attive rilevate nel 2024 rispetto al precedente esercizio.

Nel 2024 si è registrato un significativo aumento della voce "Costo del personale" (218 milioni di euro) rispetto all'esercizio precedente, determinato sostanzialmente dall'incremento delle consistenze di personale, parzialmente mitigato dall'effetto del turnover (2.294 entrate a fronte di 1.607 uscite nell'esercizio in esame). L'inserimento di varie professionalità è legato principalmente all'applicazione del nuovo modello manutentivo oltre che alla necessità di far fronte ai maggiori impegni derivanti dall'imponente programma di investimenti, che ha generato come diretta conseguenza la rivisitazione dei volumi di operatività.

L'incremento degli altri costi netti di 257 milioni è legato in parte a costi che sono compensati da corrispondenti ricavi come sopra descritto, complessivamente aumentati di 275 milioni di euro, quali:

- incremento del costo dell'energia legata alla trazione dei treni per 218 milioni di euro, riconducibile alla stabilizzazione del prezzo di acquisto rispetto allo scorso anno come sopra descritto;

- incremento dei costi per lavori c/terzi di 57 milioni di euro, riconducibile principalmente ai lavori di costruzione/miglioria sulle ferrovie concesse.

Il risultato degli altri costi netti, al netto delle partite sopra rappresentate, presenta una riduzione di circa 18 milioni di euro, legata principalmente ai maggiori oneri interni capitalizzati per circa 129 milioni di euro, connessi alle intense attività di investimento realizzate nel corso dell'esercizio collegate principalmente ai progetti in perimetro PNRR, compensati principalmente da:

- maggiori oneri diversi verso terzi (33 milioni di euro) legati al pagamento di riserve risarcitorie a fronte di sentenze emesse nell'anno (23 milioni di euro), agli oneri connessi alla vendita di Scalo Farini, derivanti da impegni contrattuali ex Accordo di Programma 2017 con il Comune di Milano (5 milioni di euro) e per la parte restante ad altre fattispecie;
- incremento dei costi per servizi informatici continuativi pari a 22 milioni di euro e dei costi di cybersecurity pari a 4 milioni di euro verso la consociata FS Technology;
- incremento dei costi per servizi di security resi nelle stazioni dalla consociata Fs Security per 16 milioni di euro;
- aumento dei costi per assicurazioni per 12 milioni di euro, in seguito all'aggiudicazione della nuova gara a tariffe di mercato crescenti rispetto al precedente contratto;
- maggiori costi per CLC per 4 milioni di euro, legati all'aumento delle consistenze dei dipendenti;
- maggiori imposte e tasse per 4 milioni, legate principalmente alla raccolta dei rifiuti;
- incremento dei costi per servizi immobiliari ed utenze per 4 milioni di euro, ascrivibile principalmente ad un aumento del costo delle utenze idriche ed ai maggiori corrispettivi per la gestione dei contratti immobiliari verso la consociata Ferservizi;
- incremento dei costi per godimento beni di terzi per 8 milioni di euro, legato al noleggio della telefonia mobile, ad oneri condominiali riferiti agli uffici occupati dal personale interno e per la parte restante al noleggio di altri beni;
- incremento delle spese per viaggi e soggiorni, pari a 3 milioni di euro, dovuto all'aumento delle consistenze e delle trasferte rispetto al precedente.

Gli ammortamenti sono in linea con i valori dello scorso anno.

La voce "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presenta un decremento di 22 milioni di euro, dovuto per

circa la metà a minori svalutazioni di immobili, impianti e macchinari e per l'altra metà a minori svalutazioni di crediti commerciali.

Sulla base delle analisi effettuate nel corso dell'anno sulle richieste di accesso al fondo sostegno al reddito ed all'occupazione, è emersa la necessità di rilasciare il fondo per 35 milioni di euro, in quanto risultato esuberante rispetto a quanto necessario.

La voce "Proventi e Oneri finanziari" presenta un peggioramento di 27 milioni di euro, dovuto principalmente al rilascio, avvenuto lo scorso anno, del fondo a copertura di "Stretto di Messina S.p.A." per 39 milioni di euro, compensato da minori interessi e altri oneri verso banche ed istituti finanziari per 4 milioni di euro, legati al decremento dello stock di finanziamento, da minori oneri per Interest Cost relativi al TFR per 3 milioni di euro e da minori accantonamenti per 5 milioni di euro.

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Capitale circolante netto gestionale	(2.633)	(2.274)	(359)
Altre attività nette	5.531	4.224	1.307
Capitale circolante	2.898	1.950	948
Immobilizzazioni tecniche	37.540	37.281	259
Partecipazioni	106	115	(9)
Capitale immobilizzato netto	37.646	37.396	250
TFR	(258)	(291)	33
Altri fondi	(433)	(417)	(16)
TFR e Altri fondi	(691)	(708)	17
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	39.853	38.638	1.215
Posizione finanziaria netta a breve	4.027	2.295	1.732
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.914	2.223	(309)
Posizione finanziaria netta	5.941	4.518	1.423
Mezzi propri	33.912	34.120	(208)
TOTALE COPERTURE	39.853	38.638	1.215

La voce "Capitale Investito Netto" presenta un incremento pari a 1.215 milioni di euro, derivante dall'aumento del Capitale Circolante (948 milioni di euro) e dall'incremento del Capitale Immobilizzato Netto (250 milioni di euro), nonché dalla riduzione della voce TFR e Altri Fondi (17 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Circolante è determinato dall'aumento delle Altre Attività Nette (1.307 milioni di euro) compensato dalla riduzione del Capitale Circolante Netto gestionale (359 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto gestionale si decrementa di 359 milioni di euro, per effetto combinato di:

- maggiori debiti commerciali non correnti e correnti (487 milioni di euro), riferiti soprattutto

agli appaltatori di opere, coerentemente con l'avanzamento economico degli investimenti;

- minori acconti a fornitori (6 milioni di euro);
- un incremento dei contratti in costruzione (23 milioni di euro), legato all'aumento della produzione rispetto all'anno precedente;
- maggiori rimanenze di magazzino (83 milioni di euro), legate agli acquisti dell'esercizio per far fronte alle esigenze degli investimenti;
- maggiori crediti commerciali correnti e non correnti (28 milioni di euro), sia verso terzi che verso società del Gruppo.

Le Altre Attività Nette si incrementano di 1.307 milioni di euro, principalmente per l'effetto di maggiori crediti verso il MEF, MIT e UE ed altri (980 milioni di euro), legati a maggiori stanziamenti di contributi conto

impianti da parte del MEF, minori anticipi per contributi (329 milioni di euro), dovuti ai significativi recuperi sull'avanzamento economico dei lavori in corso, minori ratei e risconti (5 milioni di euro) e maggiori altri crediti correnti e non correnti (113 milioni di euro), soprattutto crediti verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (CSEA), legati al trend in discesa del costo dell'energia, compensati parzialmente da maggiori altri debiti non correnti e correnti (103 milioni di euro), principalmente per effetto dei dividendi verso la Controllante deliberati nel 2024 e non ancora liquidati, maggiori altri debiti tributari (6 milioni di euro), afferenti a ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi e per rivalutazione TFR e minori altri crediti tributari (11 milioni di euro), relativi al recupero di imposte.

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di circa 250 milioni di euro è attribuibile all'aumento degli Immobili, impianti e macchinari (275 milioni di euro), connesso con l'avanzamento economico dei lavori in corso, compensati dalla riduzione degli Investimenti immobiliari (13 milioni di euro), delle Attività immateriali (2 milioni di euro), per effetto degli ammortamenti, e delle Partecipazioni (9 milioni di euro) in seguito alla scissione della partecipazione al capitale (100%) della Terminali Italia S.r.l. a beneficio della Mercitalia Logistics S.p.A.

Al 31 dicembre 2024 la voce TFR subisce un decremento di 33 milioni di euro, mentre gli Altri fondi si incrementano di 16 milioni di euro. Più precisamente, l'incremento della voce Altri Fondi è ascrivibile a nuovi accantonamenti (98 milioni di euro), parzialmente compensati dall'effetto combinato di utilizzi, rilasci e riclassifiche (82 milioni di euro).

Le Coperture si incrementano di 1.215 milioni di euro, per l'effetto combinato del peggioramento della Posizione Finanziaria a breve (1.732 milioni di euro) e del miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo termine (309 milioni di euro), nonché per il decremento dei Mezzi Propri per 208 milioni di euro.

Nel dettaglio, il peggioramento della Posizione Finanziaria Netta (1.423 milioni di euro) è principalmente riconducibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- 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 2023 e rendendo necessario ricorrere a linee di credito a breve termine;
- all'effetto delle restituzioni dei tre Finanziamenti vs FS (TRLO Unicredit, BPM e Intesa).

Si rappresenta, tuttavia, che nel corso del primo bimestre del 2025 sono stati registrati incassi per contributi a conto impianti pari a circa 3,1 miliardi di euro, di cui 2,4 miliardi provengono dal capitolo di bilancio dello Stato 7122 e circa 0,7 miliardi incassati a valere dalle richieste presentate nell'ambito del PNRR. Tali contributi sono stati erogati a copertura dei lavori già realizzati e da realizzare, a valere dell'aggiornamento 2024 del CDP-investimenti.

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 2024 con un **risultato netto positivo pari a 304 mila euro**, in riduzione di circa 80 mila euro rispetto al 2023, soprattutto per effetto del calo dei ricavi (-4,1 milioni di euro), parzialmente mitigato dal calo dei costi operativi (-4,0 milioni di euro), imputabile alla fine dell'esecuzione del servizio sulla relazione Reggio Calabria – Messina.



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 2024 con un **risultato netto positivo di euro 1,2 milioni**, in crescita rispetto al 2023, per effetto del forte incremento degli interessi attivi dalle banche e del maggior periodo di giacenza della liquidità.



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 all'esecuzione dei progetti, realizzati per conto di RFI.

Chiude il 2024 con un **risultato netto positivo di 412 mila euro**, registrando un miglioramento rispetto all'esercizio precedente (utile pari a 35 mila euro). Tale risultato è riconducibile alla maggiore produzione nell'ambito dei cantieri e dei servizi resi da IFR, che si è tradotto in un aumento più che proporzionale dei ricavi (+4.449 mila euro) rispetto ai costi (+4.078 mila euro) registrati nel 2023.



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 2024 con un **risultato netto positivo pari a 8,7 milioni di euro**, in aumento rispetto al 2023 di 256 mila euro, principalmente per effetto dell'incremento dei ricavi operativi (+ 11.340 mila euro) e un miglioramento del saldo della gestione finanziaria (+493 mila euro), solo parzialmente compensati da un incremento dei costi operativi (+ 11.107 mila euro) e delle imposte (+470 mila euro).

QUADRO MACROECONOMICO

Nel 2024 il contesto economico globale ha mostrato una buona capacità di adattamento e tenuta¹.

Condizioni del mercato solide e inflazione in calo hanno contribuito a sostenere una crescita moderata, sebbene caratterizzata da rischi al ribasso e da un'elevata incertezza, accentuata dall'instabilità del contesto internazionale per effetto del prolungarsi del conflitto in Ucraina e l'ampliarsi degli scontri in Medio Oriente. Le principali economie hanno continuato a mostrare andamenti eterogenei: se negli Stati Uniti la dinamica del PIL è stata superiore alle attese, la Cina ha assistito a un rallentamento della crescita; l'area Euro, invece, ha poco più che ristagnato, mostrando tuttavia segnali di ripresa dal terzo trimestre dell'anno, in particolare grazie all'inatteso incremento congiunturale della Germania. Gli indicatori relativi al commercio internazionale hanno visto un rialzo significativo nel secondo e nel terzo trimestre dell'anno, sospinti dal forte aumento dell'intercambio statunitense e cinese. Dati più recenti indicano un rallentamento per il quarto trimestre e, in prospettiva, gli esiti delle elezioni presidenziali negli Stati Uniti rappresentano un elemento di incertezza per gli scambi internazionali di merci e servizi, a causa delle annunciate politiche protezionistiche dell'amministrazione Trump.

Dal lato dei prezzi al consumo², nel 2024 la dinamica dell'inflazione è apparsa tendenzialmente in calo, nell'Eurozona più che negli Stati Uniti, nonostante gli attesi rimbalzi di novembre, dovuti principalmente a effetti base relativi ai prezzi dell'energia. I mercati delle materie prime energetiche hanno mostrato una moderata volatilità, con il prezzo del gas che in Europa ha fatto segnare una tendenza ininterrotta al rialzo nella seconda parte dell'anno, collocandosi a fine dicembre quasi a 50/mwh³, da un minimo di 24/mwh a marzo. La quotazione del greggio (Brent), dopo una moderata crescita nei primi mesi dell'anno, ha registrato un calo a causa della debolezza della domanda cinese e dell'aumento dell'offerta, e a fine dicembre era scambiato a circa 75 dollari al barile, sui minimi da tre anni. Nel contesto di sostanziale riduzione

dell'inflazione, le principali banche centrali hanno proseguito il percorso di allentamento delle condizioni monetarie. La Banca Centrale Europea, dopo il primo intervento a giugno, ha apportato tre ulteriori tagli dei tassi di policy, mentre la Federal Reserve, a settembre, ha tagliato i tassi di interesse di 50 punti base, cui è seguito un ulteriore taglio di 25 punti a novembre. Considerando questo scenario, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale per l'anno 2024 si è attestata al +3,1% rispetto al 2023, mentre l'andamento del commercio mondiale è apparso in crescita del +2,3%. La proiezione di crescita che ci si attende nel 2025 vede una lieve riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,8%), che riguarderà sia i paesi industrializzati (+1,5%) sia quelli emergenti (+3,5%).

In tale contesto, l'economia italiana ha attraversato il turbolento periodo storico avviato dalla pandemia con risultati migliori della media dei paesi dell'area Euro e il PIL italiano ha velocemente recuperato e superato i livelli del 2019. Nel corso del 2024, tuttavia, la crescita ha gradualmente perso velocità, mostrando un rallentamento in parte atteso, considerando che le ottime performance del nostro paese sono attribuibili in modo rilevante agli abbondanti stimoli fiscali e soprattutto al Superbonus edilizio, misure temporanee destinate a produrre un rimbalzo negativo una volta terminate. Nonostante l'apporto significativo della componente pubblica sostenuta dal PNRR e la sostanziale tenuta della spesa delle famiglie, infatti, gli investimenti sono apparsi in forte flessione nella seconda parte del 2024 e anche l'andamento delle esportazioni è stato inferiore alle attese, subendo più del previsto le difficoltà della Germania, con cui condividiamo un modello di sviluppo basato su manifattura ed export. L'Italia ha chiuso il 2024 con una crescita del PIL pari al +0,5% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in moderazione nel corso dell'anno, ha visto una crescita dell'1,0% rispetto al 2023.

1. Fonte dati macroeconomici Prometeia, dicembre 2024.

2. A dicembre 2024 l'indice dei prezzi a consumo IPC per l'area Euro è stato pari al 2,4% su base annua, e il corrispondente indice CPI per gli USA pari al 2,9% su base annua.

3. I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

Revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con delibera 96/2015

Rinviano alla Relazione finanziaria Annuale 2023 per maggior dettagli, si evidenzia che l'ART, con delibera n. 187 del 30 novembre 2023, ha sancito la non conformità della proposta tariffaria presentata da RFI rispetto a quanto previsto dalla delibera n. 96/2015, prescrivendo al Gestore di adottare una serie di provvedimenti da inserire in una nuova proposta presentata entro il termine del 16 febbraio 2024. In data 29 gennaio 2024 RFI ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte il suddetto provvedimento.

In ottemperanza a quanto disposto dalla delibera n. 187/2023, tenendo altresì conto delle risultanze dell'ulteriore attività istruttoria condotta dall'ART, RFI ha provveduto ad elaborare e a trasmettere all'Autorità, in data 16 febbraio 2024, una nuova proposta tariffaria per il periodo 2024-2028 al fine di risolvere i profili di non conformità di cui al punto 1 della citata Delibera 187/2023.

L'ART, con Delibera n. 38 del 14 marzo 2024, ha nuovamente rilevato la non conformità della proposta tariffaria al modello regolatorio approvato con Delibera 95/2023, sia per il PMdA che per i servizi extra PMdA, adottando talune determinazioni per il periodo regolatorio in esame e prescrivendo, in particolare, al Gestore:

- di presentare una nuova proposta di sistema tariffario, relativamente al PMdA e ai servizi extra-PMdA, per il periodo 2025-2029 (traslando quindi di un anno il periodo tariffario di riferimento);
- di tenere conto, ai fini della elaborazione della nuova proposta tariffaria, delle prescrizioni di cui alla Delibera 187/2023, delle risultanze istruttorie trasmesse al GI in data 15 gennaio 2024, nonché dei profili di criticità rilevati dalla Delibera 38/2024.

È stata quindi predisposta una nuova proposta tariffaria in conformità con le misure di regolazione di cui alla Delibera n. 95/2023, nonché delle prescrizioni di cui alla Delibera n. 187/2023, delle risultanze dell'attività istruttoria condotta dall'ART, nonché delle ulteriori prescrizioni di cui alla delibera n. 38/2024. Detta proposta è stata trasmessa all'ART il 28 giugno 2024. La nuova proposta tariffaria per il periodo 2025-2029 è stata successivamente posta in consultazione pubblica.

Anche in ragione delle osservazioni pervenute dalle imprese ferroviarie nell'ambito della consultazione, RFI ha successivamente proposto, il 30 settembre 2024, una ulteriore rimodulazione delle tariffe del segmento passeggeri.

All'esito positivo delle valutazioni di conformità delle tariffe ai principi e criteri di regolazione, con delibera n. 165 del 20 novembre 2024, l'ART ha definitivamente dato approvazione al sistema tariffario proposto da RFI. In particolare, con riferimento al PMdA, le tariffe per il periodo 2025-2029 sono state definitivamente approvate senza alcuna prescrizione fatti salvi, a partire dal 2027, gli effetti dovuti al ricalcolo dei costi per la parte di capex dei nuovi servizi di stazione che, entro giugno 2026, dovranno essere riallocati con l'adeguamento dei sistemi informativi e del modello di controllo.

È pertanto validata la piena rispondenza del metodo di definizione delle tariffe adottato da RFI rispetto all'attuale assetto regolatorio. Tale metodo costituirà, pro-futuro, una base consolidata per i successivi adeguamenti tariffari. Tutte le tariffe sono entrate definitivamente in vigore con la pubblicazione a dicembre 2024 della versione definitiva del PIR 2026.

Regolamento sull'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria

Rinviano alla Relazione Finanziaria Annuale 2023 per maggiori dettagli, in cui si comunicava l'avvenuta presentazione in data 11 luglio 2023 da parte della Commissione Europea della nuova proposta di Regolamento sull'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, si riportano qui di seguito gli opportuni aggiornamenti circa lo stato dell'arte del processo di approvazione legislativa ed i principali punti di interesse per RFI.

Per quanto concerne l'iter legislativo, dopo che il Parlamento Europeo ha raggiunto nel mese di marzo la propria posizione in merito al testo proposto dalla Commissione, in data 18 giugno anche il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato l'Approccio Generale, recante le proprie modifiche/integrazioni al testo originale.

I testi sopramenzionati (quello del Parlamento e quello del Consiglio dell'Unione Europea) forniranno la base

per il proseguimento delle trattative, che vedranno interessati gli organi legislativi europei nei cd. triloghi, i quali hanno avuto inizio in data 19 novembre e si concluderanno presumibilmente entro il 2025.

Quanto ai contenuti, la proposta del Consiglio:

- conferma il ruolo centrale dei gestori dell'infrastruttura nazionali e dell'ENIM (European Network of Infrastructure Manager), la piattaforma che li riunisce per la definizione delle regole sulla gestione della capacità, del traffico, nonché delle situazioni di crisi e di emergenza, prevedendo la possibilità -anche su richiesta dell'Italia- che la partecipazione all'ENIM sia estesa ai paesi terzi come Paesi Balcani e Svizzera, pur senza possibilità di voto;
- non prevede nell'articolo del testo legislativo la "non-vincolatività" dei framework europei (presente invece nelle versioni precedenti del testo), poiché tale dicitura avrebbe depotenziato lo spirito con cui sono concepiti tali framework, volti proprio ad armonizzare i processi a livello europeo. Tuttavia,

la "non-vincolatività" dei framework trova espressa menzione nei recital, i quali hanno valore giuridico in quanto strumenti interpretativi della parte dispositiva del Regolamento;

- ha sostituito il termine "compensation" con "penalty" per quanto riguarda le conseguenze derivanti dalle modifiche dei diritti di capacità. Tale scelta, oltre a porsi in continuità con quanto previsto nel PIR di RFI, il quale utilizza il termine "penali", ha delle implicazioni nella definizione del quantum di tali importi, dal momento che il concetto di penalty escluderebbe la possibilità di chiedere, in aggiunta all'ammontare predeterminato, anche un eventuale risarcimento danni;
- conferma la scadenza al 2029 per l'abrogazione del Regolamento 913/2010 sui Corridoi Mercati, in linea con quanto proposto dalla Commissione Europea;
- posticipa l'entrata in vigore del Regolamento sulla capacità al 2029 rispetto a quanto proposto dalla Commissione Europea (2026).



Legge di Bilancio 2025

Nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.305 Supplemento Ordinario n. 43 è stata pubblicata la Legge 31 dicembre 2024, n. 207 recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2025 e

bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027” (c.d. Legge di Bilancio 2025) contenente all’art.1 norme di interesse per il Gestore.
In particolare:

Comma	Titolo	Descrizione
528	Opere connesse al Ponte	è autorizzata la spesa complessiva di 500 milioni di euro per la realizzazione delle opere connesse alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria;
530	Interventi ferroviari PNRR	si prevede l’assegnazione a RFI di complessivi 1.096 milioni di euro, di cui 482 milioni nell’anno 2025 e 614 milioni nell’anno 2026 per il finanziamento dei fabbisogni residui e maggiori oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi PNRR, senza l’indicazione in tabella degli interventi cui le risorse sono destinate; tali risorse sono inserite nel Contratto di Programma parte Investimenti con evidenza degli investimenti a cui sono finalizzate;
532	Fondo prosecuzione opere pubbliche	è prevista la proroga al 31 dicembre 2025 dell’operatività del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, che è rifinanziato per 300 milioni di euro per l’anno 2025 e 100 milioni di euro per l’anno 2026;
534	Finanziamento RFI	si prevede l’incremento a favore di RFI dell’assegnazione prevista ai sensi della Legge 234/2021, articolo 1, comma 395, per il Contratto di Programma parte Investimenti per complessivi 1.158 milioni di euro, di cui 89,09 milioni di euro per l’anno 2027 e 1.068,91 milioni di euro per gli anni 2028 e successivi; tali risorse sono prioritariamente destinate, nell’ambito dell’aggiornamento del Contratto, alla copertura dei maggiori fabbisogni degli interventi in corso di realizzazione e alla prosecuzione delle opere in corso;
536	Finanziamento manutenzione straordinaria CdP-Servizi	si prevede che l’autorizzazione di spesa in favore della società Rete ferroviaria italiana Spa di cui all’articolo 1, comma 396, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementata di complessivi 1.334 milioni di euro, di cui 248 milioni di euro per l’anno 2027, 36 milioni di euro per l’anno 2028, 10 milioni di euro per l’anno 2029, 90 milioni di euro per ciascuno degli anni 2030 e 2031, 190 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 90 milioni di euro per l’anno 2035 e 200 milioni di euro per l’anno 2036;
735	Linea ferroviaria Palermo-Agrigento-Porto Empedocle	si prevede l’incremento di 3 milioni di euro, di cui 1 milione di euro per l’anno 2025, 1 milione di euro per l’anno 2026 e 1 milione di euro per l’anno 2027, per esigenze infrastrutturali della linea ferroviaria Palermo-Agrigento-Porto Empedocle, al fine di favorire la mobilità dei cittadini della Regione Siciliana;
875-876	Fondo Investimenti	si prevede l’istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze, di un fondo da ripartire a favore delle amministrazioni centrali dello Stato, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, con una dotazione complessiva di 18.486 milioni di euro; le assegnazioni del fondo relative ai Ministeri sono disposte con uno più decreti del Ministro dell’economia e delle finanze, su proposta dei Ministri interessati; il fondo è destinato a interventi, anche già parzialmente finanziati, che presentino un cronoprogramma procedurale compatibile con il rispetto dei saldi di finanza pubblica, nei limiti delle risorse previste per ciascuna amministrazione; i predetti decreti sono comunicati alle Commissioni parlamentari competenti e alla Corte dei conti; i decreti prevedono le modalità di monitoraggio degli interventi mediante i sistemi informativi del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e il relativo codice unico di progetto, nonché la disciplina della revoca in caso di mancato rispetto del cronoprogramma.

Decreto Alluvioni

Nel corso del 2023 con apposite delibere il Consiglio dei ministri ha definito lo stato di emergenza in conseguenza delle avverse condizioni meteorologiche in vari territori delle Regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche. Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni per fronteggiare gli eccezionali eventi atmosferici, franosi ed alluvionali verificatisi a partire dal giorno 1° maggio 2023, per i quali è stato dichiarato lo stato di emergenza, è stato emanato il decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, recante “Interventi urgenti per fronteggiare l’emergenza provocata dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio

2023”, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2023, n. 100, nel quale si stabilisce che:

- il Commissario straordinario, nei limiti delle risorse stanziato allo scopo, predispone e approva un piano speciale per le infrastrutture stradali e, nel limite di 255 milioni, comprensivo di IVA, ferroviarie;
- per le infrastrutture ferroviarie, il Commissario straordinario provvede, con oneri a carico dei quadri economici degli interventi, alla sottoscrizione di apposita Convenzione quadro con RFI S.p.A. per la definizione degli interventi alla stessa affidati, dei relativi oneri finanziari e delle modalità di

rendicontazione e monitoraggio e degli eventuali oneri di successiva gestione e manutenzione degli interventi non strettamente riconducibili alle competenze istituzionali di RFI, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In data 23 dicembre 2024 è stata sottoscritta la Convenzione quadro tra Rete Ferroviaria Italiana ed il Commissario Straordinario alla ricostruzione nel territorio delle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche. La Convenzione prevede la realizzazione di interventi finalizzati alla messa in sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, di cui:

- 71 interventi previsti nella Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1 "Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico" del PNRR;

- 5 ulteriori interventi non previsti nella Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1 "Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico" del PNRR.

Il finanziamento degli interventi oggetto della Convenzione è assicurato a valere sulla contabilità speciale del Commissario straordinario ed in particolare:

- Euro 154.428.359,61 (IVA inclusa) con risorse PNRR in essere a valere su M2C4 - Investimento 2.1;
- Euro 100.157.120,00 (IVA inclusa), come risorse provenienti dalla contabilità speciale, il cui utilizzo sarà comunque subordinato alla verifica della effettiva disponibilità e tramite la formalizzazione di un apposito accordo tra le parti, da perfezionare entro dicembre.

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

Al 31 dicembre 2024 è vigente l'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 parte Investimenti (CdP-I), necessario a definire la destinazione delle risorse previste dalla Legge di Bilancio 2024, nonché a recepire le risorse previste da specifici atti normativi ed integralmente finalizzate per legge a specifici interventi.

La Legge di Bilancio 2024 ha previsto l'assegnazione di:

- 3.202 milioni di euro quali risorse indivise destinate a investimenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, 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;
- 94,62 milioni di euro a valere delle risorse A22

quale quota versata e accantonata relativamente all'annualità 2024, anch'essi da destinare a specifici interventi mediante la ripartizione da contrattualizzare con l'aggiornamento 2024 del Contratto.

La stessa Legge di Bilancio 2024 ha previsto la riduzione delle assegnazioni già concesse per gli interventi AV/AC sulla linea Adriatica per 350 milioni di euro.

Il 02 marzo 2024 è stato emesso il decreto-legge n. 19, recante ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), il quale prevede, tra l'altro un definanziamento di 57 milioni di euro a valere sul summenzionato stanziamento operato con la Legge di Bilancio 2024 quali risorse indivise destinate a investimenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Risorse contrattualizzate nell'aggiornamento 2024 del CdP-I

Variazioni in aumento per un importo pari complessivamente a 7.623,26 milioni di euro, così ripartiti:

- 3.202,00 milioni di euro stanziati Legge di Bilancio 2024;
- 825,00 milioni di euro stanziati Legge di Bilancio 2024 a favore del Terzo Valico dei Giovi;
- 5,00 milioni di euro quale quota delle risorse "Giubileo 2025" a favore del "Collegamento ciclabile Monte Ciocchi – San Pietro";
- 805,29 milioni di euro stanziati dal c.d. Decreto Asset a favore degli interventi: Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona 1^ Lotto Funzionale; Linea AV/AC Milano-Venezia: sottratta Verona-Vicenza 1^ Lotto Funzionale; Terzo Valico dei Giovi.
- 876,89 milioni di euro a valere del "Fondo per l'avvio delle opere indifferibili" (ex DL 50/2022 art. 26 co. 7);
- 247,74 milioni di euro a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche" (ex DL 50/2022 art. 26 co. 4 lettera a);
- 20,60 milioni di euro a valere del "Fondo per l'adeguamento dei prezzi" (ex DL 73/2021 art. 1-septies co. 8);
- 12,00 milioni di euro riferiti al Piano complessivo delle opere olimpiche predisposto dalla "Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.";
- 94,62 milioni di euro a valere delle risorse A22 quale annualità 2024 versata da Autobrennero

S.p.A.;

- 720,00 milioni di euro a valere del programma FSC 2021-2027 per la realizzazione dell'intervento ferroviario "Potenziamento infrastrutturale direttrice Roma – Pescara. Raddoppio tratte Interporto d'Abruzzo-Manoppello-Scafa (Lotti 1 e 2)";
- 698,36 milioni di euro di risorse UE a valere dei programmi CEF 2021-2027 e PON 2014-2020;
- 115,76 milioni di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli d'Intesa con Enti Locali, autofinanziamento ed altro.

Variazioni in diminuzione per un importo complessivo pari a 4.088,69 milioni di euro, così ripartiti:

- 350,00 milioni di euro quale riduzione delle autorizzazioni di spesa della Legge di Bilancio 2022 per gli interventi AV/AC sulla linea Adriatica;
- 56,95 milioni di euro a valere del capitolo MEF 7122, pg.2 così come disposto dal decreto-legge n. 19 del 02 marzo 2024;
- 292,20 milioni di euro a valere del programma FSC 2014-2020;
- 1.265,97 milioni di euro a valere del programma FSC 2021-2027;
- 24,40 milioni di euro a valere del Piano Nazionale Complementare ex DL. 152/2021;
- 1.866,27 milioni di euro a seguito della riprogrammazione del PNRR sulla misura M3C1;

- 26,00 milioni di euro a seguito della riprogrammazione del PNRR sulla misura M5C3;
- 25,00 milioni di euro a valere del Programma operativo complementare "Infrastrutture e Reti" 2014-2020;
- 181,90 milioni di euro a valere di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali e altro.

È inoltre prevista una variazione a saldo zero per un importo di 2.512,79 milioni di euro, che ha riguardato principalmente la ridestinazione di risorse nazionali che si sono rese disponibili sia per la revisione del PNRR, sia a seguito della contrattualizzazione di risorse comunitarie su progetti già integralmente finanziati, sia per l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse statali ordinarie non impegnate con atti negoziali verso terzi. Le risorse statali liberate sono state messe a disposizione per far fronte a fabbisogni prioritari.

La Legge di Bilancio 2025 ha previsto l'assegnazione di:

- 1.096 milioni di euro per il finanziamento dei fabbisogni residui e maggiori oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi PNRR, da destinare a specifici interventi mediante la ripartizione da contrattualizzare con l'aggiornamento 2025 del CdP-I;

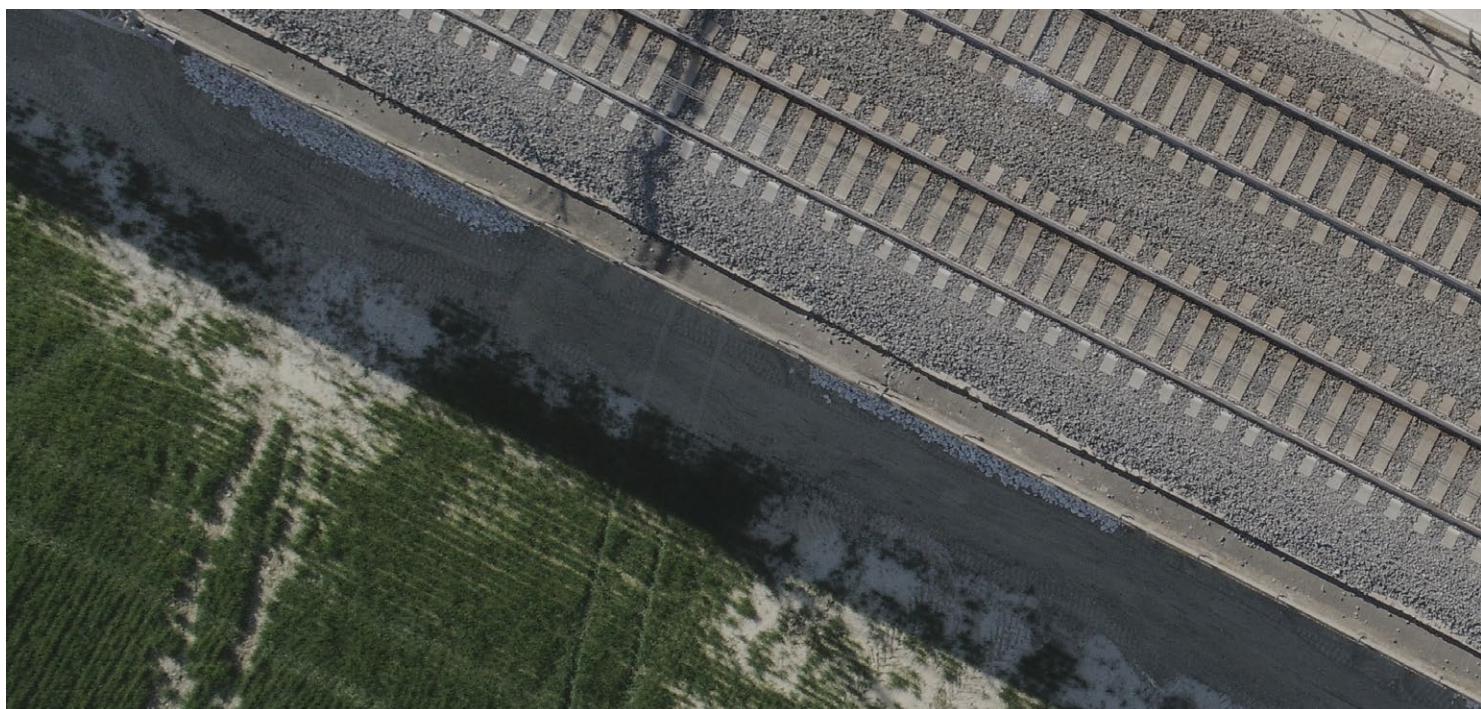
- 1.158 milioni di euro prioritariamente destinate, nell'ambito dell'aggiornamento 2025 del CdP-I, alla copertura dei maggiori fabbisogni degli interventi in corso di realizzazione e alla prosecuzione delle opere in corso;
- 3 milioni di euro destinati a esigenze infrastrutturali della linea ferroviaria Palermo-Agrigento-Porto Empedocle con il fine di favorire la mobilità dei cittadini della Regione Siciliana.

La stessa Legge di Bilancio 2025 ha previsto la riduzione per 13 milioni di euro delle assegnazioni già concesse dal decreto-legge n. 68/2022 per il Nodo di Genova scalo Campasso e per ulteriori 4 milioni di euro valere sulle risorse assegnate per il rinnovo di flotte bus, treni e navi verdi, dal Piano Nazionale Complementare al PNRR.

Tali risorse saranno contrattualizzate nell'aggiornamento 2025 del CdP-I, che si prevede sarà operativo nel corso del 2025.

Il Contratto di Programma - Parte Servizi

Al 31 dicembre 2024 è vigente il secondo atto integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 parte Servizi (CdP-S).



Risorse contrattualizzate nel secondo atto integrativo del CdP-S

Tale atto integrativo recepisce:

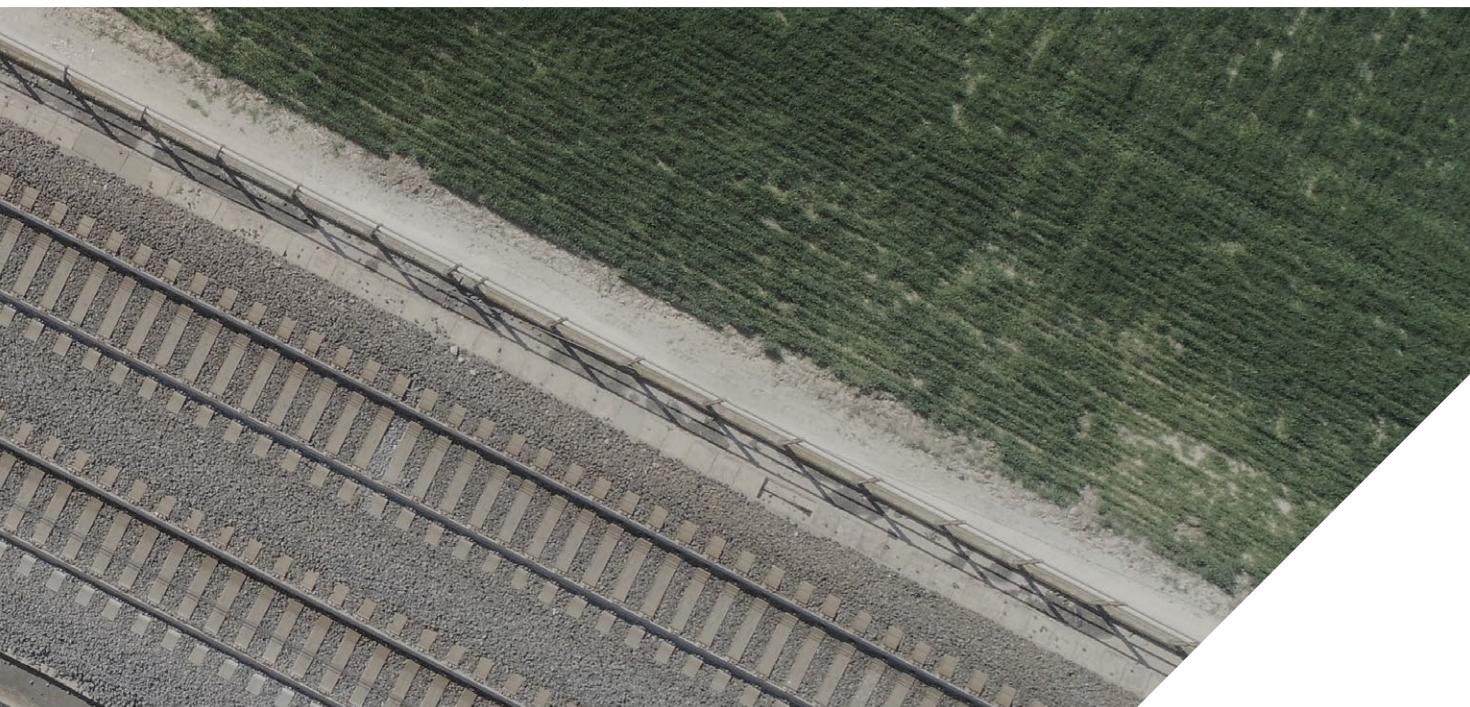
- 50 milioni di euro di maggiori stanziamenti in conto esercizio per competenza e per cassa a copertura delle attività di gestione della rete per l'annualità 2023;
- 1.000,00 milioni di euro di maggiori stanziamenti in conto impianti per cassa a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria per l'annualità 2023, con corrispondente riduzione degli stanziamenti in conto impianti per cassa per l'annualità 2024;
- 1.000,00 milioni di euro di maggiori stanziamenti in conto impianti per cassa a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria per l'annualità 2024, con corrispondente riduzione degli stanziamenti in conto impianti per cassa per l'annualità 2026;
- 19,10 milioni di euro a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche" (ex DL 50/2022 art. 26 co. 4 lettera a) e del "Fondo per l'adeguamento dei prezzi" (ex DL 73/2021 art. 1-septies co. 8);
- 300,58 milioni di euro a seguito della rimodulazione del PNRR sulla misura M3C1 – 1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud;
- 4,15 milioni di euro a valere del PON Infrastrutture e Reti 2014 – 2020;
- 100,00 milioni di euro per il potenziamento delle attività di manutenzione ordinaria per l'annualità 2026, a valere del "DL Superbonus" (Decreto-legge n. 39 del 29/03/2024, convertito con modificazioni dalla Legge n. 67 del 23/05/2024);
- 2.073,60 milioni di euro complessivi per le attività di manutenzione straordinaria, a valere del "DL Superbonus" (Decreto-legge n. 39 del 29/03/2024, convertito con modificazioni dalla Legge n. 67 del 23/05/2024).

In termini di fabbisogni, il valore programmatico per la manutenzione straordinaria per l'anno 2024 viene aggiornato all'importo massimo di 2.850 milioni di euro, mentre per gli anni successivi al 2024 tale valore sarà rivisto in occasione del prossimo aggiornamento contrattuale, in funzione dell'effettivo impatto del caro prezzi sui programmi di intervento e nei limiti delle risorse stanziare per tale finalità.

La Legge di Bilancio 2025 ha previsto l'assegnazione di:

- 1.530 milioni di euro per le attività di manutenzione ordinaria;
- 1.334 milioni di euro per le attività di manutenzione straordinaria.

Tali risorse saranno contrattualizzate nel terzo atto integrativo al CdP-S, che si prevede sarà operativo nel corso del 2025.



I RAPPORTI CON GLI STAKEHOLDER

RFI opera e si confronta costantemente con un ecosistema articolato di stakeholder, destinatari attuali o potenziali dei propri servizi. In tutti gli ambiti di interazione RFI promuove nel rapporto con gli stakeholder un approccio attento,

proattivo e trasparente. Di seguito si rappresentano per le principali categorie di stakeholder con cui la Società interagisce direttamente e indirettamente, nonché i principali canali di comunicazione e di engagement.



In ambito pianificazione, al fine di efficientare le scelte e generare sinergie con tutti gli stakeholder coinvolti, nel 2024 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 dal PIR, convocato con cadenza annuale per il confronto continuo tra RFI, MIT, Regioni e Province Autonome, Imprese ferroviarie titolari di licenza, soggetti titolari di Accordo Quadro.

Per quanto riguarda gli investimenti infrastrutturali, per assicurare la massima inclusione di tutti gli stakeholder, nel 2024, 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", creando un ecosistema partecipativo. Nel corso del 2024 sono stati condotti 4 dibattiti pubblici per gli interventi indicati nell'immagine seguente:

RADDOPPIO CODOGNO-PIADENA

Raddoppio
Codogno-Piadena

QUADRUPPLICAMENTO BOLOGNA-CASTEL BOLOGNESE R.T.

Quadruplicamento
Bologna-Castel Bolognese
Riolo Terme

LINEA ROMA-PESCARA

Pescara P.N. - San Giovanni
Teatino, San Giovanni
Teatino-Chieti,
Chieti-Interporto d'Abruzzo

AV SALERNO - REGGIO CALABRIA

1. Lotto 1b
Romagnano-Buonabitacolo
2. Lotto 1c
Buonabitacolo - Praia



DIBATTITO PUBBLICO CONCLUSO

DIBATTITO PUBBLICO IN CORSO

Nel 2024, nell'ambito del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PACC), RFI ha promosso sinergie operative con gli stakeholder istituzionali chiave per la tematica.

Tra le iniziative principali, RFI ha partecipato al Tavolo Tecnico istituito tra il Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud (DpCOE) e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) a seguito dell'emissione degli indirizzi per la verifica climatica dei progetti infrastrutturali. Questo tavolo ha l'obiettivo di definire un metodo univoco nazionale per la redazione delle analisi di vulnerabilità climatica, attraverso l'individuazione di criteri tecnico-procedurali uniformi in coerenza con gli Orientamenti della Commissione Europea.

RFI ha anche rafforzato la collaborazione con le Autorità di Bacino Distrettuali, con l'obiettivo di integrare le esigenze di sicurezza degli asset con gli strumenti di

pianificazione distrettuale e i programmi nazionali sul dissesto idrogeologico.

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 2024 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 2024, 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.

INVESTIMENTI LO SVILUPPO DELLA RETE

Rispetto a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2023 in tema PNRR, si rappresenta che, con la Decisione di esecuzione del Consiglio Europeo dell'8 dicembre 2023 e s.m.i. ratificata da specifico Decreto MIT MEF del 23 maggio 2024, è stato approvato il nuovo PNRR.

A partire dal mese di agosto 2024 sono stati avviati tavoli tecnici tra i Ministeri competenti e FS/RFI

con oggetto lo stato di attuazione del PNRR di Rete Ferroviaria Italiana e con specifico focus sui progetti alla data emergenti come più critici allo stato della conoscenza.

In relazione ai progetti in ambito PNRR si riportano di seguito il dettaglio delle misure ed un sintetico stato di attuazione dei principali progetti.



Missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”

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 in corso i lavori su tutte le tre tratte.
- **Salerno-Reggio Calabria:** per il Lotto 1a Battipaglia – Romagnano, in data 15 dicembre 2023 è

avvenuta la consegna lavori delle Opere Anticipate e sono in corso i lavori; è stata aggiudicata la gara per l'attrezzaggio tecnologico della tratta ed il 20 dicembre 2024 sono stati consegnati i relativi lavori.

- **Palermo-Catania-Messina:** sono in corso i lavori sia sul Lotto 4b Dittaino-Enna che sul Lotto 5 Catenanuova-Dittaino.

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 Verona-Bivio Vicenza (circa 44 km).
- **Liguria-Alpi:** sono in corso di realizzazione i lavori relativi allo scavo delle gallerie del Terzo Valico dei Giovi ed agli interventi nel Nodo di Genova, con rispettivamente l'89% ed il 100% di gallerie scavate. In data 10 giugno 2024 è stato attivato il raddoppio della tratta tra Rivalta Scrivia e Tortona, per complessivi 8,5 km, che concorrono al target finale.

Per il Quadruplicamento Pavia - Milano Rogoredo 1^ fase in data 29 maggio 2023 sono state consegnate le prestazioni di progettazione esecutiva in via d'urgenza. È stato sottoscritto con l'Appaltatore un AIM che prevede una rifasizzazione delle attività tale da consentire di rispettare il Termine del 30/06/2026 relativo alle opere PNRR. In particolare, le attività di progettazione esecutiva sono state suddivise in tre parti (A, B, C) e sono stati consegnati i relativi lavori per le parti A in data 11.07.2024 e per la parte B in data 25.10.2024; risulta tuttora in corso la progettazione esecutiva della parte C.

Relativamente al potenziamento della linea Gallarate - Rho 1^ fase in data 23 novembre 2023 è stata effettuata la consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva in via d'urgenza. In data 9 agosto 2024 è stato sottoscritto un AIM che prevede una rifasizzazione delle attività tale da consentire di rispettare il Termine del 30 giugno 2026 relativo alle opere PNRR. Per effetto della Sentenza n. 3488/2024 - con il quale il TAR Lombardia-Milano, in accoglimento di alcuni dei motivi contenuti nel ricorso proposto dal Comitato Civico contro il Potenziamento Ferroviario della Tratta Rho-Parabiago, ha disposto l'annullamento dell'ordinanza n. 11/2023 con la quale era stato approvato il Progetto Definitivo, principalmente per carenze rilevate nell'ambito della procedura ambientale svolta dal MASE. Pertanto, RFI il 6 dicembre 2024 ha proceduto alla sospensione dei lavori. La sentenza è stata impugnata dinanzi al Consiglio di Stato che, con decreto del 21 dicembre 2024, ha accolto l'istanza cautelare monocratica proposta da RFI con conseguente sospensione dell'esecutività della sentenza impugnata, fissando la camera di consiglio del 9 gennaio 2025 per la discussione collegiale dell'istanza cautelare. A far data dal 23 dicembre 2024 sono quindi riprese le attività propedeutiche e le opere di parte A e con delibera del 23 dicembre 2024 è stata approvata la progettazione esecutiva di parte B e

consegnati i lavori con decorrenza 30 dicembre 2024 specificando che l'approvazione della Progettazione esecutiva delle opere di parte B è risolutivamente condizionata – con efficacia ex tunc – dall'esito del giudizio pendente davanti al Consiglio di Stato. In data 9 gennaio il Consiglio di Stato ha accolto l'istanza cautelare, per l'effetto, ha sospeso l'esecutività della sentenza impugnata. L'udienza per il merito è fissata per il 26 giugno 2025.

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, l'interconnessione dispari con Lotto 1a Battipaglia-Romagnano 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, a maggio 2024 è avvenuta la consegna delle attività propedeutiche per le parti non oggetto di procedura di verifica di ottemperanza da parte del MASE e del MIC ed è avvenuta la consegna del progetto esecutivo di parte A e la consegna parziale del progetto esecutivo di parte B da parte dell'appaltatore. Si è concluso nell'ultimo trimestre dell'anno il procedimento di ottemperanza da parte del MASE relativo a parte A. In data 24 dicembre 2024 è avvenuta la consegna dei lavori di parte A. In riferimento al Raddoppio PM 228 - Albacina il bando di gara è stato pubblicato a febbraio 2024 in conseguenza dei ritardi maturati durante l'iter autorizzativo concluso con la Determinazione motivata del Comitato Speciale del CSLLPP n. 2 del 19 gennaio 2024. In data 19 aprile 2024 è stato individuato il miglior offerente e la consegna delle prestazioni in via d'urgenza è avvenuta 17 maggio 2024.
- **Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto:** Relativamente al lotto prioritario Grassano-Bernalda, in data 03 gennaio 2024 è stato aggiudicato l'appalto. In data 2 aprile 2024 è stato stipulato il contratto d'appalto, le cui prestazioni di progettazione esecutiva sono tuttora in corso. Per quanto riguarda 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.

A marzo 2024 è stato attestato il traguardo europeo dell'aggiudicazione dei lavori degli interventi delle Connessioni Diagonali.

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

La misura prevede due target, uno intermedio di 1.400 km entro giugno 2025 ed uno finale per complessivi 2.785 km entro giugno 2026.

Sono stati completati 150 km di linee implementate con l'ERTMS, completate tutte le progettazioni di base e sono stati stipulati i contratti applicativi di esecuzione (totali o parziali) sulla maggior parte delle linee interessate.

Complessivamente ad oggi sono stati stipulati 124 contratti applicativi tra attività di progettazione, esecuzione e anticipo fornitura materiali.

Con riferimento agli iter autorizzativi si segnala, in particolare, che al 31 dicembre 2024 si sono conclusi gli iter autorizzativi dei seguenti interventi:

- Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Tratta Domodossola-Arona;
- Upgrading multi-tecnologico ERTMS Linee Roma - Tratta Casilina – Campoleone;
- Upgrading multi-tecnologico ERTMS –Linee NA-AN-BA. – Linea Orte – Falconara;
- Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Tratta Bivio PC Arcola – Viareggio;
- Linee Piano accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Upgrading multi-tecnologico ERTMS Milano – DCO Laveno;
- Upgrading ERTMS Linea San Candido – Fortezza;
- Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Tratta Grosseto – Civitavecchia;
- Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Tratta Rovigo – Chioggia;
- Linee Piano Accelerato ERTMS - Upgrading multi-tecnologico ERTMS - Linee AN-NA-BA - Linea Bari C.le – Taranto - Tratta Bari P.N. - Taranto;
- Linee Piano accelerato ERTMS - Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Upgrading Multi-tecnologico ERTMS – Linea Novara Ponte Tanaro – Alessandria;
- Linee Piano Accelerato ERTMS –Attrezzaggio co ERTMS/ECTS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Upgrading multi-tecnologico ERTMS - Linee

Genova – Torino. Tratta Arona – Vignale.

Inoltre, si segnala che al 31 dicembre 2024 sono stati avviati gli iter autorizzativi dei seguenti interventi:

- Linee Piano accelerato ERTMS - Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Upgrading Multi-tecnologico ERTMS – Linea Novara Ponte Tanaro – Alessandria;
- Direttrice Ferroviaria Messina – Catania – Palermo. Nuovo Collegamento Palermo - Catania. Attrezzaggio Tecnologico con ERTMS della Tratta Lercara Diramazione – Catenanuova Linea Nuova e Linea Storica, comprensivo di Tutti i Sistemi di Sicurezza e Segnalamento, Telecomunicazioni, Alimentazione e i locali Tecnologici, e Upgrading Multi-Tecnologico ERTMS dell'ACCM Tratta Bicocca – Catenanuova. Fabbicati Tecnologici Su Linea Storica;
- Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Linee Pontassieve – Faenza e Borgo S. Lorenzo – Firenze Campo di Marte;
- Linee piano accelerato ERTMS. Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi sulla Rete Sarda. Tratta Ozieri-Chilivani-Ozieri-Golfo Aranci – Fabbicato Tecnologico: Nuovo PPM Golfo Aranci (SS);
- Linee Piano Accelerato ERTMS - Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Tratta: Attigliano – Viterbo Porta Fiorentina e Viterbo Porta Fiorentina – Cesano;
- Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Tratta Roma Ostiense – Fiumicino Aeroporto;
- Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Upgrading multi-tecnologico ERTMS – Linea Napoli – Battipaglia. Tratta Napoli San Giovanni Barra – Salerno.

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

La misura prevede due target, il Target intermedio è pari a 700 km entro dicembre 2024 mentre il Target finale di giugno 2026 è pari a 1.280 km di interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali, che sono complessivamente in fase realizzativa.

Relativamente al Target intermedio, in data 13 dicembre 2024 RFI ha attestato al MIT il completamento di 716 km di upgrade su nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave, pronti per la fase di autorizzazione e operativa.

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

- il 13 marzo 2024 è stata convocata la Conferenza di Servizi sul progetto "Galleria Artificiale necessaria per il ripristino del 2° binario della stazione di Mele compresa la sistemazione definitiva del versante e le relative opere strutturali, idrauliche e di consolidamento delle opere di contenimento preesistenti";
- il 12 aprile 2024 è stata convocata la Conferenza di Servizi sul progetto "Velocizzazione Terni – Rieti – L'Aquila – Sulmona. Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Tratta Terni – Rieti. Interventi Prioritari. Lotto 1: PM Stroncone".
- il 20 giugno 2024 è stata convocata la Conferenza di Servizi per il progetto definitivo "Linea ferroviaria Genova-Ovada-Acqui Terme: adeguamento PRG Stazione di Campo Ligure-Masone";
- il 7 agosto 2024 con Ordinanza della Commissaria n. 12 è stato avviato l'iter per l'intervento "Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) della Soppressione del Passaggio a Livello di via Moroni in Comune di Bergamo e realizzazione viabilità sostitutiva" del Raddoppio della linea Ponte S. Pietro – Bergamo – Montello - Fase 1: Raddoppio tratta Ponte S. Pietro – Bergamo.

Misura 1.6: Potenziamento delle linee regionali

Gli interventi inseriti nella misura sono tutti in fase di realizzazione.

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

La misura prevede due target, il Target intermedio pari a 172 km attestato a dicembre 2023 ed il Target finale di giugno 2026 è pari a 1.162 km di interventi di upgrade e resilienza al sud.

Sui principali progetti ricompresi nella Misura sono in corso le attività negoziali e di realizzazione degli interventi.

In particolare, nel 2024 si sono conclusi gli iter autorizzativi dei seguenti interventi:

- PFTE "Raddoppio Decimomannu – Villamassargia Lotto 2 Villaspeciosa – Uta – Siliqua" a seguito della Determinazione conclusiva della CdS del 30 aprile 2024 e della determinazione motivata del Comitato Speciale del CSLLPP n. 3 assunta nell'adunanza del 17 maggio 2024;
- PFTE "bypass ferroviario di Augusta sulla tratta Catania-Siracusa" a seguito della Determinazione conclusiva della CdS del 06 maggio 2024 e della determinazione motivata del Comitato Speciale del CSLLPP n. 4 assunta nell'adunanza del 27 maggio;
- PFTE "Collegamento diretto con le linee Metaponto – Reggio Calabria e Cosenza – Sibari: bretella di Sibari" a seguito della Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi del 17 maggio 2024;
- PFTE "Collegamento ferroviario con il Porto di Augusta" a seguito della Determinazione conclusiva della CdS del 9 settembre 2024 e della determinazione motivata del Comitato Speciale del CSLLPP n. 6 assunta nell'adunanza del 19 settembre 2024.

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.

Al 31 dicembre 2024 è stato raggiunto il Target intermedio che prevedeva la riqualificazione delle seguenti 10 stazioni per le parti finanziate con fondo PNRR:

- Abruzzo: Vasto San Salvo
- Calabria: Scalea – San Domenica Talao
- Calabria: Vibo Valentia – Pizzo
- Campania: Falciano-Mondragone-Carinola
- Campania: Sapri
- Puglia: Giovinazzo
- Puglia: San Severo
- Sardegna: Macomer
- Sardegna: Oristano
- Sicilia: Milazzo.

Al 31 dicembre 2024 sono in corso le attività di progettazione su 12 stazioni: Acireale, Acquaviva delle Fonti, Brindisi, Potenza Superiore, Teramo, Bari Centrale, Caserta, Taranto, Napoli L2, Monopoli, Trinitapoli-S. Ferdinando di Puglia, Pescara Centrale.

Inoltre, sempre relativamente alle parti di intervento finanziato con fondo PNRR:

- sono in corso attività di realizzazione 14 stazioni: Reggio Calabria Lido (è stata conclusa la fase 1 ed è in corso l'iter autorizzativo della fase 2), Benevento, Napoli Centrale, Isernia, Messina, Potenza Centrale, Lecce, Sarno, Siracusa, Giulianova, Nocera Superiore, Torre del Greco, Marsala, Rosarno;
- sono stati sottoscritti e/o in corso di sottoscrizione i contratti applicativi di realizzazione sulle stazioni relative a Napoli L2 e Taranto (attività parziale di riqualificazione del fabbricato viaggiatori – Polfer).

Per detti interventi è prevista la verifica di conformità al DNSH (Do no Significant Harm), in linea con le direttive europee.



Misura 1.9 Inter-regional connections

La nuova misura che prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

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

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

Inoltre, si segnala che nel secondo trimestre 2024 sono stati avviati gli iter autorizzativi degli interventi: a) Direttrice Ferroviaria Messina – Catania – Palermo (Nuovo Collegamento Palermo – Catania); b) Attrezzaggio Tecnologico con ERTMS della tratta Lercara Diramazione – Catenanuova relativo a linea nuova e linea storica, comprensivo di tutti i sistemi di sicurezza e segnalamento, telecomunicazioni, alimentazione e dei locali tecnologici, ed upgrading ERTMS dell'ACCM tratta Bicocca – Catenanuova e dei Fabbricati Tecnologici sulla linea storica. Il progetto è

stato approvato con Determinazione conclusiva della CdS del 18 dicembre 2024.

Altre Missioni

M5C3 – Investimento 1.4 – Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)

Relativamente alla Nuova stazione metropolitana – “ASI Salerno”, in data 27 giugno è stato sottoscritto un Atto Integrativo Modificativo finalizzato a individuare più fasi di lavorazione e contestualmente sono stati consegnati all'appaltatore i lavori della fase 1.

Riguardo l'intervento “Linea Adriatica e collegamento Bari-Taranto-Gioia Tauro” le progettazioni del settore armamento risultano terminate. Le progettazioni degli altri settori verranno ultimate entro il primo semestre 2025. Gli interventi dei settori armamento, opere civili e trazione elettrica sono in corso con ultimazione prevista a giugno 2026. Gli interventi dei settori TLC, SSE e IS verranno avviati nel primo semestre 2025 con ultimazione prevista a giugno 2026.

A giugno 2024 si è proceduto con l'attestazione del raggiungimento del traguardo Europeo di concreto inizio dei lavori.

"Misura M5C2-Investimento 2.2 – Piani Integrati MICA – Milano Integrata, Connessa ed Accessibile

Nell'ambito della misura M5.C2 – Inv. 2.2 Piani integrati MICA (Milano Integrata, Connessa ed Accessibile) sono stati avviati gli interventi nella stazione di Greco Pirelli.

Attuazione degli interventi del Piano Nazionale Complementare al PNRR nei territori colpiti dal sisma 2009 - 2016. Sub Misura A4.3 "Potenziamento e restyling di stazioni ferroviarie"

RFI risulta Responsabile dell'Intervento (su individuazione del MIMS) per la riqualificazione delle stazioni nell'ambito degli interventi del Piano Complementare al PNRR nei territori colpiti dal sisma 2009 – 2016 Sub Misura A4.3 “Potenziamento e restyling di stazioni ferroviarie” che interessa 9 stazioni che ricadono all'interno di diversi comuni di Lazio, Marche, Abruzzo e Umbria. Attualmente sono in corso i lavori sulle stazioni di Antrdoco, Ascoli Piceno, Baiano di Spoleto, Spoleto, Fabriano, Macerata, Rieti e Tolentino e L'Aquila.

M2C2 Sub-investimento II. Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – navi.

Per quanto concerne gli investimenti del settore navigazione a valere sulle risorse del PNC, risulta completata l'ibridizzazione della Nave Iginia con messa in servizio nel 2023, mentre sono stati avviati gli iter di gara per l'ibridizzazione della nave traghetto Messina (intervento di circa 3M €) e per l'implementazione elettrica dei moli di Messina «Cold Ironing».

Linee Turistiche

Gli interventi sulle Linee Turistiche a valere sul PNC risultano tutti avviati con previsione di ultimazione entro la

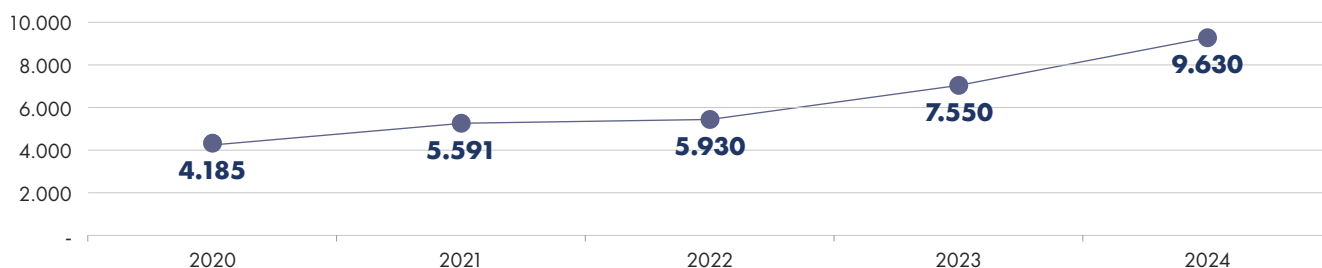
scadenza prevista di conclusione entro dicembre 2026. Si evidenzia che per tutti i progetti PNRR sono stati sviluppati studi e relazioni di sostenibilità, che hanno evidenziato i benefici offerti dai progetti infrastrutturali in termini di sviluppo economico, ambientale, sociale e turistico dei territori. 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

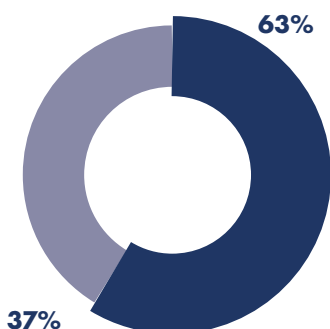
Nel corso del 2024 gli investimenti infrastrutturali della Società sono stati pari a complessivi 9.630 milioni di euro, con un incremento pari a 2.080 milioni di euro (circa 28%) rispetto all'anno precedente. Il volume complessivo degli investimenti è stato destinato

per circa 6.085 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali e per circa 3.545 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura, di cui 756 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico.

Avanzamento economico degli investimenti 2024



Composizione volume complessivo di investimenti 2024



- Grandi progetti Infrastrutturali
- Attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio



Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2024 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati.

In particolare, si rappresenta che è stato messo in servizio SCMT nelle tratte S. Zeno Folzano – Visano (km 23,439), Montebelluna – Postioma (km 9,974), Postioma - Treviso Centrale (km 10,09), Agrigento Bassa - Porto Empedocle (km 10,085), Villamassargia – Decimomannu (km 28,552), Buonconvento – Montepescali (km 60,095), Pavia – Torreberetti (km 43,059) e Cervaro-Rocchetta (km 41,371), quest'ultima nell'ambito dell'ammodernamento della linea Potenza-Foggia.

Nel mese di dicembre sono stati attivati la SSE di Rigutino nell'ambito dell'Upgrading linea Direttissima Firenze-Roma, l'SCCM della tratta Latina-Formia.

Nella tratta Ambivere Mapello - Ponte San Pietro (km 3,83) è stato realizzato il Blocco Conta Assi (BCA).

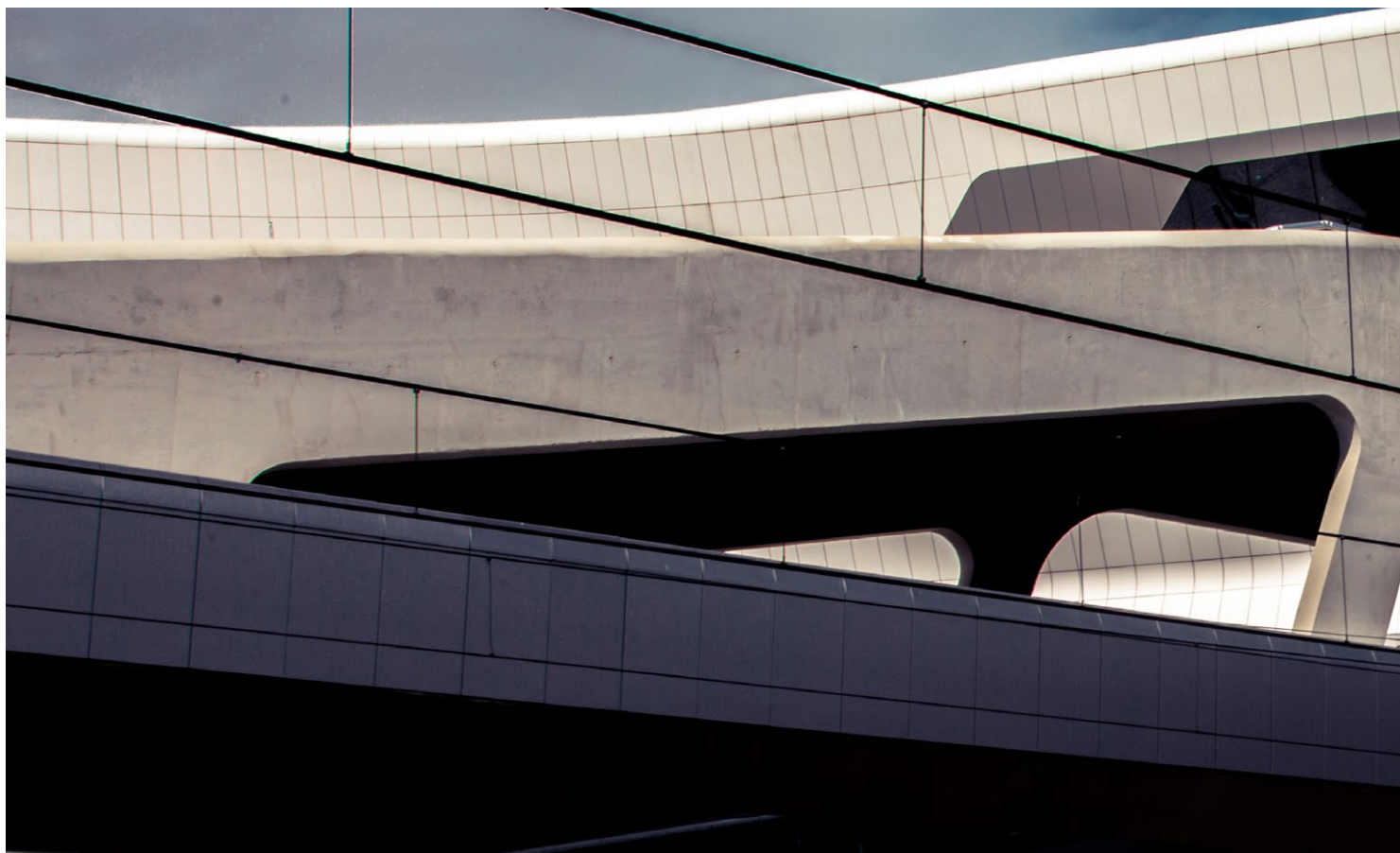
Ad aprile è stata attivata l'elettificazione delle tratte Mercato San Severino-Salerno e Mercato San Severino-Codola-Sarno.

È stato attivato il Posto Periferico Multistazione (PPM) delle stazioni di Torricola, nell'ambito del potenziamento tecnologico del nodo di Roma, e di San Benedetto Sembro Castiglione Pepoli. Nella tratta San Benedetto Val di Sambro – Vernio è stato attivato anche l'ACCM nell'ambito dell'adeguamento prestazionale e potenziamento tecnologico della linea Bologna – Prato così come l'ACCM della tratta Milano G.P. (i) - Monza (i), nell'ambito del potenziamento tecnologico Torino-Padova, e la Fermata Belgio (De Gasperi) del Nodo di Palermo.

È stato attivato l'ACC delle stazioni di Genova Brignole, Sulmona, Assisi, Bastia, Lecce e Caltanissetta Xirbi. Nelle tratte Genova Brignole – Genova PP (km 5,084) e Genova Brignole – Genova Marittima S. Limbania (km 3,359) è stato realizzato anche il Blocco Automatico a Correnti Codificate (BACC).

In Puglia, nell'ambito del progetto PRG e ACCM tratta Brindisi - Lecce, sono stati attivati il CTC Bari-Lecce e l'ACC con PRG di Lecce.

Nell'ultimo trimestre è stata attivata la stazione Bella



Muro nell'ambito della velocizzazione della linea Battipaglia – Potenza e la fermate di Palermo De Gasperi mentre è stata ufficialmente soppressa la linea Firenze Cascine – Firenze Porta al Prato e la fermata di Firenze Porta al Prato, già commercialmente sospesa all'esercizio precedentemente.

Sono stati chiusi 61 passaggi a livello.

Principali progettazioni

A gennaio sono stati avviati i PD dell'SCCM sulle tratte Civitavecchia-Fiumicino e Attigliano-Viterbo-Cesano e sulle tratte Catanzaro Lido-Crotone e Crotone-Sibari. Nel mese di febbraio è stato avviato il PD della tratta Vicoforte-Osteriazzano.

A marzo è stato completato il PD per iter del Nodo di Bari Nord ed è stato avviato il PD dell'inserimento SCCM per l'ERTMS della tratta Chilivani – Oristano.

Ad aprile sono stati avviati i PD dell'inserimento SCCM per l'ERTMS per le linee dell'agrigentino, della tratta Chilivani-Golfo Aranci, Chilivani-Porto Torres; è stato ultimato il PD dell'inserimento SCCM per l'ERTMS sulla tratta Terni-Sulmona e Decimomannu-Carbonia.

Nel mese di maggio si è concluso il PD dell'impianto di

Campo Ligure ed è stato avviato il PD dell'inserimento SCCM per l'ERTMS della tratta Alcamo-Trapani via Castelvetrano che si è conclusa nel mese di luglio.

A giugno è stata avviata la progettazione definitiva della riconfigurazione SCMT del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano che si è conclusa nel mese di luglio.

Nel mese di luglio si è conclusa inoltre la progettazione definitiva dell'Upgrading RBC nell'ambito della linea AV Roma – Napoli ed è stata avviata la progettazione definitiva dell'SCCM per la tratta Orte – Falconara e dell'inserimento della tratta Villa -Formia in SCCM nel Nodo di Roma.

Nel mese di agosto è stata ultimata la progettazione definitiva della linea Avigliana-Orbassano.

Nel mese di settembre è stata ultimata la progettazione definitiva del Modulo RTB per l'ACC di Battipaglia.

Nel mese di novembre sono state ultimate le progettazioni definitive dell'SCCM Arcola-Viareggio per l'ERTMS delle Linee La Spezia- Pisa e dell'SCCM Grosseto-Civitavecchia per l'ERTMS delle Linee Grosseto-Civitavecchia.



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 di 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.





Oltre al PIS, costituisce parte integrante del Piano investimenti stazioni anche il cluster Hub e linee metropolitane, il cui programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all'accessibilità ed all'efficientamento energetico di stazioni rilevanti sul territorio, nodi ferroviari che svolgono funzione di Hub della mobilità, nonché la realizzazione di nuovi punti di accesso alla rete (nuove stazioni/fermate); gli interventi previsti risultano strategici e funzionali al miglioramento dell'accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità.

Gli interventi del 2024 hanno riguardato tre ambiti principali: riqualificazione del fabbricato viaggiatori, delle aree esterne e di miglioramento dell'accessibilità su 149 stazioni e sono state redatte 92 progettazioni di fattibilità tecnica economica e/o definitiva ed esecutiva. Inoltre, sono stati effettuati:

- studi di carattere trasportistico che hanno riguardato l'analisi di accessibilità su circa 45 stazioni;
- analisi di accessibilità trasportistica ad intere linee ferroviarie, valutazioni preliminari riguardo nuovi collegamenti e/o potenziamenti ferroviari, valutazioni di riattivazione di tratte ferroviarie o di singole stazioni che hanno interessato circa 20 linee ferroviarie e/o stazioni/fermate;
- verifiche su circa 30 progetti di enti terzi che riguardano ambiti di stazione.

Durante l'anno 2024 sono stati individuati e portati avanti nuovi percorsi di certificazione iniziati negli anni precedenti per i diversi protocolli di sostenibilità che sono applicati alla riqualificazione delle stazioni ferroviarie (Envision, GBC HB - Historic Building e LEED for Transit Station), con il fine di costruire procedure consolidate nella progettazione e nella gestione del cantiere che mirino a più alti standard di sostenibilità ambientale, sociale ed economica per gli investimenti di RFI.

Complessivamente sono state registrate sui suddetti portali 20 stazioni (alcune stazioni hanno doppio protocollo).

Infine, si è sviluppato nel corso del 2024 il progetto "Stazioni del Territorio", rivolto ai comuni con popolazione inferiore a 15 mila abitanti. L'obiettivo è trasformare le stazioni in centri polifunzionali, mettendo parte dei fabbricati viaggiatori e delle aree esterne a disposizione della cittadinanza con l'inserimento di servizi polivalenti e di pubblica utilità.

Le prime 20 stazioni inserite nel progetto e distribuite sull'intero territorio nazionale sono le porte, per utenti e viaggiatori, di territori e di borghi italiani, detentori delle tradizioni e testimoni delle peculiarità territoriali del nostro Paese. Si tratta di un'iniziativa di rigenerazione culturale ed economica e con una forte valenza sociale: il territorio può tornare ad essere attrattivo per le nuove generazioni, per gli anziani e per tutti coloro che lo abitano, ripartendo dalla stazione.

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 1.490 milioni di euro, cui corrisponde un contributo, al netto del Funding Gap (differenza tra il costo dell'investimento e le entrate nette attualizzate), di 1.377 milioni di euro.

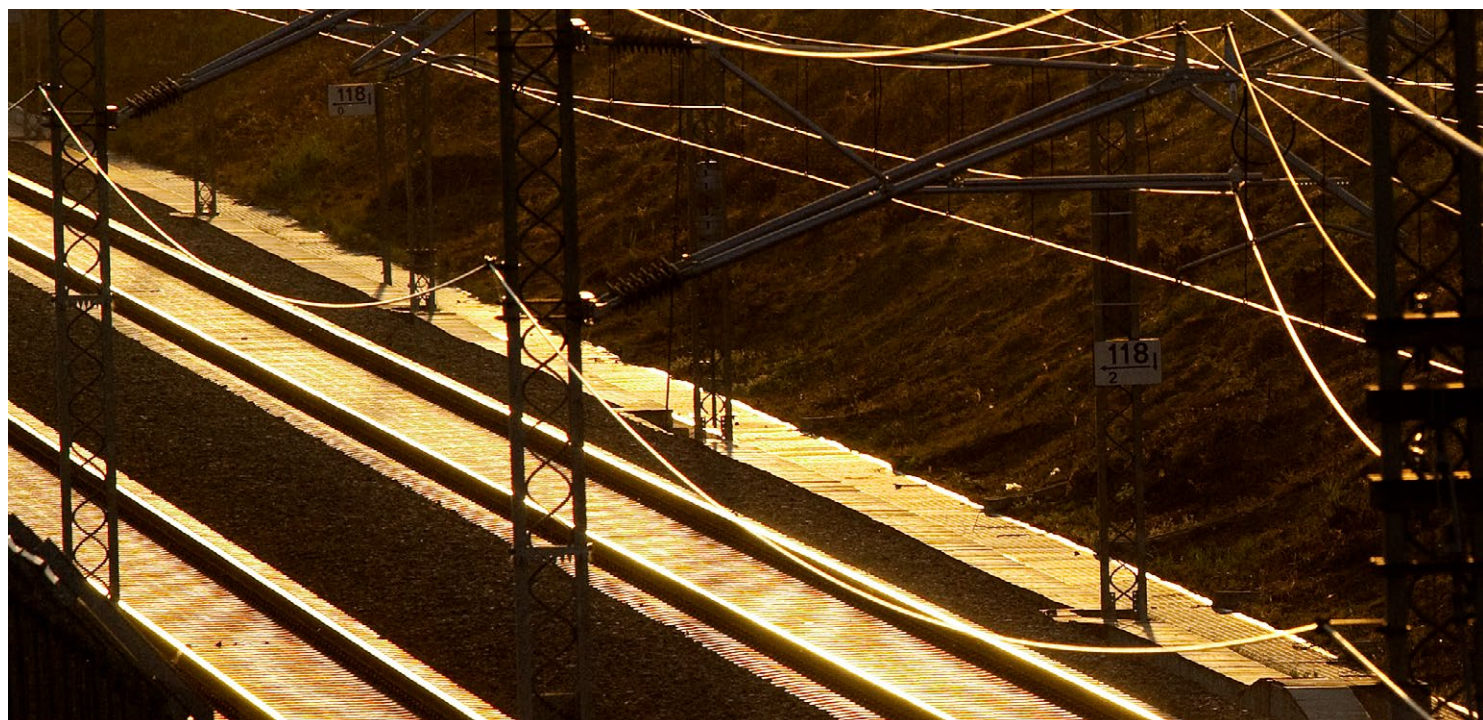
Il succitato importo è il risultato di un processo di rinegoziazione del programma operativo iniziato nel 2023, che ha determinato un incremento dei

finanziamenti PON14-20, al netto del Funding Gap, pari a circa 381 milioni di euro di cui 120 milioni di euro relativi ad interventi finanziati dal programma REACT-EU che mira a riparare i danni sociali ed economici causati dalla pandemia di COVID-19 e a preparare una ripresa verde, digitale e resiliente.

Nel corso degli anni 2017-2024 sono state presentate domande di rimborso per 1.413 milioni di euro che hanno determinato un ammontare certificato da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti pari a 894 milioni di euro ed un incasso pari a 892 milioni di euro, di cui 130 milioni di euro nel 2024. La restante parte verrà certificata da MIT e incassata da RFI nel corso del 2025 al netto delle spese considerate non ammissibili e del saldo previsto a chiusura del programma nel 2026.

Risorse FESR –POR 2014-2020

RFI è titolare di risorse assegnate per 439 milioni di euro, al netto del Funding Gap, alle regioni Campania, Sicilia, Calabria e Basilicata a valere sull'obiettivo tematico 7 con un decremento di circa 11 mln€ rispetto al 2023 a seguito della chiusura del POR Campania. Al 2024 sono state presentate domande di rimborso per 396 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 2024, con riferimento alla suddetta programmazione sono stati incassati da RFI 15,6 milioni di euro relativi ai progetti "ERTMS on strategic sections of 3 CNCs", "ERTMS trackside equipment on Italian section of the ERTMS/Core Network Corridors in compliance with the Breakthrough Program", "Upgrading of the Chiasso – Milano railway line" e "Veneto Region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes".

L'ammontare finanziato a valere della programmazione 2021-2027 è pari a 217,9 milioni di euro. Nel corso del 2024 sono stati incassati 37,4 milioni di euro.

A settembre 2023 RFI ha partecipato al bando CEF Transport 2023 Military Mobility candidando, con il ruolo di beneficiario e coordinatore, 2 progetti.

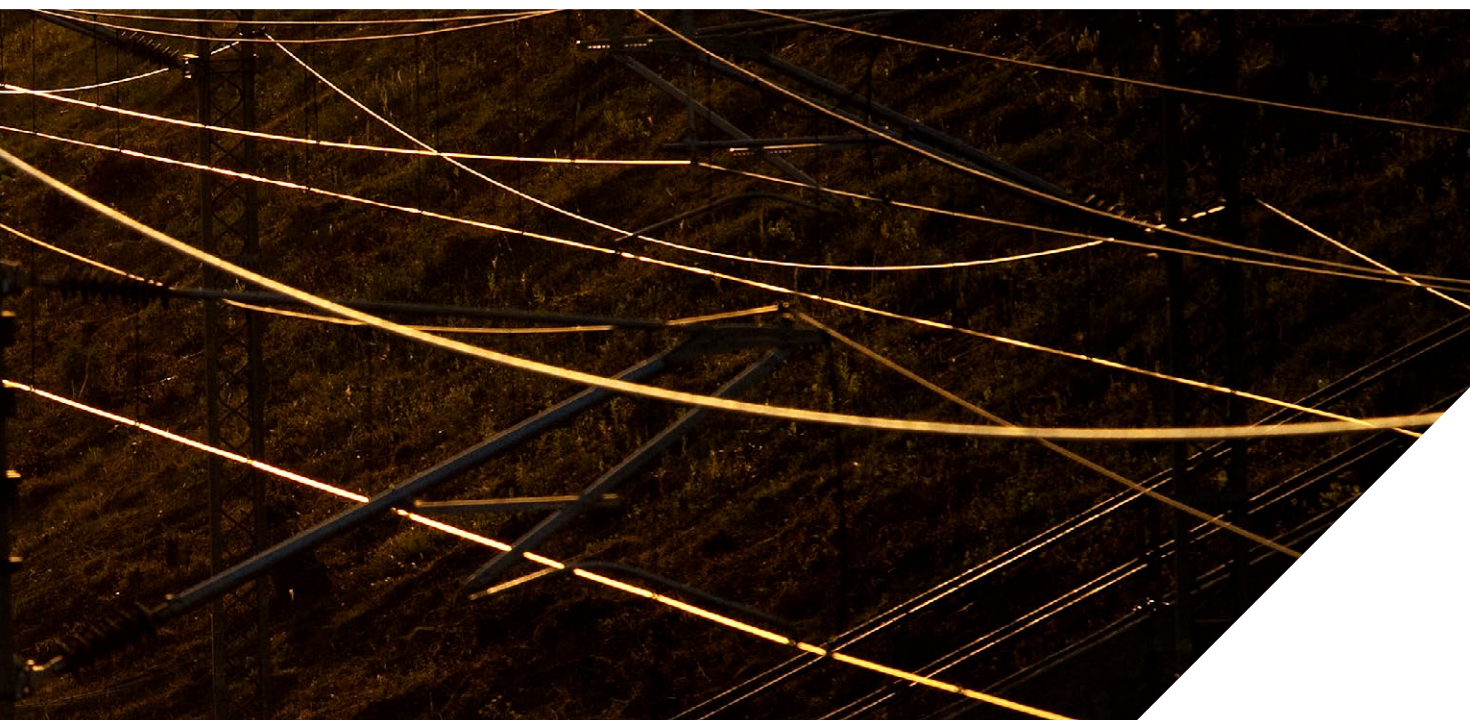
Ambedue i progetti hanno ricevuto valutazioni positive, ma solo uno è stato oggetto di finanziamento e quindi di stipula di Grant Agreement, nel corso del 2024, a causa di insufficienza di budget dell'Agenzia CINEA. Il contributo per il progetto "Upgrading to Dual Use parameters of the Port Basin of Genoa Sampierdarena - Parco Fuori Muro on the Rhine-Alpine CNC" è pari ad un cofinanziamento di 29 milioni di euro il cui prefinanziamento di 10,1 milioni di euro è stato incassato a settembre 2024.

A gennaio 2024 RFI ha partecipato al bando CEF Transport 2023 General Envelope candidando 5 progetti - 4 in qualità di coordinatore e 1 in qualità di partner beneficiario. Tutti i progetti candidati hanno ricevuto esito positivo, ma quelli per i quali si è proceduto con la stipula del contratto di finanziamento sono 2, causa budget limitato dell'Agenzia CINEA. I rispettivi Grant Agreement sono stati siglati ad ottobre scorso, prevedendo un contributo per RFI pari a 137,7 milioni di euro. Di questi, ne sono stati incassati 24,6 milioni di euro a dicembre 2024 a titolo di prefinanziamento.

Si rende noto, infine, che in relazione al progetto "Deployment of 5G in the Fréjus cross-border section between Italy and France" nell'ambito del Programma CEF Digital RFI ha concluso le proprie attività positivamente.

L'Agenzia CINEA ha poi proceduto (a settembre 2024) alla pubblicazione di un ulteriore bando CEF Transport 2024, cui RFI ha partecipato applicando alla General Envelope entro la scadenza prefissata del 21 gennaio 2024. In tale ambito, sono state presentate 5 proposte con cui RFI ha richiesto un contributo di 12,5 milioni di euro.

I risultati di quest'ultimo bando si avranno entro il 1° semestre del 2025.



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, 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), i certificati ISO 14001 e ISO 45001 sono stati confermati.

Nel periodo 12 giugno 2024 – 5 luglio 2024, l'Ente di certificazione Rina Services S.p.A. ha effettuato l'audit di rinnovo triennale della certificazione del SIGS (rilasciata a 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 circa 50 giorni uomo di audit, ha coinvolto varie Direzioni e Unità Produttive centrali e territoriali. L'audit si è concluso positivamente con il rinnovo delle certificazioni.

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 (CST⁴) sia a livello nazionale (NRV⁵).

La successiva tabella riporta, per ogni "categoria di rischio" e per ogni indicatore definito (unità di misura espressa in FWSI⁶ 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).

4. Common Safety Target - Obiettivi Comuni di Sicurezza

5. 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.

6. FWSI - Fatalities and Weighted Serious Injuries (decessi e lesioni gravi ponderate).

Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazioni	OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI
			CST	NRV	Consuntivo 2024
			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	6.34
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	2.92
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	16.70
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	191.64

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), risultando superiore a quello dello scorso anno (173,71). 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 significativi⁷. Nel 2024 sono stati registrati 128 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) 78 decessi e 37 lesioni gravi (ospedalizzazione > 24h).

L’ aumento nel 2024 degli incidenti significativi (+20 rispetto al 2023) è dovuto all’incremento degli “Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento” (+19), degli “Incidenti ai passaggi a livello” (+5) e dei “Deragliamenti di treni” (+2); gli eventi relativi agli “Altri” (-4), alle “Collisioni di treni” (-1) e agli “Incendi a bordo dei materiali rotabili” (-1) risultano in diminuzione. Per quanto attiene alle cause che hanno determinato gli incidenti, è da segnalare l’incremento delle cause “Esogene” che passano da 90 a 117. In diminuzione invece il numero degli eventi associati a cause “Endogene”, dai 18 del 2023 agli 11 del 2024.

7. 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.

CSI incidenti (Classificazione ERA)	Incidenti (nr.)	
	Anno 2024	Anno 2023
Collisioni di treni	5	6
Deragliamenti di treni	4	2
Incidenti ai Passaggi a livello	10	5
Incendi materiale rotabile	0	1
Altri	4	8
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	105	86
Totale	128	108

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.

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 – 2024

Nel mese di maggio 2024 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, con nota del 31 maggio 2024, 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

Nel primo semestre 2024 RFI ha ottenuto il rinnovo dell’Autorizzazione di Sicurezza di RFI (scadenza 20 giugno 2029), rilasciata dall’ANSFISA con lo specifico provvedimento emesso il 21 giugno 2024, al termine del processo di valutazione della documentazione condotto dalla stessa Agenzia in coerenza con l’art.11 del D. Lgs. 50/2019 “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie” e con la Raccomandazione (UE) 780/2019 della Commissione “sulle modalità pratiche per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori delle infrastrutture”. Nel secondo semestre 2024, in previsione del subentro nella gestione delle infrastrutture ferroviarie in concessione regionale Udine – Cividale, con nota del 16 dicembre 2024, si è provveduto a chiedere l’aggiornamento della vigente Autorizzazione di Sicurezza, in coerenza con quanto previsto dalle “Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all’esercizio” emanate da ANSFISA il 19 settembre 2024.

SICUREZZA E RESILIENZA DELL'INFRASTRUTTURA

Sicurezza nelle gallerie

Nel corso del 2024, 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 2024 sono risultati disponibili 271 su 357 gallerie interessate. Inoltre, è stata eseguita la verifica della rispondenza della documentazione di sicurezza, redatta ai sensi del D.M. 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", delle gallerie:

- Monte Aglio del I Lotto Funzionale Cancellò – Frasso Telesino del raddoppio della tratta Cancellò – Benevento, Itinerario Napoli – Bari;
- Casalnuovo della Variante Linea Cancellò – Napoli, itinerario Napoli – Bari;
- S. Antonio della nuova tratta Avigliana – Orbassano della nuova linea Torino – Bussoleno;
- Terni del raddoppio della tratta Terni – Spoleto del potenziamento della linea Orte – Falconara;
- Colombo e S. Tomaso del potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole del Nodo di Genova;
- Serravalle della tratta Pistoia – Montecatini Terme del raddoppio della linea Pistoia – Lucca – Pisa S.R.

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 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 165 ponti, in aggiunta ai 2767 già verificati negli anni precedenti e 25 fabbricati in aggiunta ai 101 già verificati in precedenza;
- sono state eseguite le visite generali su: 107 ponti (604 campate) ai sensi della procedura sulle "Visite di controllo ai ponti alle gallerie e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria";
- sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 190 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 44 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 60 siti;
- sono stati installati circa 13 impianti di monitoraggio idrometrico, su altrettanti attraversamenti ferroviari;
- sono state installate le prime 52 stazioni pluviometriche e sono proseguiti i sopralluoghi su altri siti con relativa progettazione impiantistica.

Per quanto riguarda l'attività di realizzazione delle reti allarmate per la **caduta massi**, sono proseguite nel



2024 in Lombardia sui sistemi di allarme per la caduta massi ed in Calabria sugli impianti.

Infine, per l'attività di realizzazione delle **barriere antivento**, sono proseguite le attività di realizzazione delle stesse nelle aree di Bologna e Napoli.

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

Con riferimento alle attività di sviluppo delle analisi degli impatti meteoclimatici sull'infrastruttura ferroviaria,

nel corso del 2024 sono proseguite le attività di collaborazione nel GdL Climate Change; in particolare:

- è stato rafforzato il presidio sul rischio climatico e sulle misure di adattamento;
- è stato avviato un tavolo di lavoro per la redazione di una metodologia per la quantificazione delle azioni di adattamento al cambiamento climatico nei progetti di investimento;

sono state prodotte informazioni e analisi di dati per la predisposizione dell'Assicurazione contro i danni da eventi calamitosi.



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.

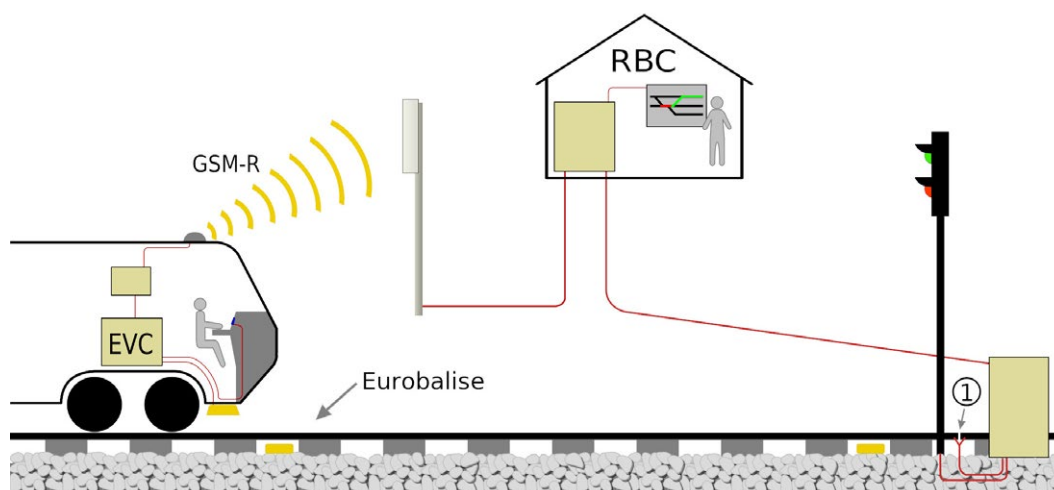
A gennaio 2024, in preparazione del Piano Nazionale di Implementazione ERTMS (NIP), in ottemperanza al Regolamento UE 2023/1695 (STI CCS) del 10 agosto 2023, il MIT ha istituito tre sotto-tavoli tematici (bordo-merci, bordo-passeggeri e terra-gestori) coordinati da RFI con le IF merci e passeggeri, fornitori del segnalamento ed ANSFISA, per poter discutere insieme ed approfondire problematiche tecniche, finanziarie ed organizzative relative alla pianificazione proposta per l'ERTMS e cercare soluzioni condivise. Alla luce di quanto emerso negli incontri, il 25 novembre è stato inviato formalmente al MIT il NIP ERTMS di RFI, che sarà utilizzato, opportunamente integrato con le informazioni delle Imprese Ferroviarie e degli altri Gestori Infrastruttura, per notificare alla Commissione Europea il Piano Nazionale di Implementazione italiano ERTMS. Il NIP ERTMS è stato caricato sulla piattaforma RFI "MobiLAND" (evoluzione della piattaforma

"StationLAND"). Inoltre, è stato sviluppato un cruscotto integrato di visualizzazione degli obblighi del Reg. UE 1679/2024 sull'infrastruttura nazionale, per consentire di osservare, sull'applicativo MobiLAND, l'avanzamento della realizzazione ERTMS sulla rete TEN-T ed Off-TEN, riuscendo a discriminare le differenze intercorse tra corridoi merci e passeggeri.

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 4 corridoi della rete centrale (Corridoio Mediterraneo, Corridoio Reno-Alpi, Corridoio ERTMS Scandinavo Mediterraneo e Corridoio ERTMS Baltico – Adriatico). Tale programma metterà in collegamento le sezioni transfrontaliere con la Svizzera, l'Austria e la Slovenia con le principali aree logistiche del Nord Italia. Inoltre, sarà realizzato anche il collegamento con la Francia.

Piano Tecnologico di Rete

Rimane costante, anche per il 2024, l'impegno nelle 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 alcuni dei progetti di punta portati avanti nel corso del 2024.

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 corso del 2024 il progetto ha avuto una decisa accelerazione con la realizzazione di un prototipo che è stato testato nel Circuito di Prova di Bologna San Donato e i risultati sono stati comunicati tramite i canali social del Gruppo FS.



Mezzo URV in prova al Circuito di Bologna San Donato a ottobre 2024

Sensoristica IOT per l'infrastruttura Ferroviaria

Rispetto a quanto riportato nella Relazione Finanziaria 2023 si rappresenta che nel 2024:

- le attività del Progetto di Ricerca Smart Rail hanno portato alla realizzazione del dimostratore di fase 2 presso il Circuito di Bologna San Donato: è stato attrezzato un binario di circa 25 metri con i sensori

progettati e realizzati per valutare le capacità di rivelazione delle deformazioni al passaggio di un rotabile;

- per il Progetto di Ricerca Low Power Deviatoio nei primi mesi del 2024 è stata realizzata la campagna sperimentale conclusiva del sistema completo presso il Circuito di Bologna San Donato.
- è stato avviato il progetto di ricerca Low Power TE che ha lo scopo di monitorare, attraverso sensoristica di nuova concezione, a basso consumo ed integrata, la linea TE al fine di determinare in modo indiretto l'usura dei fili di contatto, il valore di up-lift ed altre grandezze utili a diagnosticare lo stato di salute dell'infrastruttura elettrica.



Dimostratore Sensori Low Power Deviatoio

Drone Terrestre Trasportabile (ROBIN)

Il progetto nasce dalla necessità di studiare un upgrade tecnologico al dimostratore di "Mezzo Ultraleggero per Verifica del Profilo Minimo Ostacoli", denominato ROBIN (Railway Obstacle and Barrier Inspection Navigator).



Il drone ROBIN in esposizione ad INNOTRANS 2024

Il suddetto dimostratore consiste in un veicolo ferroviario (un drone terrestre trasportabile) in grado di effettuare supervisione automatica lungo tratti specifici di linea ferroviaria, in regime di interruzione.

L'esigenza è quella di fornire un ausilio per l'ispezione della linea, in grado di verificare la libertà del Profilo Minimo Ostacoli (PMO) dopo la fine delle lavorazioni di cantiere, o prima della riattivazione alla circolazione della linea. Il Drone in caso di rilevazione oggetti/materiali in sagoma, oltre che ad individuarne la progressiva, ne dà comunicazione all'agente di scorta per consentirne l'immediata rimozione.

Nel 2024 è stata redatta la documentazione per HW e SW e sono iniziate le procedure di tutela della proprietà intellettuale, tramite deposito della domanda per la brevettazione del modello.

Sviluppi tecnologici

Nel corso del 2024, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa 16,2 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 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Anno 2020	Anno 2019
Tecnologie per la sicurezza	14,0	13,6	9,2	9,0	14,7	20,9
Diagnostica innovativa	0,1	2,7	-	-	-	-
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	0,9	1,1	2,2	4,7	5,1	3,1
Eco-compatibilità ambientale	1,2	0,9	0,2	0,2	0,1	0,6
Altro	-	-	-	-	-	-
TOTALE	16,2	18,3	11,6	13,8	19,9	24,6

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 2024 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;
 - “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;
 - sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari; nel 2024, sono stati individuati gli standard di riferimento, è stata eseguita una

- analisi per definire il cluster ottimizzato delle opere da monitorare senza necessità di interruzioni dell'esercizio;
- piattaforma informatica I.O.D.A. (Ispezione Opere D'Arte) per la gestione, archiviazione e visualizzazione dei dati acquisiti durante le attività di ispezione alle opere d'arte appartenenti alla rete ferroviaria anche con l'ausilio di Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR - droni);
 - rilievo dei difetti delle gallerie con il sistema di diagnostica mobile a laser camera;
 - sperimentazione dell'Utilizzo Telecamere Fronte Treno” per il monitoraggio e la diagnostica dell'infrastruttura;
 - attività per la “Definizione di una graduatoria di priorità di intervento per i tratti di linea ferroviaria esposti a fenomeni di alluvione, in base alla valutazione della velocità del fenomeno e del danno”, basata su una procedura di analisi geomorfologica semi-automatica in ambiente Geographic Information System (GIS).

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 2024, il mercato presenta n. 41 IF (39 dal 15 dicembre 2024) dotate di licenza ferroviaria operativa rilasciata dal MIT e sono stati stipulati n. 48 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, così suddivisi:



Prospetto Informativo della Rete (PIR)

Nel corso del 2024 si è provveduto alla pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2025 dell'IFN (edizione marzo 2024), due aggiornamenti straordinari del PIR 2025 dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese (IFRP, I° e II° edizione aprile 2024) e un aggiornamento straordinario del PIR 2025 dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra (IFRU, edizione aprile 2024).

Le principali novità introdotte dalla summenzionata edizione del PIR 2025 riguardano l'inserimento del riferimento alle "Change Request Error Correction"

necessarie per circolare sull'IFN, con la messa a disposizione tramite il portale ePIR della relativa documentazione, e l'aggiunta di un nuovo paragrafo, relativo al processo di integrazione terra-bordo ERTMS, in ottemperanza al Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695.

La pubblicazione del "PIR IFRP 2025 – I° edizione aprile 2024" è avvenuta a seguito dell'Atto di Cessione di ramo d'azienda del Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT) nei confronti di RFI (Repertorio n. 69245, Raccolta n. 36049 del 29 dicembre 2023), in ragione del quale quest'ultima ha assunto il ruolo di Gestore

dell'Infrastruttura delle linee "Canavesana" e "Torino-Ceres". Tramite suddetta pubblicazione, RFI ha proceduto a contemperare i contenuti del PIR 2025 di GTT, pubblicato a dicembre 2023, con quanto previsto nel PIR 2025 di RFI per l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tra i vari elementi di novità, la struttura del documento, pubblicato dal precedente Gestore, è stata adeguata ai criteri di armonizzazione europei indicati nella RNE Network Statement Common Structure e il processo di allocazione della capacità descritto al Paragrafo 4.2 è stato adeguato alle procedure di RFI che, come già evidenziato, assume il ruolo di GI e non più quello di Allocation Body della rete piemontese. Le pubblicazioni del "PIR IFRP 2025 – II° edizione aprile 2024" e del "PIR IFRU 2025 – edizione aprile 2024" fanno seguito a quanto prescritto dall'ART nella Delibera n. 51/2024 del 18 aprile 2024 e sono finalizzati all'inserimento delle tariffe per l'anno 2025, adottando i livelli tariffari applicati nel 2024 incrementati del tasso di inflazione programmato pari al 1,1%, come indicato nel Documento di Economia e Finanza deliberato dal Consiglio dei ministri il 9 aprile u.s., con riferimento sia ai valori dei canoni per il PMdA che alle tariffe relative ai servizi extra-PMdA.

RFI ha pubblicato, in conformità al dettato di cui all'art. 14 del D.lgs. 112/2015, il 28 giugno u.s., sul proprio sito web:

- a. la prima bozza del PIR 2026 e relativa relazione accompagnatoria;
- b. la prima bozza del PIR IFRP2026 e relativa relazione accompagnatoria;
- c. la prima bozza del PIR IFRU 2026 e relativa relazione accompagnatoria.

Nel corso del secondo semestre del 2024, si è provveduto alla pubblicazione di:

- a. una II versione della I bozza del PIR 2026 (edizione luglio 2024);
- b. un aggiornamento ordinario del PIR 2026 dell'IFN (edizione dicembre 2024);
- c. un aggiornamento straordinario del PIR 2025 dell'IFN (edizione dicembre 2024);
- d. un aggiornamento ordinario del PIR 2026 di IFRP (edizione dicembre 2024);
- e. un aggiornamento ordinario del PIR 2026 di IFRU (edizione dicembre 2024).

Gli aggiornamenti ordinari hanno previsto la propedeutica pubblicazione delle relative bozze finali il 30 settembre 2024, in seguito alle consultazioni avvenute con gli stakeholder.



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 2024 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.

I ricavi da pedaggio derivanti dai volumi di traffico dell'anno 2024 registrano un lieve incremento rispetto all'esercizio precedente attribuibile a maggiori volumi di treni-km circolati ed all'effetto della variazione del prezzo principalmente dell'incremento delle tariffe

determinato dalla rivalutazione ISTAT dell'1,4%, con un impatto positivo sui prezzi.

I ricavi da traghettaggio risultano in linea con l'anno precedente.

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, obliteratorici, 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 COMPRESSE 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 2024 un incremento del fatturato attribuibile principalmente all'effetto combinato di:

- maggiori ricavi per servizio scalo terminali merci per circa il 45,0% rispetto al 2023 dovuto al "Progetto Scalo Merci" messo in campo dalla Società, a seguito di interlocuzioni con l'Autorità dei Trasporti, per minimizzare l'evasione tariffaria da parte delle IF e che ha permesso di recuperare in rendicontazione tutti quegli accessi non precedentemente contrattualizzati/programmati.
- maggiori ricavi per il servizio Scarico reflui impianto fisso con un incremento del 51% rispetto al 2023, dovuto essenzialmente alla risoluzione dei malfunzionamenti dell'impianto occorsi nel corso del 1° semestre 2023;
- maggiori ricavi per il servizio Aree scarico reflui che ha visto un incremento del 70% rispetto al 2023, dovuto alla consegna di nuove aree con regolare verbale di consegna.

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.



TE TES TESP 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.

Per i ricavi da servizi complementari, la variazione più significativa è da attribuire al servizio Fornitura di Corrente di trazione ed ai Servizi Elettrici (Parking e Preriscaldamento/climatizzazione).

Per il periodo di competenza il ricavo verso le Imprese Ferroviarie registra un incremento, coerente con il relativo costo, derivante da:

- effetto volumi per maggiore traffico, e quindi consumo elettrico, rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente;
- effetto prezzo principalmente riconducibile alla stabilizzazione del prezzo di acquisto dell'energia rispetto agli andamenti osservati nel corso del 2023. Tale effetto è attribuibile anche alla valorizzazione del contributo previsto dal Regime Tariffario Speciale (rete 3kV), in linea con l'evoluzione del costo lordo.

Anche lo scostamento positivo per i ricavi da servizi

elettrici è riconducibile principalmente al fenomeno legato al prezzo di cui sopra.

Il servizio Persone Ridotta Mobilità – PRM ha ormai raggiunto piena efficacia con il nuovo sistema informatico ReteBlu che consente la consultazione in tempo reale a tutte le Imprese Ferroviarie che circolano sulla rete nazionale delle pratiche generate dagli Operatori delle Sale Blu e del relativo stato di avanzamento (pianificato, chiuso, annullato). Le Imprese Ferroviarie, attraverso questo sistema, possono inoltre pianificare i servizi di assistenza, a seguito di contatti diretti con i viaggiatori disabili ed a ridotta mobilità, accedendo direttamente al sistema dalla rete Internet. Per questo servizio i ricavi registrano un incremento del 10% rispetto all'anno precedente.

Per tutti gli altri Servizi Complementari i ricavi non registrano significativi scostamenti rispetto all'esercizio precedente.

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 registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente principalmente attribuibile alla Fornitura di informazioni dovuto ad una maggiore richiesta delle utenze informative da parte del mercato.

LA PUNTUALITÀ

La puntualità dei treni costituisce l'indicatore chiave della qualità del servizio erogato ai Clienti da RFI.

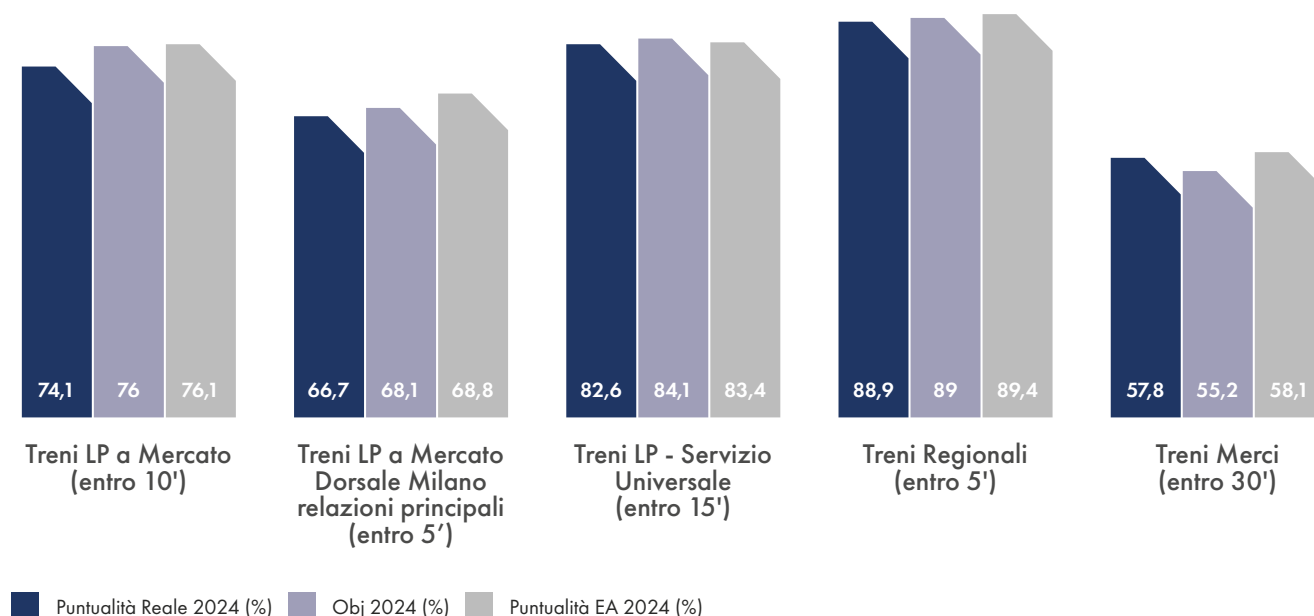
Per la misurazione delle performance di puntualità nel corso del 2024 si è utilizzato il dato relativo alla puntualità reale quale indicatore di riferimento, che misura le performance percepite direttamente dai Clienti. La puntualità reale (o percepita) è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro la soglia di puntualità prescelta e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_p il numero di treni arrivati a destino in soglia e con N_c il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a $N_p/N_c \cdot 100$).

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

Il dato di puntualità deve quindi essere considerato anche in relazione ai relativi volumi di traffico: a tal proposito, si evidenzia che nel corso del 2024 i volumi di traffico del segmento Mercato e del segmento Trasporto Regionale sono in aumento rispetto al 2023, mentre sono in flessione i volumi di traffico dei Treni LP del Servizio Universale ed i volumi di traffico del segmento Merci, a causa in particolare del calo del trasporto da/per l'estero, dovuto alla prolungata indisponibilità dei valichi (valico del Frejus, circolazione ancora sospesa, e valico del S. Gottardo, circolazione riaperta pienamente a settembre).

Per la puntualità RFI stabilisce all'inizio di ogni anno gli obiettivi da perseguire in un'ottica di miglioramento continuo. Nel corso del 2024 sono stati registrati i seguenti valori dei KPI di puntualità:

KPI DI PUNTUALITÀ



L'indice di puntualità EA (Eventi Anomali) non tiene conto, a differenza dell'indice di puntualità reale, di eventi esogeni che hanno inciso negativamente sulla circolazione dell'esercizio, quali:

- eventi meteo dovuti al climate change (ad es. precipitazioni atmosferiche con notevoli conseguenze idrogeologiche, forti ondate di calore con propagazione di incendio);

- investimenti di persona;
- presenza di estranei in linea;
- eventi sismici;
- manifestazioni culturali con alto interesse sociale (ad es. i treni del trasporto regionale della relazione «5 Terre Express»).

IMPEGNO PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE O SOSTENIBILITA' E AMBIENTE



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 opere infrastrutturali rappresentano un'occasione concreta per supportare lo sviluppo sostenibile dei territori e delle comunità interessate, non solo in relazione alla loro capacità di offrire un nuovo scenario di mobilità sostenibile, ma in un'accezione più ampia di coesione sociale, accessibilità, attrattività dei luoghi, riduzione dei divari, incremento della qualità della vita e dei servizi ecosistemici e, più in generale, di crescita economica, sociale, culturale e turistica attenta al contesto ambientale e paesaggistico.

RFI mira ad essere parte attiva della transizione in atto verso un modello di sviluppo sostenibile coerente con gli indirizzi europei e nazionali attraverso la definizione di politiche e strategie di sostenibilità e la costruzione di concrete sinergie operative con gli Stakeholder chiave per il perseguimento di obiettivi comuni per la crescita del Paese.

Le dimensioni e gli ambiti di attività in cui RFI, con tutto il Gruppo FS, opera sono strettamente connesse ad esigenze che guidano molti dei 17 SDGs dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, tra cui: 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 cambiamento climatico.

In questo quadro, per RFI la sostenibilità rappresenta il driver che indirizza le strategie aziendali, e accompagna la pianificazione, realizzazione e gestione del sistema infrastrutturale contribuendo al perseguimento degli obiettivi e target ESG di Gruppo e societari, anche tramite il coinvolgimento dell'intera catena del valore.

La visione strategica di Sostenibilità di RFI si declina verticalmente nei processi aziendali anche attraverso la definizione di specifici linee di azione che promuovono la realizzazione di infrastrutture sempre più resilienti ai cambiamenti climatici, la riduzione delle emissioni climalteranti e del consumo di risorse naturali in ottica di economia circolare, la tutela e la valorizzazione della biodiversità e degli ecosistemi, l'inclusione e lo sviluppo delle comunità per un impegno sociale in linea con i principi della just transition.

Inoltre, RFI è impegnata costantemente nella promozione e attuazione della cultura della sicurezza e nello sviluppo di un sistema infrastrutturale sempre più efficiente, interconnesso e inclusivo che integra nuove modalità di trasporto, riqualificazione e rigenerazione delle stazioni e degli spazi urbani, valorizzazione del patrimonio paesaggistico e storico-culturale attraverso il riuso delle linee dismesse e la riattivazione delle linee ad uso turistico. Tali linee di azione trovano collocazione all'interno del Piano Industriale 2025-2029, valorizzando con un approccio trasversale le iniziative gestionali e industriali pianificate da RFI e dal Gruppo FS. La Società, infine, riconosce l'importanza del coinvolgimento degli stakeholder per lo sviluppo di infrastrutture sostenibili, promuovendo momenti di confronto istituzionali ma anche iniziative specifiche di ascolto, coinvolgimento, progettazione condivisa, costruzione di sinergie operative. 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 della sua catena del valore, RFI è impegnata a perfezionare progressivamente i propri modelli e strumenti di governance ESG, seguendo un percorso iterativo che mira ad accrescere l'integrazione e la misurabilità della sostenibilità in tutti i suoi processi aziendali. Lo scopo è quello di garantire, in coerenza con la vision di Gruppo, la definizione di politiche e strategie di sostenibilità e il governo dei relativi processi di pianificazione, attuazione, monitoraggio e reporting finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità di RFI e del Gruppo FS, definiti tenendo in considerazione i target nazionali ed europei e le aspettative degli stakeholder.

In questo contesto nel corso del 2024, alcune delle principali attività sviluppate in RFI hanno riguardato:

- l'elaborazione del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PACC) di RFI, strumento di pianificazione per accrescere la resilienza delle infrastrutture ferroviarie attraverso una gestione strutturata di misure ed azioni finalizzate a rafforzarne la capacità di adattamento in un contesto climatico in continua evoluzione, in coerenza con il Framework di resilienza climatica del Gruppo FS e con gli indirizzi del Piano Nazionale di Adattamento al Cambiamento Climatico (PNACC) approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE);
- l'analisi di materialità 2024, condotta in coerenza con i nuovi principi introdotti dalla Direttiva 2022/2464/UE (Corporate Sustainability Reporting Directive), per l'individuazione degli impatti, dei

rischi e delle opportunità connessi alle tematiche ESG più rilevanti, in base alle quali indirizzare sia la rendicontazione sia la pianificazione strategica e operativa di sostenibilità di RFI e del Gruppo FS;

- l'evoluzione della strategia di sostenibilità nell'ambito del Piano Industriale 2025-2029;
- la declinazione del Manifesto della Sostenibilità, quale dichiarazione degli impegni di RFI per la transizione ESG;
- l'aggiornamento della Politica Ambientale nell'ambito della Politica Integrata per la Sicurezza di RFI, in coerenza con quanto enunciato nella Politica Ambientale del Gruppo FS e con gli impegni definiti nell'Agenda 2030;
- l'adeguamento dei processi di accountability ai nuovi standard europei di reporting (European Sustainability Reporting Standards - ESRS), destinati ad alimentare a livello consolidato il primo Report Integrato del Gruppo FS (che sostituirà, integrandoli, la Relazione Finanziaria Annuale, comprensiva della Dichiarazione Non Finanziaria e il Rapporto di Sostenibilità di Gruppo), scelta strategica che rientra nel più ampio quadro delle novità normative introdotte dal D. Lgs. 125/2024 in attuazione della Corporate Sustainability Reporting Directive (2022/2464/UE – CSRD);
- il contributo societario alla Capogruppo per l'emissione di green bond destinati a progetti ferroviari;
- l'assunzione, nell'ambito della politica di incentivazione 2024, di un obiettivo comune per tutta la popolazione coinvolta nel processo di Management By Objective (MbO), che misura, attraverso uno specifico indicatore, l'impegno del Gruppo nella lotta al cambiamento climatico.

Inoltre, con l'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 parte Servizi e parte Investimenti – in virtù della collaborazione con MIT e MEF per la definizione di infrastrutture sostenibili avviata nell'ambito del comune impegno per il PNRR – è stata data evidenza alla 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.



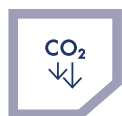
Accountability di sostenibilità e Carta dei Servizi

Riclassificazione attività eco-sostenibili

Nell'ambito dei numerosi impegni connessi all'applicazione del Regolamento (UE) 2020/852 e dei relativi atti delegati ("Tassonomia UE"), RFI ha portato avanti – anche ai fini degli obblighi di rendicontazione previsti dalla citata CSRD – la riclassificazione delle attività economiche di RFI, identificando le attività ecosostenibili e le relative quote di fatturato (Turnover), di spese

operative (OpEx) e di spese in conto capitale (CapEx) realizzati nel 2024.

La Tassonomia definisce le condizioni che un'attività economica deve soddisfare al fine di essere considerata ecosostenibile. In particolare, il Regolamento definisce come attività ecosostenibili quelle che contribuiscono in modo sostanziale almeno a uno dei seguenti sei obiettivi ambientali:



MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI



ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI



USO SOSTENIBILE DELLA RISORSA IDRICA



TRANSIZIONE VERSO UNA ECONOMIA CIRCOLARE



PREVENZIONE E RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO



PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITÀ

e che, contemporaneamente:

- non arrecano un danno significativo ad alcuno degli obiettivi ambientali (DNSH - Do No Significant Harm);
- sono svolte nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia, in linea con le Linee guida OCSE e con i Principi guida dell'ONU, relative alla responsabilità di impresa in materia di diritti umani, diritti dei lavoratori, etc.

L'assessment condotto da RFI ha evidenziato che, per l'esercizio 2024, sono legati ad attività ecosostenibili – che contribuiscono in particolare agli obiettivi di mitigazione del cambiamento climatico e di adattamento al cambiamento climatico – circa **86,8%** dei ricavi (Turnover), **83,3%** dei costi operativi (OpEx) e **91,4%** degli investimenti (CapEx).

Rendicontazione informazioni di sostenibilità di RFI e contributo al Report Integrato del Gruppo

La rendicontazione delle informazioni di sostenibilità sta assumendo un ruolo sempre più centrale per le nostre Società e per i nostri stakeholder. Nell'ottica di favorire gli investimenti sostenibili finalizzati al raggiungimento degli obiettivi climatici e di sostenibilità dell'Unione Europea, è infatti diventato essenziale disporre di dati chiari e affidabili da parte delle imprese: l'entrata in vigore della Corporate Sustainability Reporting Directive (2022/2464/ UE – CSRD) – recepita nell'ordinamento italiano con il D. Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024 – risponde a questa esigenza, ampliando e rafforzando

gli obblighi di trasparenza e reporting sulle informazioni di sostenibilità.

In linea con i nuovi obblighi normativi, e in coordinamento con la Capogruppo, RFI, a partire dall'anno fiscale 2024, ha contribuito attivamente alla predisposizione del primo Report Integrato di Gruppo che include nella Relazione Finanziaria le informazioni necessarie alla comprensione degli impatti, dei rischi e delle opportunità del Gruppo relativi alle questioni di sostenibilità, nonché le informazioni necessarie alla comprensione del modo in cui le questioni di sostenibilità influiscono sull'andamento del Gruppo e sui suoi risultati. I nuovi obblighi in materia di reporting di sostenibilità trovano applicazione in un contesto di Gruppo e societario già dotato di processi solidi, strutturati e orientati al miglioramento continuo, formalizzati nelle procedure aziendali e integrati nei processi operativi delle strutture organizzative che concorrono alle attività di rendicontazione.

Nell'autunno 2024 è stato quindi avviato il processo di rendicontazione di sostenibilità 2024 che ha coinvolto anche le società Controllate Grandi Stazioni Rail Spa, Blujet Srl e Infrarail Srl, coordinate da RFI.

Nel percorso di miglioramento continuo dell'accountability di sostenibilità che prevede, in linea con la citata normativa, un ampliamento delle informazioni oggetto di rendicontazione, per la rendicontazione 2024 è stato ampliato il perimetro degli indicatori (KPI) quali-quantitativi relativi alle performance ambientali, sociali e di governance di RFI e delle sue Controllate.

Di seguito si riportano i principali risultati RFI in ambito **energia** e **ambiente** dell'ultimo biennio. In ambito **energia** i risultati 2024 evidenziano, rispetto all'anno precedente:

Energia elettrica				
	UM	2024	2023	Variazione
Energia elettrica*	GWh	501	486	15
- di cui da Garanzia d'origine	%	36	42	(6)
Gasolio	litro	17.516.980	18.278.931	(761.951)
Gas naturale	Smc	6.940.293	7.051.378	(111.085)

* Include, oltre all'energia elettrica MT/BT, l'energia elettrica AT utilizzata dai treni diagnostici e da altri mezzi di lavoro di RFI e 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", il cui consumo complessivo si attesta a circa 501 GWh, un andamento pressoché costante (+3%).
 - per il **gasolio**, il cui consumo complessivo si attesta a circa 17,5 milioni di litri, una riduzione di circa il -4% riconducibile all'effetto combinato di:
 - una diminuzione dei consumi per la trazione ferroviaria (-723 mila litri) e per l'attività di navigazione (-684 mila litri, dovuta a maggior utilizzo di unità navali più efficienti e al fermo di due unità navali per lavori straordinari);
 - un aumento del consumo di gasolio per l'alimentazione degli autoveicoli aziendali (+599 mila litri) e per il riscaldamento (+46 mila litri, per temperature più rigide registrate nei mesi invernali in alcune località del nord Italia in cui sono presenti siti aziendali).
 - per il **gas naturale**, il cui consumo è pari a circa 7 milioni smc, un andamento pressoché costante (-2%).
- Da segnalare un lieve incremento di circa il 2% dell'energia elettrica per trazione – pari complessivamente a circa 5.912 GWh, – dovuto all'aumento nel 2024 dei volumi di traffico su linee elettrificate.



In ambito **ambiente**, i risultati 2024 evidenziano, rispetto all'anno precedente:

Acqua

	UM	2024	2023	Variazione
Acqua prelevata	mc	11.328.678	10.806.355	522.323
- di cui per uso civile	mc	10.898.490	10.433.925	464.565
- di cui per uso industriale	mc	430.189	372.430	57.759

- per le **acque**, il cui prelievo si attesta a circa 11,3 milioni di mc, un incremento complessivo pari a circa il 5% principalmente riconducibile all'accertamento di alcune perdite.

Rifiuti

	UM	2024	2023	Variazione
Rifiuti speciali	ton	216.060	254.155	(38.095)
- di cui non pericolosi	ton	195.814	226.753	(30.939)
- di cui pericolosi	ton	20.246	27.402	(7.156)

- per i rifiuti speciali, la cui produzione complessiva risulta pari a circa 216 mila tonnellate, una riduzione rispetto all'anno precedente (-15%) per un decremento sia dei rifiuti speciali non pericolosi, principalmente connesso al completamento e alla conclusione di attività di cantiere che nel 2023 hanno generato quantità straordinarie di rifiuti (tra cui cemento e traverse in CAP, ferro e acciaio), sia dei rifiuti speciali pericolosi (-26%), principalmente

connesso a una diminuzione della quota inviata a recupero di traverse in legno per progressivo minor impiego di questa tipologia di traverse lungo le linee ferroviarie.

Si mantiene sostanzialmente invariata nel biennio sia la proporzione tra rifiuti speciali non pericolosi (91%) e pericolosi (9%), che la quota dei rifiuti speciali inviati a recupero che si attesta a circa il 99% a conferma del costante impegno dell'azienda nella corretta gestione dei rifiuti.



La Carta dei Servizi

Nel 2024 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 2023 e gli obiettivi fissati per il 2024 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 2024 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 180mila interviste a viaggiatori in partenza nelle 760 stazioni della rete che raccolgono da sole quasi il 94% dei viaggiatori totali.

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



sostenibilità: dove RFI ha compiuto un percorso concreto per costruire un modello integrato di sviluppo infrastrutturale sostenibile, consolidando un approccio sempre più sistemico e multidisciplinare per integrare la sostenibilità in tutte le fasi. Per il 2024 sono stati individuati obiettivi mirati al rafforzamento degli strumenti di indirizzo (strategico ed operativo) in chiave ESG delle iniziative gestionali e di investimento. In particolare, sono stati raggiunti due obiettivi: sul piano operativo, la certificazione di sostenibilità dei propri progetti attraverso Protocolli di Sostenibilità, e, sul piano strategico, lo sviluppo di un proprio Piano di Adattamenti ai Cambiamenti Climatici (PACC RFI) in coerenza con il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) quale strumento di pianificazione per gestire in modo strutturato l'incertezza delle prospettive climatiche future, sistematizzare e porre in essere misure e azioni volte a rafforzare la capacità di adattamento dell'infrastruttura ferroviaria in un contesto climatico in evoluzione.



sicurezza della circolazione: che ha visto anche per il 2024 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 2024, a ulteriori ventidue stazioni (obiettivo prefissato dieci), il servizio di assistenza gratuito dedicato ai viaggiatori a ridotta mobilità e con disabilità, nonché è stato pienamente raggiunto l'obiettivo di realizzare almeno 70 interventi per il miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni (nello specifico attraverso l'apertura al pubblico di impianti traslo-elevatori). Risulta raggiunto l'obiettivo relativo alla definizione di specifiche tecniche sugli "Arredi nelle stazioni ferroviarie", ispirate ai principi del design inclusivo per garantire la fruizione degli ambienti e dei servizi a tutti gli utenti della stazione, diversi tra loro per capacità percettive, motorie e cognitive.

Con riferimento alla **qualità percepita**, i risultati 2024 dell'OdM evidenziano:

- per i viaggiatori soddisfatti (voti 6-9) si registra, a livello intera rete una sostanziale stabilità delle percentuali, che si consolidano sopra il 95%; fa eccezione l'indicatore laP experience che si attesta a circa il 90%, confermando i valori del 2023.
- per i viaggiatori pienamente soddisfatti (voti 7-9), a livello intera rete, si riscontra un andamento complessivamente positivo. In particolare, i viaggiatori pienamente soddisfatti della stazione nel complesso si attestano sul 91,4%, con un incremento di quasi 1 p.p rispetto al 2023. A registrare un aumento significativo rispetto all'anno precedente è soprattutto la security (85,9%) a cui segue la pulizia (91,3%) con un aumento di 2,5 p.p. e 2,1 p.p. Risultano sostanzialmente stabili gli altri macrofattori, mentre un lieve incremento viene registrato da manutenzione e decoro (88,1%, +1,7p.p.) e facilità di arrivo in stazione (95,4%, +1 p.p.).

L'indicatore lap in condizioni di criticità, si attesta su una percentuale di pienamente soddisfatti del 75,3%, registrando comunque un aumento di circa 1 p.p. rispetto all'anno precedente. Considerando il dettaglio per network, le GS registrano una percentuale di viaggiatori pienamente soddisfatti superiore rispetto a quella rilevata per il network RFI (95,7% vs 89,7%). Gli incrementi positivi della security e pulizia sono confermati anche per questi due network. Nel network RFI sono le 100RFI a registrare la percentuale più alta di viaggiatori pienamente soddisfatti pari al 90,9% seguite dalle 500RFI con l'89,1%. Le altre RFI si attestano sull'87,6% di viaggiatori pienamente soddisfatti della stazione nel complesso.

Sul fronte delle indagini relative ai servizi Sale Blu, continuano a confermarsi i valori di eccellenza, ormai da tempo consolidati, con una percentuale di 'viaggiatori pienamente soddisfatti' per il servizio nel complesso che, nei primi undici mesi dell'anno, è risultata pari al 98,2%. Nel corso del 2024, sono state completate le attività relative alle indagini workers ed ai focus group per disabilità nell'ottica del miglioramento continuo del servizio offerto.

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.

Nello specifico, l'impegno di RFI per realizzare cantieri sostenibili passa attraverso l'integrazione delle prescrizioni contrattuali al fine di richiedere un impegno concreto alle imprese, ai fornitori, ai produttori di materiali da costruzione nell'adozione di politiche di sostenibilità in cantiere, orientate alla salvaguardia ambientale, all'uso efficiente delle risorse in un'ottica di circular economy, alla riduzione della Carbon Footprint dell'opera, alla tutela e valorizzazione dei beni culturali, paesaggistici, ambientali e della biodiversità. Inoltre, nelle convenzioni d'appalto viene richiesta l'applicazione in cantiere di sistemi di gestione ambientale in conformità alla norma UNI EN ISO 14001.

Tra le iniziative già in corso si evidenzia l'integrazione del Disciplinare di gara nell'ottica di prevedere criteri premiali al fine di richiedere agli Appaltatori un impegno concreto sulle politiche di sostenibilità con particolare riferimento all'approvvigionamento di materiali sostenibili a minor impronta ambientale secondo un approccio Life Cycle Assessment, certificati con etichette ambientali di prodotto di Tipo III ("Dichiarazione Ambientale di Prodotto" o "Environmental Product Declaration" – EPD ai sensi della ISO 14025).

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 espletate 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 "Tutela dei siti dall'inquinamento", "Aspetti ambientali nella cessione e acquisizione degli asset", "Gestione degli aspetti antincendio".

Sono stati, altresì, emanati gli Elenchi degli obblighi di conformità normativa di RFI relativi alla tutela ambientale e alla salute e sicurezza sul lavoro.



PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari civili e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2024 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 2024, 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 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 2023.

Procedimenti D. Lgs. 231/2001

Si rappresenta che non vi sono evoluzioni in merito al procedimento penale n. 4309/2023 RGNR Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea relativo all'incidente ferroviario occorso in data 30 agosto, alle 23.50 circa, lungo la linea ferroviaria Torino-Milano,

nei pressi della stazione di Brandizzo, quando 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 un procedimento penale a carico di 4 persone giuridiche e 11 persone fisiche. In particolare, per quanto attiene alle persone giuridiche sono iscritte nel registro degli indagati, per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies D.Lgs. 231/01, RFI S.p.A., due imprese esterne appartenenti al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) titolare dell'accordo quadro per lo svolgimento delle attività di manutenzione e una impresa subappaltatrice dei lavori. Quanto alle persone fisiche, risultano indagati per i reati di omicidio doloso (art. 575 c.p.) e di disastro ferroviario nell'accezione dolosa (art. 430 c.p.) il dipendente di RFI S.p.A. con ruolo di titolare dell'interruzione e il capo cantiere della impresa subappaltatrice.

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 predette società esterne coinvolte.

Il procedimento penale pende in fase di indagini preliminari.

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

Con riferimento al procedimento penale n. 1430/2014 RGNR – incardinato dalla Procura della Repubblica del Tribunale di **Gela** a seguito dell'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI da parte del treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta occorso in data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera – a seguito dell'impugnazione, avvenuta nel 2022, della sentenza (relativamente alle assoluzioni della società incolpata ex D.Lgs. 231/2001, dell'Amministratore Delegato pro tempore, del Responsabile della Direzione Territoriale Produzione di Palermo, della Responsabile della Unità Territoriale

di Caltanissetta e del Capo Impianto Reparto Lavori di Agrigento) da parte del Pubblico Ministero 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. La pronuncia è stata deposita in data 29 novembre 2023 ed è divenuta irrevocabile nei confronti di tutti gli imputati e della Società in data 1° marzo 2024.

Il procedimento penale 3651/18 RGNR è stato iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di **Pioltello** - che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord Srl (in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi) causando il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri.

Archivate, in esito delle indagini preliminari, le posizioni degli indagati riferibili ad ANSF, oggi ANSFISA (Direttore p.t. ed un funzionario), e quelle riferibili a Trenord, il Giudice dell'Udienza Preliminare del Tribunale di Milano, in data 21 giugno 2021, ha disposto il rinvio a giudizio per i 9 imputati riferibili a RFI in relazione a tutti i reati contestati (disastro ferroviario colposo, omicidio colposo e lesioni colpose aggravate dalla violazione delle norme prevenzionistiche, omissioni dolose di cautele contro infortuni sul lavoro) nonché nei confronti della Società, per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25-septies del D.Lgs. 231/2001.

Nel corso del dibattimento, uno degli imputati (specialista cantieri di RFI) ha definito la propria posizione con sentenza di applicazione della pena concordata di anni 4 di reclusione.

Il giudizio di primo grado si è concluso all'udienza del 25 febbraio 2025, con la pronuncia del Tribunale di Milano di assoluzione in favore della Società RFI, per l'incolpazione ex D.Lgs. 231/2001, per insussistenza del reato presupposto essendo stata esclusa l'aggravante della violazione della normativa antinfortunistica, e di tutti gli imputati ad eccezione del Capo dell'Unità Manutentiva di Brescia, condannato a 5 anni e 3 mesi di reclusione, con interdizione dai pubblici uffici per la durata di 5 anni.

Sotto il profilo risarcitorio, la pronuncia ha disposto la condanna a carico dell'unico soggetto condannato, in solido con il responsabile civile RFI, al risarcimento dei

danni cagionati dal disastro ferroviario alle parti civili costituite, disponendo il pagamento di provvisori per oltre 1 milione di euro in favore delle persone offese e liquidando, in via equitativa e definitiva, l'importo di 10.000,00 euro in favore di una delle parti civili e di 50.000 euro in favore della FILT CGIL Lombardia. Il Tribunale si è riservato il termine di 90 giorni per il deposito delle motivazioni.

Altri procedimenti penali rilevanti

Si rappresentano di seguito le evoluzioni del 2024 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:

- a. rito abbreviato: in relazione alla posizione di due dipendenti di RFI (operai) condannati in primo grado in data 03 luglio 2023 si rappresenta che in data 15 novembre 2024 è iniziato il giudizio di appello;
- b. rito ordinario: pende il dibattimento per l'allora Direttore di Produzione e altri quattro dipendenti di ALSTOM per i quali era stato disposto il rinvio a giudizio.

In merito al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR relativo all'incidente occorso in **Viareggio** il 29 giugno 2009 in data 26 luglio 2024 sono state depositate le motivazioni della sentenza n. 30805, emessa il 15 gennaio 2024 dalla Corte di Cassazione ad esito dei ricorsi formalizzati dalle difese delle persone fisiche coinvolte e dai responsabili civili nonché, per le statuizioni civili, dall'associazione Medicina Democratica Onlus avverso la pronuncia della Corte d'Appello di Firenze del 30 giugno 2022. La Suprema Corte, ritenuta definitivamente accertata la responsabilità per i fatti occorsi a Viareggio a carico dell'AD pro tempore di RFI e, poi, AD pro tempore di FS, dell'AD pro tempore di RFI, 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 Logistics 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"* e, quindi, esclusivamente ai fini della rideterminazione della pena. Sono stati respinti, invece, 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 nel precedente grado di giudizio. Si rammenta che, per gli imputati del Gruppo FS, le pene risultavano così determinate ad esito del precedente grado di giudizio: i) anni 5 di reclusione per l'AD pro tempore di RFI e AD pro tempore di FS; ii) anni 4, mesi 2 e giorni 20 di reclusione per l'AD pro tempore di RFI; iii) anni 4 di reclusione per l'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; iv) anni 4, mesi 2 e giorni 20 di reclusione per l'AD pro tempore di Trenitalia.

Con riferimento 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.

Ad esito del suddetto rinvio disposto dalla Corte di Cassazione, è stato fissato il nuovo giudizio d'appello innanzi alla Corte d'Appello di Firenze per il giorno 18 marzo 2025.

RFI, in qualità di responsabile civile, ed in due AD pro tempore della medesima Società hanno proposto ricorso innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo avverso la predetta pronuncia della Corte di Cassazione.

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. Con sentenza n. 5058 del 5 giugno 2024 il Consiglio di Stato ha dichiarato inammissibile il ricorso per revocazione promosso da RFI. I procedimenti sono stati archiviati.

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, con conseguenti prescrizioni per RFI.

Detta Delibera n. 175/2021 è stata impugnata da Trenitalia S.p.a., il cui giudizio si è concluso con sentenza TAR Piemonte n. 694/2023 del 18 luglio 2023 che ha dichiarato cessata la materia del contendere con riferimento al primo motivo di ricorso – a seguito del riconoscimento di un conguaglio di RFI a favore di Trenitalia, rispetto a quanto già fatturato da quest'ultima, in ragione della rideterminazione del canone – e per il resto lo ha respinto, e da Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a. per il quale il TAR Piemonte, con sent. n. 432/2024 del 3 maggio 2024, ha rigettato il ricorso.

Delibera ART 26/2018

Il giudizio è relativo al contenzioso instaurato da RFI avverso l'ART e nei confronti di Trenitalia per l'annullamento della Delibera ART n. 26/2018 recante "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 78/2017 nei confronti di RFI - Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce

uno spazio ferroviario europeo unico" sulla carenza informativa, da parte di RFI, con riguardo a talune di richieste di informazioni formulate dall'ART nell'ambito di un'indagine conoscitiva promossa dalla stessa con precedente Delibera 127/2016 e volta all'analisi dell'impatto dell'introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato retail dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. Open Access Premium.

La sanzione pecuniaria comminata è stata già pagata da RFI.

Con sentenza n. 211/2025, pubblicata in data 24 gennaio 2025, il TAR Piemonte ha accolto il ricorso promosso da RFI con condanna dell'ART alle spese di giudizio. Sono pendenti i termini di appello.

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, fissata al 5 giugno 2024, è stata rinviata al 24 ottobre 2024 (per rispetto dei limiti e criteri di assegnazione dei fascicoli). Il ricorso si è definito con sentenza n. 1092/2024 del 28 ottobre 2024 per la quale sono pendenti i termini di appello.

Delibera ART 187/2023

Con Delibera ART n. 187 del 30 novembre 2023 l'Autorità ha dichiarato la non conformità al nuovo modello regolatorio di cui alla Delibera ART n. 95/2023 – che ha revisionato i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la precedente Delibera n. 96/2015 – di alcuni aspetti della proposta formulata da RFI per la definizione del nuovo sistema tariffario relativo al periodo 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati. In data 29 gennaio 2024 RFI ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte il suddetto

provvedimento. In data 13 maggio 2024, RFI ha presentato ricorso per Motivi Aggiunti, a valere anche come ricorso autonomo, avverso la successiva Delibera ART 38/2024, con cui l'Autorità ha dichiarato la non conformità della ulteriore proposta formulata da RFI per la definizione del sistema tariffario per il periodo 2024-2028 e fissato le determinazioni conseguenti per il periodo tariffario 2025-2029.

In seguito all'udienza di merito del 4 febbraio 2025 il Collegio si è riservato la decisione.

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 all'Autorità citata ed alle altre parti interessate un ricorso al Tar Lombardia, per l'annullamento della nota dell'11 maggio 2022, avente ad oggetto il Regime tariffario speciale a favore di RFI – applicazione alla fornitura per usi diversi da trazione, nonché per l'annullamento della 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, con particolare riferimento al punto 3.2.2.

In particolare, viene impugnato il provvedimento di Arera secondo cui, ai sensi dell'art. 29, comma 1, d.l. 24 giugno 2014, n. 91, conv. con mod. in l. 11 agosto 2014, n. 116, così come modificato dalla l. 20 novembre 2017, n. 167, il Regime tariffario speciale, di cui è titolare RFI ai sensi del d.p.r. 22 maggio 1963, n. 730, sarebbe limitato all'energia di trazione, ritenendo invece esclusa dal suddetto Regime l'energia c.d. "per usi diversi dalla trazione".

Il ricorso è stato notificato ad Arera, a Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA), nonché, agli altri soggetti individuati come cointeressati (MIT, Trenitalia S.p.A. e ITALO S.p.A.).

A seguito della trattenuta operata da CSEA, in esecuzione della suddetta nota Arera, dell'asserito credito relativo alla compensativa "usi diversi dalla trazione" per gli anni 2015 – 2019 a valere sull'importo relativo al conguaglio compensativa "uso trazione" anno 2021 nei confronti di RFI, quest'ultima, in data 10 febbraio 2023, ha notificato atto di motivi aggiunti con sospensiva per l'annullamento dei relativi provvedimenti della Cassa.

Con sentenza n. 2874/2023, il TAR Lombardia ha rigettato le difese di RFI. RFI ha impugnato la sentenza avanti al Consiglio di Stato. L'udienza di merito si è tenuta il 17 dicembre 2024. Il Consiglio di Stato, dinanzi

al quale pende la causa, ha trattenuto la stessa in decisione; pertanto, si attende la pubblicazione della sentenza.

In data 26 febbraio 2024, RFI ha notificato ricorso al TAR Lombardia nei confronti di ARERA e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) impugnando la Deliberazione ARERA n. 618/2023/R/COM del 27 dicembre 2023 (e la successiva Deliberazione ARERA n. 45/2024/R del 20 febbraio 2024 di rettifica), nella

parte in cui, all'art. 36. 1 dell'Allegato A, esclude che il Regime Tariffario Speciale di cui al DPR 730/1963 trovi applicazione ai consumi per usi diversi da quelli relativi ai servizi di trasporto ferroviario eserciti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale ad esclusione dei servizi passeggeri espletati sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità e alimentate a 25 kV corrente alternata. Il giudizio è pendente.



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
Partecipazione al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità (30% retribuzione Presidente)	24.000
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

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

Nel corso del 2024 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha adottato la seguente decisione a seguito di atti di direzione e coordinamento dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.: progetto di scissione della partecipazione totalitaria di RFI Spa nella Terminali Italia S.r.l. a beneficio della Mercitalia Logistics Spa.

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

- Framework Anti-Corruption;
- Modello di Governance Technology Innovation & Digital;
- Modello di Controllo Interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali;
- Atto di Recepimento del Polo Infrastrutture - Modello di Governance Acquisti;
- Atto di Recepimento del Polo Infrastrutture Linee Guida per l'applicazione del D.Lgs. n. 231-2001;
- Atto di Recepimento del Polo Infrastrutture Modello del Sistema di Controllo Interno e Gestione Rischi (SCIGR);
- Atto di Recepimento del Polo Infrastrutture Policy Anti-Corruption;

- Atto di Recepimento del Polo Infrastrutture Policy Antitrust;
- Atto di recepimento del Polo Infrastrutture linee Guida per la predisposizione e attuazione del Modello di Gestione Anti-Corruption;
- Atto di recepimento del Polo Infrastrutture Modello di Governance Internal Audit (Audit Charter).

In merito all'attività di direzione e coordinamento esercitata da RFI in qualità di Capogruppo del Polo Infrastrutture, si evidenzia che il Comitato aziendale Polo Infrastrutture, nel corso del 2024, ha adottato i seguenti atti di direzione e coordinamento:

- LG n.03 v.01 Sicurezza nei cantieri e prevenzione dei rischi dei lavoratori con l'ingegnerizzazione dei processi e l'innovazione digitale BIM
- LG n.04 v.01 Processo di gestione integrata Sale Emergenza e Sale Operative
- LG N.5 V.01 Programmazione e gestione integrata degli investimenti del 6/12/2024
- LG n.06 v.01 del 20-12-2024 "Allineamento Capitali e Prezziari".

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:



STRATEGICI

Rischi legati ad evoluzioni di mercato, shock macroeconomici e variabilità inattesa degli investimenti

	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)



OPERATIVI

Rischi legati al business, alla rete e alle infrastrutture, ai sistemi tecnologici, alla catena di fornitura, all'organizzazione, alla salute e sicurezza, alla gestione dei progetti e al brand

	Business & Development	Rischi che incidono sulla capacità di creare, mantenere e sviluppare business
	Infrastruttura & Mezzi	Rischi che incidono sulla gestione e sullo sviluppo della rete e dell'infrastruttura (ferroviaria e stradale) nonché della flotta (treni, bus, navi)
	Technology & Digital	Rischi legati al processo di transizione digitale, allo sviluppo ed alla gestione dei sistemi IT
	Supply Chain	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
	Security	Rischi legati alla sicurezza fisica e logica di persone, di asset e informazioni di proprietà o sotto la responsabilità del Gruppo FS
	Safety	Rischi connessi alle attività di tutela ambientale, sicurezza sul lavoro e sicurezza di esercizio
	Progettazione e Realizzazione	Rischi connessi alla progettazione e realizzazione di commesse, progetti e programmi
	Brand e Comunicazione	Rischi connessi a diffusione di segnalazioni, comunicazioni o altri avvisi con informazioni errate, inesatte o incomplete



NORMATIVI

Rischi legati alla violazione di leggi e regolamenti, alla modifica del quadro normativo, emissione di atti sfavorevoli, inadempimenti contrattuali e contenziosi



Compliance

Rischio di violazione delle leggi e dei regolamenti internazionali e/o nazionali



Regolatorio

Rischi che prevedono la modifica avversa del quadro normativo e l'emissione di atti/provvedimenti sfavorevoli



Legale e Contrattuale

Rischio di gestione dei contenziosi e di inadempimenti contrattuali



ESG

Rischi legati all'ambiente e al cambiamento climatico, a tematiche sociali e di governance



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



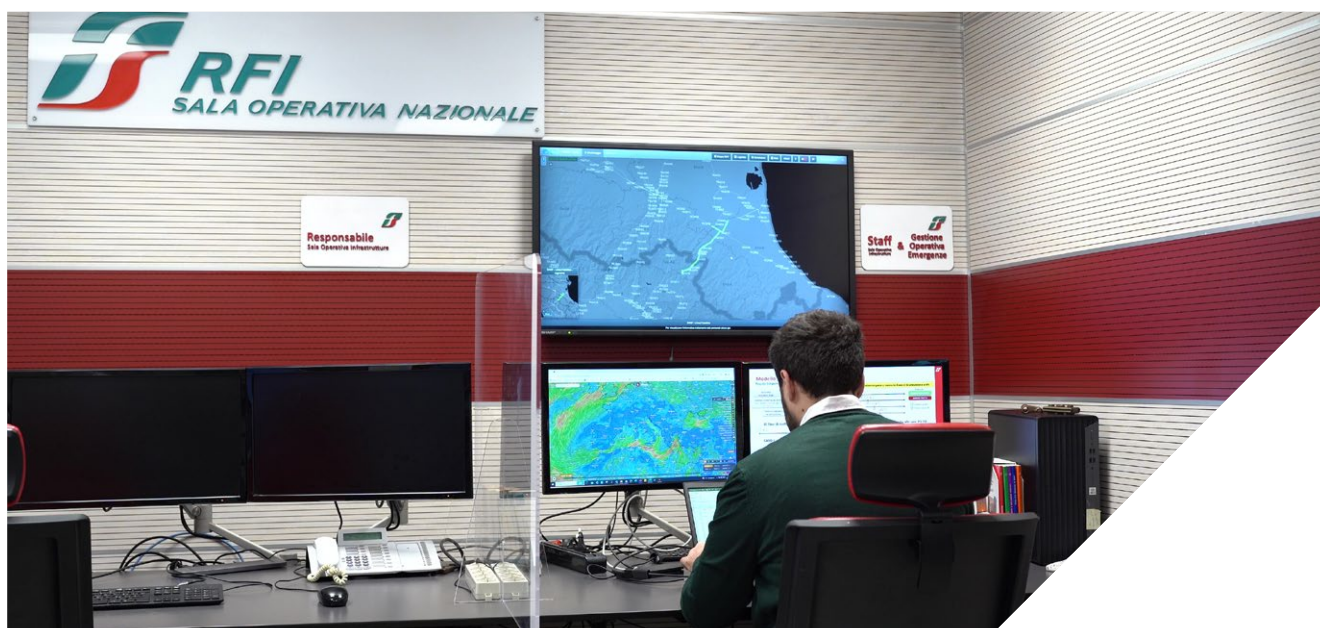
Governance

Rischi connessi alle regole di governo societario ed ai processi di attribuzione di procure e deleghe



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
--------	--------------------	-------------

Macroeconomico

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Instabilità geopolitica globale o di macroaree - Congiuntura macroeconomica sfavorevole - Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime - Crisi economico-finanziaria in settori rilevanti per il business | <ul style="list-style-type: none"> - Monitoraggio continuo dell'andamento dei principali indicatori macroeconomici e dell'andamento dei prezzi di materie prime ed energia - Efficientamento energetico sia della flotta che degli impianti industriali anche attraverso l'autoproduzione di energia rinnovabile - Accesso ai fondi per il caro materiali - Affidamenti diretti per particolari forniture preve autorizzazioni di competenza ove necessarie - Sinergie tramite benchmarking Europeo su centrali acquisti materiale ferroviario | |
|--|---|--|

Finanziario

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici | <ul style="list-style-type: none"> - Rimodulazione dei finanziamenti disponibili a copertura dei progetti prioritari - Ricorso a temporaneo autofinanziamento per garantire la continuità dei servizi erogati e dei cantieri in corso - Ricerca di forme di finanziamento alternative | |
|--|--|--|



Rischi Operativi

Rischi

Azioni di gestione

Opportunità

Business & Development

- Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento di strategie
- Proposte di rimodulazione dei fondi tra progetti di investimento nel rispetto dei target previsti
- Attivazione servizi sostitutivi su linee oggetto di investimenti prioritari
- Monitoraggio del mercato e ingaggio di tutti gli stakeholder per sviluppare iniziative che soddisfino le aspettative/esigenze degli stessi

Infrastruttura e Mezzi

- Inadeguatezza o obsolescenza della infrastruttura ferroviaria
- Rinnovamento della flotta
- Indisponibilità della infrastruttura ferroviaria
- Potenziamento della capacità della rete ferroviaria e valorizzazione delle stazioni e dei servizi connessi
- Obsolescenza della flotta (treni, bus, navi, mezzi della logistica e tecnici)
- Diagnostica evoluta e manutenzione predittiva
- Contingency Plan

Technology & Digital

- Criticità nel disegno, sviluppo, aggiornamento e implementazione dell'architettura e dell'infrastruttura tecnologica e digitale
- Iniziative di formazione e sensibilizzazione
- Indisponibilità dell'infrastruttura e degli strumenti tecnologici e digitali
- Potenziamento del Cyber Security Operation Center (C-SOC)
- Inadeguatezza o obsolescenza dell'infrastruttura e degli strumenti tecnologici e digitali
- Nuovi strumenti digitali (Intelligenza Artificiale) e tecnologici (Quantum Computing)
- Nuove vulnerabilità legate all'introduzione di strumenti tecnologici e digitali

Supply Chain

- Inadeguatezza del tessuto industriale
- Internalizzazione dei processi critici
- Difficile reperibilità di beni e servizi
- Monitoraggio periodico del piano degli approvvigionamenti ed eventuale connesso aggiornamento del piano dei fabbisogni
- Inadeguata performance del fornitore/appaltatore
- Definizione di strumenti contrattuali flessibili
- Dipendenza da fornitori o appaltatori critici
- Apertura al mercato con Gare internazionali
- Affidamenti pluriennali
- Aumento acquisto materiali a garanzia investimenti
- Cooperazione con altre amministrazioni ferroviarie
- Progressivo sviluppo e messa a regime della società controllata Infrarail
- Accordi a livello di Associazioni industriali italiane (Assifer) ed europee (UNIFE)



Rischi Operativi

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Persone e organizzazione		
- Evoluzione delle aspettative del personale (ad es. worklife balance) - Carenza di figure professionali con competenze specialistiche o emergenti (key people) - Inadeguato dimensionamento dell'organico - Inadeguatezza delle politiche retributive - Criticità nelle relazioni con le organizzazioni sindacali	- Sistema di Talent Performance Development - Reskilling e Retention - 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 - Accordi e interlocuzioni con i sindacati	Maggiore attrattività del Gruppo sul mercato del lavoro Sviluppo di nuove capacità/competenze derivanti dall'adozione di tecnologie digitali (es. IA, automazione, natural language processing, virtual reality simulations)
Security		
- Distruzione, danneggiamento o furto di asset e beni aziendali - Attacchi cyber - Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di dati	- Aggiornamento delle misure di sicurezza tecnologiche ed organizzative - Definizione di procedure\strumenti di crisis management - Potenziamento del Cyber Security Operation Center (C-SOC)	
Progettazione e Realizzazione		
- Criticità/ritardi nella realizzazione di opere infrastrutturali - Criticità nel coordinamento di commesse, progetti e programmi - Modifiche in corso d'opera	- Monitoraggio dell'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali - Approccio risk based (Project Risk Management) - Cabina di regia FS-PNRR - Reingegnerizzazione e ottimizzazione dei processi - Estensione repository per compatibilizzazione dei fattori produttivi (RU, materiali, disponibilità infrastruttura) sulle lavorazioni programmate sulla rete	



Rischi Normativi

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Compliance		
- Non conformità a normative/regolamenti/standard - Mancata/tardiva individuazione di cambiamenti di normative/regolamenti/standard	- Iniziative di formazione/informazione - Monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare	
Regolatorio		
- Cambiamenti di normative/regolamenti/standard - Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi - Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali	- Monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare - Iniziative di formazione/informazione - Interlocuzioni continue con gli Enti Pubblici e gli altri stakeholder istituzionali e nuove modalità di ingaggio - Rafforzamento del modello di controllo regolatorio	Condivisione di proposte RFI in tema di pricing e di utilizzo delle risorse statali in conto esercizio





Rischi ESG

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Ambientale		
- Eventi meteorologici estremi e mutamenti climatici cronici - Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione - Mancato rispetto della controparte dei principi di sostenibilità ambientale del Gruppo	- Attuazione Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici - 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 - Clausole contrattuali/assicurative per copertura rischi ambientali - Progetto Sustainable Supply Chain Management - Diversificazione/pluralità dei fornitori - Integrazione criteri e clausole contrattuali in termini di sostenibilità - Cabina di Regia e monitoraggio e aggiornamento ciclico dei Piani	Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile
Sociale e Tutela dei Diritti Umani		
- Criticità nelle relazioni con gli stakeholder - Mancato rispetto della controparte dei principi di sostenibilità sociale del Gruppo	- Codice Etico di Gruppo - Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna - Iniziative di Diversity&Inclusion - Iniziative per il coinvolgimento degli stakeholder - Progetto Sustainable Supply Chain Management - Diversificazione/pluralità dei fornitori - Integrazione criteri e clausole contrattuali in termini di sostenibilità	

AZIONI PROPRIE

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

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le stime sull'andamento globale dell'economia nel 2025 indicano che il commercio mondiale dovrebbe espandersi in misura di poco superiore al 3 per cento, nonostante le prospettive degli scambi internazionali che potrebbero risentire negativamente, oltre che dell'acuirsi delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente e Europa dell'Est, dell'annuncio inasprimento della politica commerciale statunitense dichiarata dal neopresidente Trump.

A livello europeo, il PIL rallenta mentre il livello medio dell'inflazione fluttua attorno al 2 per cento. Infatti, alla fine del 2024, l'espansione nell'area dell'euro si è attenuata. L'andamento della manifattura resta debole, in particolare in Germania. La crescita dell'area aumenterà progressivamente nel corso dell'anno, collocandosi in media sopra l'1 per cento nel triennio 2025-27; l'inflazione si stabilizzerà intorno all'obiettivo del 2 per cento. In Italia la crescita si presenta ancora debole. La lenta ripresa della manifattura si accompagna, come nel resto dell'area, al rallentamento dei servizi, mentre nel settore delle costruzioni prosegue l'espansione dell'attività, sostenuta prevalentemente dalle opere del PNRR. Secondo le proiezioni, la crescita acquisirà vigore nel corso di quest'anno, grazie soprattutto all'accelerazione dei consumi e delle esportazioni, collocandosi intorno all'1 per cento in media nel triennio 2025-27⁸.

In tale scenario la Società sarà impegnata nei prossimi anni nella realizzazione del proprio "Piano", focalizzato sulla massimizzazione del *full potential* del *core business* attraverso il potenziamento della qualità del servizio, in linea e in stazione, il miglioramento dell'accessibilità dei territori e attraverso una rete sicura, sempre più moderna, connessa e sostenibile, a supporto dello sviluppo del Paese.

Risulta di particolare rilevanza, ai fini del raggiungimento di tali obiettivi, il ruolo svolto delle società del Gruppo impegnate sulla filiera del processo investimenti. In specie, si rende necessario il rafforzamento delle competenze ed il miglioramento dell'efficienza operativa per sostenere produttività e obiettivi di RFI tramite l'evoluzione del ruolo di Italferr e Infrarail.

Italferr, la società di alta ingegneria del Gruppo fiore all'occhiello dell'ingegneria italiana ed internazionale, per la quale è in fase di elaborazione un piano le cui linee evolutive prevedono la massimizzazione delle

sinergie operative con RFI anche tramite la definizione di un nuovo assetto organizzativo, sarà fortemente focalizzata sull'attività di progettazione e direzione lavori ed avrà il compito di affiancare la società nel portare a termine i principali investimenti previsti, in particolar modo quelli del PNRR. Infrarail, società di costruzione per l'infrastruttura ferroviaria, ha avviato un piano sfidante di crescita e specializzazione nella execution delle opere commissionate da RFI al fine di garantire quota parte dei volumi di produzione del Piano della stessa RFI.

La Società proseguirà, inoltre, il piano finalizzato alla produzione interna di energia elettrica orientato ad integrare la richiesta da mercato, in particolare per la trazione, a favore delle imprese ferroviarie. In parallelo sta inoltre perseguendo le 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.

La legge 30 dicembre 2023, n. 213 (Legge di Bilancio 2024) introduce per le imprese italiane l'obbligo di assicurazione contro le catastrofi naturali; le interlocuzioni attualmente in corso con gli Stakeholders istituzionali, consentiranno nel corso del 2025 di definire gli impatti economici a carico del Bilancio della Società che, da analisi in corso, potrebbero risultare anche rilevanti.

Nel 2025 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*, sarà fondamentale azionare tutte le possibili leve atte a garantire la tenuta e la disponibilità dei fattori abilitanti il Piano d'impresa della Società, sia interni sia esterni all'azienda. Particolare attenzione dovrà essere dedicata all'interlocuzione con la filiera dei fornitori per assicurare i fattori produttivi, e a quella 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 cardine.

Le risorse finanziarie, infatti, iscritte nei Contratti di

8. Fonte: Bollettino economico Bdl

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 2025 si prevede venga completato l'iter approvativo dell'aggiornamento 2025 del CdP-I 2022-2026, che consentirà l'operatività di 2.254 milioni di euro previsti nella Legge di Bilancio 2025, che saranno destinati agli interventi con fabbisogni indifferibili indicati in tale aggiornamento. Tale stanziamento copre in maniera parziale i fabbisogni manifestati dalla Società, pari a 16 miliardi di euro, di cui 7 miliardi di fabbisogni indifferibili per la prosecuzione delle opere e dei programmi in corso.

Sempre nel corso del 2025 si preveda venga

completato l'iter approvativo del terzo atto integrativo al CdP-S 2022-2026, che consentirà l'operatività di 1.334 milioni di euro, che consentono il completamento della copertura dei fabbisogni per l'annualità 2025 della manutenzione straordinaria e la parziale copertura dei fabbisogni per l'annualità 2026.

In tale contesto continuano le interlocuzioni con i competenti Ministeri per identificare le modalità di copertura dei fabbisogni indifferibili sul programma di investimenti afferenti al CdP-I e dei fabbisogni residui per la manutenzione straordinaria per l'anno 2026. Relativamente alle ulteriori fonti di finanziamento, prosegue l'attività della Società per il reperimento delle coperture finanziarie alternative, partecipando attivamente all'identificazione degli interventi finanziabili con il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027, nonché per gli interventi finanziabili mediante la programmazione comunitaria 2021-2027. A tale scopo proseguono le interlocuzioni con le amministrazioni centrali e locali per assicurare il



finanziamento dei fabbisogni degli investimenti inclusi nei programmi cofinanziati dall'Unione Europea, quali i Programmi Operativi Nazionali (PON) e Regionali (POR), nonché il Programma di finanziamento delle reti TEN (*Connecting Europe Facility*), per il quale in particolare si segnala la partecipazione di RFI al bando "General Envelope" emesso a settembre 2024, e del quale si attende l'esito nel corso del 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).

Dal punto di vista della dinamica finanziaria, si segnala la recente emissione del Decreto attuativo MEF del 6 dicembre 2024 "Criteri e modalità per l'attivazione dei trasferimenti di risorse PNRR" che prevede una serie di misure per garantire l'erogazione delle risorse PNRR e FOI entro 30 gg. Si prevede che tale provvedimento possa ottimizzare la gestione finanziaria nel 2025, riducendo la necessità di ricorrere all'indebitamento a breve termine rispetto al 2024, attualmente utilizzato dalla società per fronteggiare il disallineamento temporale tra i pagamenti e l'incasso delle relative risorse a copertura degli stessi da parte degli enti finanziatori.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente





**BILANCIO
D'ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE
2024
PROSPETTI
CONTABILI**

097

CONTO ECONOMICO

valori in euro

	Note	2024	2023
Ricavi e proventi		3.019.450.144	2.867.549.752
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(4)	2.877.373.192	2.713.145.722
Altri proventi	(5)	142.076.952	154.404.030
Costi operativi		(3.036.943.495)	(2.617.479.450)
Costo del personale	(6)	(1.893.063.332)	(1.674.672.798)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(7)	(1.145.369.941)	(889.756.963)
Costi per servizi*	(8)	(1.180.690.775)	(1.061.577.855)
Altri costi operativi*	(9)	(141.029.411)	(99.650.547)
Costi per lavori interni capitalizzati	(10)	1.439.251.016	1.279.607.830
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(11)	(116.041.052)	(171.429.117)
Risultato operativo		(17.493.351)	250.070.302
Proventi e oneri finanziari		(81.584.688)	(54.002.314)
Proventi finanziari	(12)	10.609.441	12.136.600
Oneri finanziari*	(13)	(92.194.129)	(66.138.914)
Risultato prima delle imposte		(99.078.039)	196.067.988
Imposte sul reddito	(15)	–	–
Risultato di esercizio delle attività continuative		(99.078.039)	196.067.988
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		–	–
Risultato netto di esercizio		(99.078.039)	196.067.988

* Per una più corretta esposizione, con riferimento ai dati esposti nel comparativo relativo all'esercizio 2023, sono state operate riclassifiche da "oneri finanziari" a "costi per servizi" le commissioni bancarie su c/c (per 117 mila euro) e da "oneri finanziari" ad "altri costi operativi" le imposte di registro (per 4 mila euro).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

valori in euro

	Note	2024	2023
Risultato netto di esercizio		(99.078.039)	196.067.988
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(28)	52.475	(2.257.417)
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio	(28)	337.340	3.575.245
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)	(199.017)	(1.219.751)
Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto degli effetti fiscali		190.798	98.077
Conto economico complessivo di esercizio		(98.887.241)	196.166.065

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

valori in euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	(16)	36.287.792.048	36.012.532.465
Investimenti immobiliari	(17)	1.102.332.237	1.115.362.038
Attività immateriali	(19)	151.209.431	153.513.556
Partecipazioni	(20)	105.553.466	114.791.421
Attività finanziarie (inclusi derivati)	(21)	136.001.488	144.790.644
Crediti commerciali e contratti di servizio	(24)	1.714.771	1.593.180
Altre attività	(22)	4.240.840.490	4.759.451.304
Totale		42.025.443.931	42.302.034.608
Attività correnti			
Rimanenze	(23)	1.091.799.278	1.008.913.915
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	(25)	14.312.793	4.706.692
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	(21)	158.366.438	316.449.542
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(26)	174.760.763	132.014.561
Crediti tributari	(27)	810.204	652.748
Crediti commerciali e contratti di servizio	(24)	702.390.575	651.052.918
Altre attività	(22)	4.448.728.689	2.853.860.087
Totale		6.591.168.740	4.967.650.463
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	–	–	–
Totale attività		48.616.612.671	47.269.685.071
Patrimonio Netto e passività			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(28)	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	(28)	50.854.731	50.086.160
Utili (Perdite) portati a nuovo	(28)	2.431.842.201	2.345.577.613
Utile (perdita) di esercizio	(28)	(99.078.039)	196.067.988
Totale		33.912.043.960	34.120.156.828
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	1.978.217.043	2.334.827.600
Benefici ai dipendenti	(30)	258.293.617	291.390.724
Fondi rischi e oneri	(31)	433.029.158	417.202.686

valori in euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	(32)	71.506.083	33.017.402
Debiti commerciali	(34)	19.802.871	16.134.381
Altre passività	(33)	74.234.809	76.095.920
Totale		2.835.083.581	3.168.668.713
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	4.354.108.062	2.737.535.820
Passività finanziarie (inclusi derivati)	(32)	20.732.914	10.271.600
Debiti commerciali	(34)	4.438.769.949	3.955.161.373
Altre passività	(33)	3.055.874.205	3.277.890.737
Totale		11.869.485.130	9.980.859.530
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		–	–
Totale passività		14.704.568.711	13.149.528.243
Totale Patrimonio Netto e passività		48.616.612.671	47.269.685.071

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

Patrimonio netto				
	Capitale sociale	Riserve		
		Riserva legale	Riserve di valutazione	
			Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti
Saldo al 1 gennaio 2023	31.528.425.067	114.373.560	(2.528.661)	(127.635.301)
Utile/(Perdita) di esercizio	–	–	–	–
Utile/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto	–	–	2.355.494	(2.257.417)
Utile/(Perdite) complessivo	–	–	2.355.494	(2.257.417)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	–	13.148.274	–	–
Distribuzione dividendi	–	–	–	–
Saldo al 31 dicembre 2023	31.528.425.067	127.521.834	(173.167)	(129.892.718)
Saldo al 1 gennaio 2024	31.528.425.067	127.521.834	(173.167)	(129.892.718)
Utile/(Perdita) di esercizio	–	–	–	–
Utile/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto	–	–	138.323	52.475
Utile/(Perdite) complessivo	–	–	138.323	52.475
Distribuzione dividendi	–	–	–	–
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	–	9.803.399	–	–
Saldo al 31 dicembre 2024	31.528.425.067	137.325.233	(34.844)	(129.840.243)

Altre riserve	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di esercizio	Totale Patrimonio Netto
73.859.072	58.068.672	2.245.760.413	262.965.473	34.095.219.624
–	–	–	196.067.988	196.067.988
(21.228.861)	(21.130.784)	–	–	(21.130.784)
(21.228.861)	(21.130.784)	–	196.067.988	174.937.204
–	13.148.274	99.817.199	(112.965.473)	–
–	–	–	(150.000.000)	(150.000.000)
52.630.211	50.086.161	2.345.577.612	196.067.988	34.120.156.828
52.630.211	50.086.161	2.345.577.612	196.067.988	34.120.156.828
–	–	–	(99.078.039)	(99.078.039)
(9.225.626)	(9.034.828)	–	–	(9.034.828)
(9.225.626)	(9.034.828)	–	(99.078.039)	(108.112.867)
–	–	–	(100.000.000)	(100.000.000)
–	9.803.399	86.264.589	(96.067.988)	–
43.404.585	50.854.731	2.431.842.201	(99.078.039)	33.912.043.960

RENDICONTO FINANZIARIO

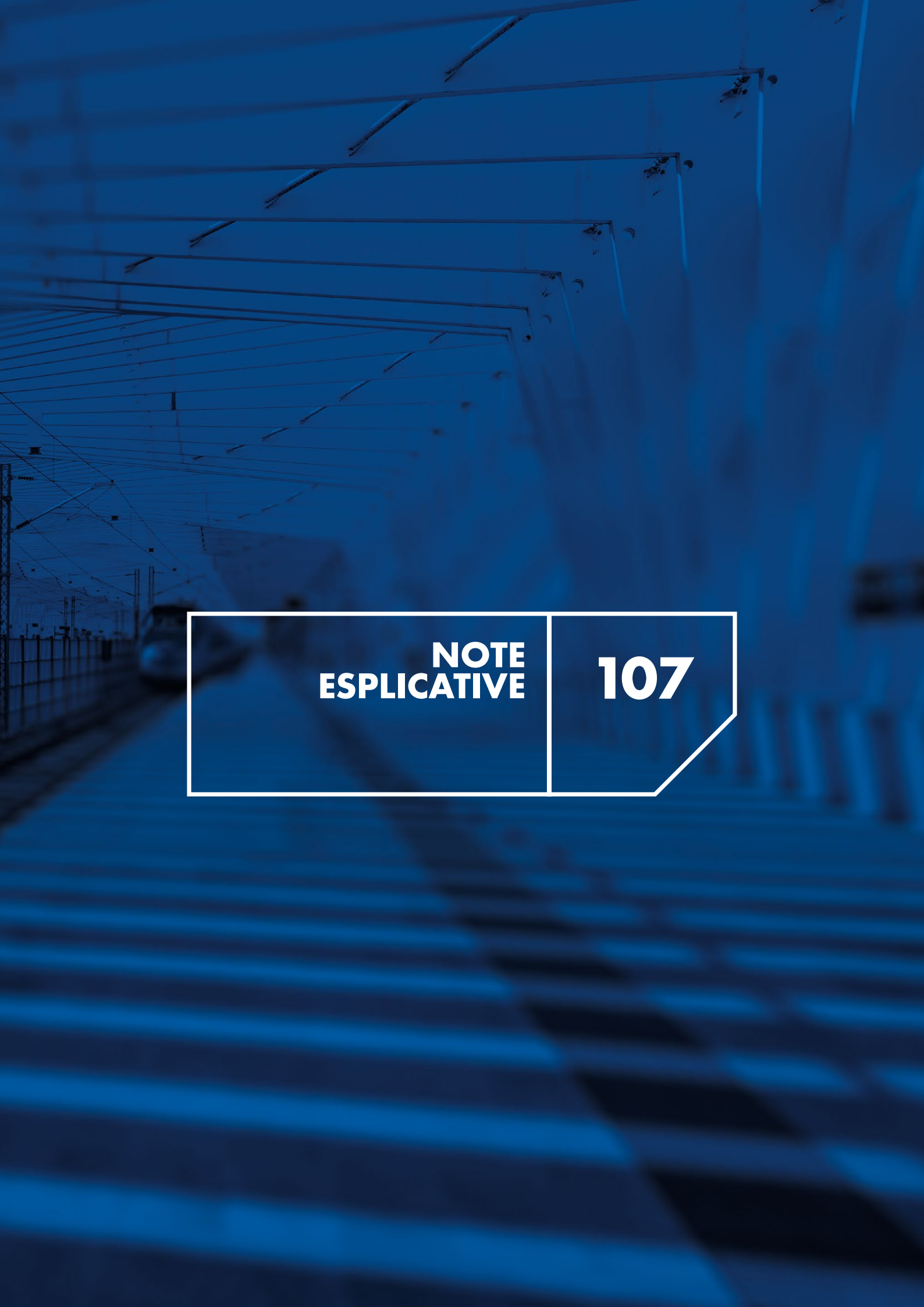
valori in euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Utile/(perdita) di esercizio		(99.078.039)	196.067.988
Imposte sul reddito		–	–
Proventi/(oneri finanziari)	(12)(13) (14)	81.584.688	54.122.900
Ammortamenti	(11)	141.474.283	139.760.932
Accantonamenti e svalutazioni	(11)(13) (30)(31)	101.012.776	46.325.055
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(5) (9)	(98.945.951)	(107.538.302)
Variazione delle rimanenze	(23)	(82.885.363)	(151.770.960)
Variazione dei crediti commerciali	(24)	(51.459.249)	258.644.656
Variazione dei debiti commerciali	(34)	486.554.366	505.272.094
Variazione delle altre attività e passività	(22) (33) (27)	(1.384.366.004)	(4.035.619.132)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(31)	(82.019.174)	(63.927.617)
Pagamento benefici ai dipendenti	(30)	(41.614.219)	(45.672.135)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(12)(13)	(71.682.509)	(36.994.355)
Imposte (pagate)/incassate	(15)	–	–
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		(1.101.424.395)	(3.241.328.876)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(16)	(10.562.035.586)	(10.265.173.439)
Investimenti immobiliari	(17)	(5.598.841)	(11.250.769)
Investimenti in attività immateriali	(19)	(3.352.734)	(1.829.462)
Investimenti in partecipazioni	(20)	(93.622.800)	(132.680.338)
Investimenti al lordo dei contributi		(10.664.609.961)	(10.410.934.008)
Contributi immobili, impianti e macchinari	(16)	10.230.930.431	9.666.140.797
Contributi-Investimenti immobiliari	(17)	–	–
Contributi-attività immateriali	(19)	–	–
Contributi-partecipazioni	(20)	93.622.800	140.433.900
Contributi		10.324.553.231	9.806.574.697
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	(16)	103.565.067	116.737.275
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	(17)	3.357.470	2.308.097
Disinvestimenti in attività immateriali	(19)	1.400.000	253.823
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	(20)	9.237.955	21.228.861
Disinvestimenti		117.560.492	140.528.056

valori in euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		(222.496.238)	(463.831.255)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	(589.729.161)	491.907.322
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(29)	1.831.000.000	1.800.000.000
Contributi in c/impianti su finanziamenti	(21)	10.000.000	10.000.000
Canoni per leasing finanziario	(32)	(22.537.005)	(13.094.689)
Variazione delle attività finanziarie	(21)	(2.710.402)	(7.711.080)
Variazione delle passività finanziarie	(32)	–	(172.348)
Variazione attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	(25)	(9.606.101)	2.097.421
Dividendi	(28)	–	–
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da operazioni straordinarie	(28)	(9.237.954)	(21.228.861)
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		1.207.179.377	2.261.797.765
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio		(116.741.256)	(1.443.362.366)
Disponibilità liquide a inizio esercizio		438.156.683	1.881.519.049
Disponibilità liquide a fine esercizio	(21) (26)	321.415.427	438.156.683
<i>di cui conto corrente intersocietario</i>		<i>146.654.666</i>	<i>306.142.125</i>





**NOTE
ESPLICATIVE**

107

CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

1. Premessa

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

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

La pubblicazione del presente bilancio d'esercizio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 5 marzo 2025 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 2024 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 principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti 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 2023, 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, fino a 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 sostituzioni 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 ed 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 2024 e nell'esercizio 2023 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2024	2023
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,45%	2,47%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,32%	2,54%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	2,33%	2,45%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,31%	2,48%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,62%	2,52%
Rete complementare (Direttrice F)	2,50%	2,47%
Rete AV/AC (Direttrice G)	2,54%	2,62%

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) ed 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, ed 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 ed atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono capitalizzabili sul valore dell'attività. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

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

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

- il progetto è chiaramente identificato ed 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 paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti agli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura, al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi 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.

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 ed interessi (SPPI Test superato).

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

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

(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

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

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

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

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

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

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

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

Il modello di impairment sviluppato in linea con i requisiti previsti dall'IFRS 9 è basato sulla determinazione delle perdite attese (ECL) utilizzando un approccio forward looking.

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'allocation 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 ed 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 obligation, 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 obligation). 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/ Merce (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.
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.

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15
	Natura, tempistiche di soddisfacimento delle performance obligation, significativi termini di pagamento
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 ed 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 ed 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 2024.

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

Il 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.

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

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 o a lungo termine.

Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare

in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB,

con un secondo documento pubblicato il 15 giugno

2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio

2024. 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.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e

per la natura delle stesse, non ha determinato impatti

significativi sulla presente Relazione.

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

Il 25 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB

l'emendamento allo IAS 7 che ha l'obiettivo di

aggiungere requisiti di informativa e indicazioni

all'interno degli obblighi di informativa esistenti,

richiedendo alle entità di fornire informazioni qualitative

e quantitative sugli accordi di finanziamento dei fornitori.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e

per la natura delle stesse, non ha determinato impatti

significativi sulla presente Relazione.

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

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

Il 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 ed è in

corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro

applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

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 the Classification and Measurement of Financial Instruments**

Nel mese di maggio 2024 lo IASB ha pubblicato le Modifiche alla classificazione e valutazione degli strumenti finanziari che hanno modificato l'IFRS 9 Strumenti finanziari e l'IFRS 7 Strumenti finanziari: informazioni integrative. Nel dettaglio lo IASB ha modificato le disposizioni relative a: (i) liquidazione di passività finanziarie mediante un sistema di pagamento elettronico; (ii) valutare le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa delle attività finanziarie, comprese quelle con caratteristiche legate ai fattori ambientali, sociali e di governance (ESG); (iii) informativa relativa agli investimenti in strumenti rappresentativi di capitale designati al fair value rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo e (iv) informativa aggiuntiva per gli strumenti finanziari con caratteristiche contingenti che non sono direttamente correlate ai rischi e ai costi di base del prestito. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

- **IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements**

Nel mese di aprile 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio contabile, che sostituirà lo IAS 1 Presentazione del bilancio, per migliorare la rendicontazione dei risultati finanziari. L'IFRS 18 Presentazione e informativa in bilancio migliorerà la qualità dell'informativa finanziaria attraverso requisiti in materia di: (i) subtotali definiti nel conto economico; (ii) informativa sulle misure di performance definite dalla direzione; e (iii) aggiunta di nuovi principi per l'aggregazione e la disaggregazione delle informazioni. L'IFRS 18 entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

- **IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures**

Il 9 maggio 2024 lo IASB ha emesso un nuovo principio contabile, l'IFRS 19 Controllate senza

responsabilità pubblica: informazioni integrative, che consente di semplificare i sistemi e i processi di reporting per le società, riducendo i costi di redazione dei bilanci delle controllate ammissibili, pur mantenendo l'utilità di tali bilanci per i loro utilizzatori. L'IFRS 19 entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

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 la crisi tra Russia e Ucraina e la crisi in Medio Oriente, la situazione macroeconomica 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 sull'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 descritto al paragrafo relativo agli "Immobili, impianti e macchinari". La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici, di uso e di settore, per aggiornare tali volumi. Tali aggiornamenti periodici potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

La determinazione dell'ammortamento rappresenta una stima contabile complessa influenzata da molteplici fattori, tra cui: la stima dei volumi di produzione espressi in treni-Km, la stima del valore residuo 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

	2024	2023	Variazione
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.360.674	1.241.419	119.255
√ Ricavi da servizi in concessione	96.131	6.502	89.629
√ Pedaggio	1.253.926	1.224.927	28.999
√ Servizi di traghettamento	10.617	9.990	627
Altri ricavi da servizi	446.726	246.719	200.007
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	258.513	47.359	211.154
Ricavi da servizi diversi	64.646	61.153	3.493
√ Prestazioni sanitarie	45.995	42.671	3.324
√ Ricavi GSM-R	4.452	4.347	105
√ Altri ricavi diversi	14.199	14.134	65
Lavori conto terzi	117.246	134.333	(17.087)
Vendita materiale	6.321	3.874	2.447
Ricavi da contratti con i clienti	1.807.400	1.488.138	319.262
Ricavi diversi	967.296	1.116.475	(149.179)
√ Contributi da Stato	965.557	1.114.980	(149.423)
√ Contributi UE	1.350	1.495	(145)
√ Noli e altri accantonamenti o rilasci	389	–	389
Ricavi da Gestione Immobiliare	102.677	108.533	(5.856)
√ Canoni di locazione	88.736	91.408	(2.672)
√ Riaddebito oneri condominiali e IRE	12.694	11.673	1.021
√ Vendita spazi pubblicitari	1.247	5.452	(4.205)
Altri ricavi vendite e prestazioni	1.069.973	1.225.008	(155.035)
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.877.373	2.713.146	164.227

I “Ricavi da Servizi di Infrastruttura” registrano un incremento pari a 119.255 mila euro, derivante dai seguenti fattori:

- maggiori ricavi da servizi in concessione per 89.629 mila euro, grazie al subentro di RFI nella gestione delle linee ferroviarie Torino-Ceres e c.d. Canavesana a partire dal 1° gennaio 2024 per 33.062 mila euro (di cui 7.916 mila euro da gestione e 25.146 mila euro da lavori di costruzione/miglioria), ed ai lavori di miglioria sulla Ferrovia Centrale Umbra per la parte restante, in coerenza con i relativi costi;
- maggiori ricavi da pedaggio per 28.999 mila euro ascrivibili per 22.740 mila euro all’incremento delle tariffe, dovuto alla rivalutazione Istat dell’1,4% (che interessa soprattutto i segmenti lunga percorrenza e regionale), per 5.822 mila euro all’incremento dei volumi di traffico circolati (soprattutto nel segmento lunga percorrenza) e per la parte restante al saldo delle penali da performance regime e da circolazione;
- i ricavi per servizi di traghettamento non registrano variazioni sostanziali rispetto all’esercizio precedente.

La voce “Altri ricavi da servizi” si incrementa di 200.007 mila euro a seguito dei seguenti fenomeni:

- maggiori ricavi per servizi accessori alla circolazione per 211.154 mila euro, di cui 206.302 mila euro conseguenti principalmente all’aumento del costo dell’energia elettrica di trazione che RFI ribalta alle IF (220.495 mila euro), mitigato da maggiori conguagli negativi rispetto all’analogo esercizio precedente (14.193 mila euro), ed all’incremento del valore delle altre prestazioni collegate al trasporto (4.852 mila euro), in particolare parking e preriscaldamento. La crescita dei ricavi da vendita energia da trazione (al pari dei corrispondenti costi) è riconducibile, per circa 218,4 milioni di euro, alla stabilizzazione

del prezzo di acquisto dell’energia rispetto agli andamenti osservati nel corso del 2023 – tale effetto è attribuibile anche alla valorizzazione del contributo previsto dal Regime Tariffario Speciale (rete 3kV), in linea con l’evoluzione del costo lordo – e, per la parte restante, ad un effetto volumi per maggiore traffico e quindi consumo elettrico rispetto all’esercizio precedente;

- leggero incremento di 3.493 mila euro dei ricavi da servizi diversi, legato principalmente al maggior fatturato derivante dalle prestazioni sanitarie effettuate nell’esercizio;
- decremento di 17.087 mila euro dei lavori conto terzi;
- incremento significativo delle vendite di materiali di scorta e materiale, che risultano più che raddoppiate (2.447 mila euro).

I ricavi diversi si decrementano di 149.179 mila euro, principalmente per l’effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori contributi da Stato per 149.423 mila euro, derivanti dal duplice effetto di:
 - minori contributi da Stato stanziati dal MEF a valere sul CdP - parte Servizi - per 142.840 mila euro;
 - minori stanziamenti per 6.583 mila euro riguardanti i contributi straordinari, sottoforma di credito d’imposta, per l’acquisto di energia elettrica e gas naturale;
- minori contributi dall’Unione Europea per 145 mila euro;
- maggiori ricavi per noli di materiale rotabile per 389 mila euro.

La voce “Ricavi da Gestione Immobiliare” registra un decremento di 5.856 mila euro, dovuto in parte alla scadenza del contratto con il concessionario di spazi pubblicitari ed in parte a minori conguagli positivi riferiti ad annualità precedenti (canoni di retrocessione).

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

	2024	2023
Mercato geografico		
Nazionale	1.804.689	1.484.762
UE	1.679	2.492
Extra UE	1.032	884
Totale ricavi contratti con i clienti	1.807.400	1.488.138
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	46.635	42.873
Servizi trasferiti nel corso del tempo	1.760.765	1.445.265
Totale ricavi contratti con i clienti	1.807.400	1.488.138
Altri ricavi delle vendite e prestazioni	1.069.973	1.225.008
TOTALE DEI RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI	2.877.373	2.713.146
Con riferimento ai servizi elencati la società presenta una struttura mono-settoriale.		

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

valori in migliaia di euro

	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti per contratti con i clienti classificati nei crediti commerciali correnti/non correnti	394.750	326.266
Attività da contratto	72.610	49.222
Fatture da emettere	69.775	60.100
Passività da contratto	(19.890)	(42.900)

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 2023	109.322	(42.900)
Ricavi rilevati nell'esercizio inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		33.246
Incremento passività da contratto al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		(10.236)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(144.906)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	64.322	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	113.647	
Saldo al 31 dicembre 2024	142.385	(19.890)

5. Altri proventi

Il dettaglio degli “Altri proventi” è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro			
	2024	2023	Variazione
Proventi diversi			
Proventi e prestazioni diverse	42.927	46.817	(3.890)
Plusvalenze	99.150	107.587	(8.437)
Totale	142.077	154.404	(12.327)

Il decremento degli altri proventi, pari a 12.327 mila euro, è attribuibile principalmente alle seguenti variazioni:

- minori plusvalenze per 8.437 mila euro legate alla vendita del tolto d’opera (10.419 mila euro),

parzialmente compensate da minori plusvalenze da alienazioni immobiliari (1.982 mila euro);

- minori proventi diversi per 3.890 mila euro, relativi principalmente a minori sopravvenienze attive rilevate nel 2024 rispetto al precedente esercizio.

6. Costo del personale

La composizione del “Costo del personale” è rappresentata nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro			
	2024	2023	Variazione
Personale a ruolo	1.839.601	1.633.080	206.521
√ Salari e stipendi	1.307.485	1.223.960	83.525
√ Oneri sociali	347.279	326.168	21.111
√ Altri costi del personale a ruolo	4.292	(6.560)	10.852
√ Trattamento di fine rapporto	87.282	81.817	5.465
√ Accantonamenti e Rilasci	93.263	7.695	85.568
Personale Autonomo e Collaborazioni	105	56	49
√ Salari e stipendi	50	11	39
√ Oneri sociali	55	45	10
Altri costi	53.357	41.537	11.820
√ Lavoro inter. Pers distaccato e Stage	827	1.679	(852)
√ Altri costi collegati al personale	52.529	39.858	12.671
Totale	1.893.063	1.674.673	218.390

Nel 2024 si è registrato un significativo aumento della voce “Costo del personale” rispetto all’esercizio precedente, determinato sostanzialmente dall’incremento delle consistenze, parzialmente mitigato dall’effetto del turnover (2.294 entrate a fronte di 1.607 uscite nell’esercizio in esame). L’inserimento di varie professionalità è legato principalmente all’applicazione del nuovo modello manutentivo oltre che alla necessità di far fronte ai maggiori impegni derivanti dall’imponente programma di investimenti, che ha

generato come diretta conseguenza la rivisitazione dei volumi di operatività.

Nello specifico, la variazione di 218.390 mila euro della voce “Costo del personale” deriva dall’effetto congiunto dei maggiori costi per personale a ruolo (206.521 mila euro) - ascrivibile principalmente all’incremento delle competenze fisse ed accessorie - e per personale autonomo e collaborazioni (49 mila euro), nonché dai maggiori altri costi (11.820 mila euro).

Si riportano di seguito le consistenze medie dell'esercizio.

valori in migliaia di euro

	2024	2023	Variazione
Consistenza media	2024	2023	Variazione
Dirigenti	346	309	37
Quadri	6.230	5.835	395
Altro personale	25.807	24.273	1.534
TOTALE	32.383	30.417	1.966

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2024	2023	Variazione
Materiali e materie di consumo	813.117	747.174	65.943
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	223.774	12.434	211.340
Illuminazione e forza motrice	103.032	106.391	(3.359)
Accantonamenti/Rilasci	5.447	23.758	(18.311)
Totale	1.145.370	889.757	255.613

L'incremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 255.613 mila euro è dovuto principalmente a:

- Maggiori costi per Materiali e materie di consumo per 65.943 mila euro, legati a:
 - maggiori costi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 35.609 mila euro, dovuto alla variazione dei prezzi delle materie prime;
 - maggiori costi per l'acquisto di materiali di consumo per 6.535 mila euro;
 - maggiori consumi di materiali per 23.799 mila euro dovuti:
 - all'incremento degli impieghi sui progetti di investimento pari a 29.916 mila euro, legati all'avanzamento dei lavori e compensati integralmente con le relative capitalizzazioni;
 - all'incremento degli impieghi in conto esercizio pari a 33.917 mila euro, legati principalmente a maggiori esigenze per le attività delle Officine Nazionali Infrastruttura e dei lavori in conto terzi;
 - all'incremento dei ricavi per lavori in economia pari a 40.034 mila, per la produzione dei

prodotti finiti e semilavorati da parte delle Officine Nazionali (impianti di Bari, Pontassieve e Bologna) di cuori, deviatori, giunti isolanti, incollati ed apparecchiature.

- Maggiori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari a 211.340 mila euro, dovuti principalmente all'effetto combinato della riduzione del prezzo medio annuo del costo dell'energia e del più consistente incremento della quota compensativa regolata dal Regime Tariffario Speciale di cui gode RFI, il cui particolare algoritmo di calcolo, deliberato dall'Ente di regolazione del mercato elettrico (ARERA), è correlato a parametri retroattivi in funzione del prezzo dell'energia.
- Minori costi di illuminazione e forza motrice pari a 3.359 mila euro, riconducibili sostanzialmente alla riduzione del prezzo medio annuo dell'energia elettrica.
- Minori esigenze di accantonamenti a fondo per materie prime sussidiarie e merci per 18.311 mila euro.

8. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2024	2023	Variazione
Prestazioni per il trasporto	20.115	23.990	(3.875)
Servizi di manovra	864	1.399	(535)
Servizi di traghettamento	14.305	17.250	(2.945)
Servizi trasporto merci	4.946	5.341	(395)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	601.640	579.545	22.095
Servizi e lavori appaltati per c/terzi	139.349	81.859	57.490
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	156.889	156.205	684
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	305.402	341.481	(36.079)
Servizi immobiliari e utenze	125.581	121.171	4.410
Servizi amministrativi ed informatici	157.588	135.770	21.818
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	3.412	2.760	652
Costi per godimento beni di terzi	48.946	41.407	7.539
Diversi	223.409	156.935	66.474
√ Consulenze	3.698	4.187	(489)
√ Assicurazioni	23.871	11.734	12.137
√ Prestazioni professionali	7.000	7.058	(58)
√ Provvigioni alle agenzie	5	16	(11)
√ Costi comuni di Gruppo	3.636	4.464	(828)
√ Altro *	185.674	147.657	38.017
√ Accantonamenti e rilasci Altro	(475)	(18.181)	17.706
Totale	1.180.691	1.061.578	119.113

* Per una più corretta esposizione nel 2023 sono state riclassificate dagli "oneri finanziari" nei costi per servizi le commissioni bancarie su c/c (117 mila euro)

L’incremento complessivo della voce “Costi per servizi” ammonta a 119.113 mila euro e deriva principalmente dall’effetto combinato di diversi fattori di seguito illustrati.

La fine del servizio di traghettamento, a partire da ottobre 2023, sulla tratta Messina-Reggio Calabria (resta invece attiva la tratta Messina- Villa San Giovanni) ha generato una riduzione dei costi complessivi di tale servizio pari a 2.945 mila euro. I maggiori lavori di miglioria legati a Ferrovie Concesse (Canavesana, FCU, FUC) sono alla base dell’incremento dei costi per servizi e lavori appaltati conto terzi pari a 57.490 mila euro. I costi per servizi pulizia ed altri servizi appaltati restano stabili rispetto al 2023.

Nel 2024 si registra una riduzione dei costi per manutenzione e riparazione beni mobili ed immobili per 36.079 mila euro, in quanto l’azienda, vista la natura degli interventi legati agli eventi meteo estremi dovuti al climate change, ha optato per investimenti

mirati a migliorare la resilienza dell’infrastruttura con l’adeguamento ai nuovi standard. L’incremento dei costi per servizi immobiliari ed utenze, per 4.410 mila euro, è ascrivibile principalmente ad un aumento del costo delle utenze idriche ed ai maggiori corrispettivi per la gestione dei contratti immobiliari verso la consociata Ferservizi. Anche l’incremento dei costi per servizi amministrativi ed informatici, per 21.818 mila euro, è principalmente legato a maggiori corrispettivi per servizi informatici continuativi verso la consociata FS Technology. Le spese di comunicazione esterna e pubblicità crescono leggermente di 652 mila euro per sponsorizzazioni. I maggiori costi per godimento beni di terzi per 7.539 mila euro sono legati per 3.356 mila euro al noleggio della telefonia mobile, per 2.793 mila euro ad oneri condominiali riferiti agli uffici occupati dal personale interno e per la parte restante al noleggio di altri beni. Infine, la crescita dei costi diversi per 66.474 mila euro deriva in parte da minori rilasci di fondi per rischi ed

oneri per 17.705 mila euro ed in parte da maggiori costi principalmente per:

- assicurazioni per 12.138 mila euro, in seguito all’aggiudicazione della nuova gara a tariffe di mercato crescenti rispetto al precedente contratto;
- prestazioni di security rese nelle stazioni dalla consociata Fs Security per 15.968 mila euro;
- servizi di cybersecurity verso la consociata FS Technology per 3.656 mila euro;
- contratto di service con la capogruppo per 3.571 mila euro;
- viaggi e soggiorni, pari a 3.037 mila euro, dovuti all’aumento delle consistenze e dei costi di pernottamento.

9. Altri costi operativi

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

valori in migliaia di euro

	2024	2023	Variazione
Altri costi	97.752	60.935	36.817
Imposte tasse e tributi locali*	43.073	38.755	4.318
Minusvalenze	204	49	155
Accantonamenti/rilasci	–	(88)	88
Totale	141.029	99.651	41.378

*Per una più corretta esposizione nel 2023 sono state riclassificate dagli oneri finanziari agli altri costi operativi le imposte di registro (4 mila euro).

Gli “Altri Costi Operativi” presentano un incremento di 41.378 mila euro, attribuibile principalmente a:

- maggiori altri costi per 36.817 mila euro, dovuti principalmente al pagamento nell’anno di sentenze per riserve risarcitorie per 23.147 mila euro, agli oneri connessi alla vendita del cd scalo Farini derivanti da impegni contrattuali ex Accordo di Programma 2017 con il Comune di Milano per 5.476 mila euro, ed a maggiori costi per Carta di Libera Circolazione per 4.009 mila euro, legati all’aumento del traffico e all’aumento delle consistenze del personale;
- maggiori imposte e tasse per 4.318 mila euro, dovuti principalmente a maggiori imposte per raccolta rifiuti.

10. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 1.439.251 mila euro, si riferiscono a costi interni per impiego di personale ed oneri indiretti per 723.006 mila euro, ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 716.245 mila euro, coerenti con i relativi impieghi di materiale sugli investimenti.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso del 2024, rispetto all’esercizio precedente, pari a 159.643 mila euro, sono attribuibili principalmente alle contabilizzazioni legate alla prosecuzione degli investimenti PNRR.

11. Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2024	2023	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.772	3.860	(88)
Ammortamento attività materiali	134.557	132.599	1.958
Ammortamento investimenti immobiliari	3.145	3.302	(157)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	5.890	18.434	(12.544)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	3.649	14.073	(10.424)
Svalutazione delle disponibilità liquide	28	(839)	867
Accantonamenti	(35.000)	–	(35.000)
Totale	116.041	171.429	(55.388)

L'aumento della quota di ammortamento rispetto all'esercizio precedente è dovuto all'iscrizione di nuovi contratti soggetti all'applicazione dell'IFRS 16. Le svalutazioni di immobili, impianti e macchinari risultano inferiori rispetto a quelle effettuate nell'esercizio precedente. Le minori rettifiche e riprese di valore su crediti, per 10.424 mila euro, sono riconducibili a minori

svalutazioni di crediti commerciali rispetto alle esigenze emerse in sede di bilancio al 31 dicembre 2023. Sulla base delle analisi effettuate nel corso dell'anno sulle richieste di accesso al fondo sostegno al reddito ed all'occupazione, è emersa la necessità di rilasciare il fondo per 35.000 mila euro, in quanto risultato esuberante rispetto a quanto necessario.

12. Proventi finanziari

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

valori in migliaia di euro

	2024	2023	Variazione
Proventi finanziari diversi	10.571	12.136	(1.565)
Utili su cambi	38	1	37
Totale	10.609	12.137	(1.528)

Il decremento della voce "Proventi finanziari" è pari a 1.528 mila euro ed è riconducibile principalmente ai minori proventi finanziari sullo strumento derivato IRS

detenuto dall'azienda per 2.145 mila euro, compensati da maggiori proventi finanziari diversi per 580 mila euro e maggiori utili su cambi per 37 mila euro.

13. Oneri finanziari

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

valori in migliaia di euro

	2024	2023	Variazione
Oneri finanziari su debiti*	90.397	104.560	(14.163)
Svalutazioni di attività finanziarie	(104)	(72)	(32)
Perdite su cambi	38	12	26
Oneri finanziari sulle passività per leasing	1.863	968	895
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	–	(39.329)	39.329
Totale	92.194	66.139	26.055

*Per una più corretta esposizione nel 2023 sono state riclassificate nei costi per servizi le commissioni bancarie su c/c (117 mila euro) e le imposte di registro negli altri costi operativi (4 mila euro).

Gli "Oneri finanziari" subiscono un incremento pari a 26.055 mila euro, attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- minori oneri finanziari su debiti per 14.163 mila euro derivanti principalmente da minori interessi e altri oneri verso banche ed istituti finanziari per 4.228 mila euro, legati principalmente al rimborso di tre finanziamenti a medio lungo termine, minori oneri per Interest Cost per 3.037 mila euro, minori accantonamenti di oneri finanziari per 5.219 mila
- euro, minori oneri vs Controllante per 598 mila euro e minori interessi passivi su strumenti derivati per 1.081 mila euro;
- minori accantonamenti e rilasci per 39.329 mila euro, derivanti sostanzialmente da rilasci effettuati l'anno precedente e non verificatisi anche in questo esercizio;
- maggiori oneri finanziari sulle passività per leasing per 895 mila euro, derivanti 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 166.899 mila euro. L'incremento rispetto allo scorso anno è determinato dagli oneri finanziari sul finanziamento Loan Agreement di 2 milioni di euro e da quelli relativi

all'utilizzo delle linee di credito a breve verso la Controllante, necessarie per far fronte alla discrasia temporale tra l'incasso delle risorse statali a copertura degli investimenti ed 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

	2024
Costo ammortizzabile civilistico	4.875.124
Contributi c/impianti da Stato fino al 2024	63.043.675
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2024	4.055.205
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	55.766.307
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico	3.567.961
Totale costo ammortizzabile fiscale	131.308.271
Totale Quota amm. Fiscale	3.213.107



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 attività

	2024 Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari
Costo storico	117.320.548	326.298	562.408
Ammortamenti e perdite di valore	(23.979.119)	(70.786)	(191.266)
Contributi	(62.847.941)	(180.488)	(278.698)
Consistenza al 31.12.2023	30.493.488	75.024	92.444
Investimenti	27.753	–	21.197
Passaggi in esercizio	3.724.595	4.705	19.487
Ammortamenti	(116.831)	(317)	(9.623)
Perdite di valore	–	–	–
Operazioni straordinarie	–	–	–
Variazioni costo storico per scissione	–	–	–
Variazione contributi	(3.682.774)	(4.142)	(19.487)
Incrementi per calaggio di anticipi	–	–	–
Passaggi in esercizio	(3.682.774)	(4.142)	(19.487)
Alienazioni e dismissioni	(3.716)	–	(3)
Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni	(14.040)	–	(687)
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	3.849	–	705
Decrementi contributi per altre dismissioni	2.527	–	84
Decrementi svalutazione/rivalutazione per dismissioni	3.948	–	(105)
Altre riclassifiche	20.733	499	–
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	(3.957)	5.458	–
Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche	14.791	(633)	–
Variazioni contributi per riclassifiche	4.983	(4.248)	–
Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche	4.916	(78)	–
Totale variazioni	(30.240)	745	11.571
Costo storico	121.054.899	336.461	602.405
Ammortamenti e perdite di valore	(24.068.446)	(71.814)	(200.289)
Contributi	(66.523.205)	(188.878)	(298.101)
Consistenza al 31.12.2024	30.463.248	75.769	104.015

di potenziamento della linea e 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 di carattere tecnologico. Per maggiori

informazioni si rimanda a quanto esposto nel capitolo "Investimenti" della Relazione sulla Gestione. Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 134.557 mila euro, di cui 20.674 mila euro riferibili ad Attività per diritti d'uso (IFRS 16).

valori in migliaia di euro

Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Manutenzione straordinaria	Totale
1.284.225	374.649	31.750.190	3.854.897	155.473.215
(365.435)	(216.206)	(1.588.321)	–	(26.411.133)
(788.314)	(93.272)	(25.005.940)	(3.854.897)	(93.049.550)
130.476	65.171	5.155.929	–	36.012.532
80	12	8.147.197	2.414.496	10.610.735
57.608	4.664	(1.878.084)	(1.932.975)	–
(3.183)	(4.603)	–	–	(134.557)
–	–	(2.833)	–	(2.833)
–	–	474	–	474
–	–	474	–	474
(57.605)	(4.663)	(5.980.738)	(481.521)	(10.230.930)
–	–	(7.816.434)	(2.414.496)	(10.230.930)
(57.605)	(4.663)	1.835.696	1.932.975	–
(664)	(235)	–	–	(4.618)
(5.445)	(10.494)	–	–	(30.666)
3.215	8.250	–	–	16.019
1.391	1.625	–	–	5.627
175	384	–	–	4.402
–	–	15.757	–	36.989
1	(2)	197.519	(281.213)	(82.194)
–	–	–	–	14.158
(1)	2	(181.762)	281.213	100.187
–	–	–	–	4.838
(3.764)	(4.825)	301.773	–	275.260
1.336.469	368.829	38.217.296	4.336.418	166.252.777
(365.228)	(212.175)	(1.591.154)	–	(26.509.106)
(844.529)	(96.308)	(31.168.440)	(4.336.418)	(103.455.879)
126.712	60.346	5.457.702	–	36.287.792

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2024 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 10.230.930 mila euro, di cui 2.354.154 mila euro derivanti da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali e 7.876.776 mila euro da fonti Statali e costituiti principalmente da:

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

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	1.508.118	1.735.364	20.072	3.263.553
Ammortamenti e perdite di valore	(1.017.094)	(803.825)	(288)	(1.821.208)
Contributi	(24.494)	(300.985)	(1.506)	(326.985)
Consistenza al 31.12.2023	466.530	630.554	18.278	1.115.362
Investimenti/acquisizioni	–	98	5.501	5.599
Passaggi in esercizio	–	11.985	(11.985)	–
Ammortamenti	–	(3.145)	–	(3.145)
Perdite di valore	–	–	(136)	(136)
Variazioni dei contributi	–	(10.983)	10.983	–
Alienazioni e dismissioni	(1.722)	(1.635)	–	(3.357)
Decrementi costo storico	(10.478)	(5.562)	–	(16.040)
Decremento F.do Ammortamento	–	1.831	–	1.831
Decrementi contributi	594	884	–	1.478
Decrementi svalutazioni/rivalutazione	8.162	1.212	–	9.374
Riclassifiche	(2.462)	1.988	(11.517)	(11.991)
Variazioni costo storico	(3.193)	11.531	8.728	17.066
Variazioni F.do Ammortamento	–	(3.198)	–	(3.198)
Variazioni contributi	12	(746)	(20.245)	(20.979)
Variazioni svalutazioni/rivalutazioni	719	(5.599)	–	(4.880)
Totale variazioni	(4.184)	(1.692)	(7.154)	(13.030)
Costo storico	1.494.447	1.753.416	22.315	3.270.178
Ammortamenti e perdite di valore	(1.008.213)	(812.723)	(424)	(1.821.360)
Contributi	(23.888)	(311.831)	(10.767)	(346.486)
Consistenza al 31.12.2024	462.346	628.862	11.124	1.102.332

18. Diritto di utilizzo beni in leasing

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2024.

valori in migliaia di euro

ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e Macchinari	Altri beni	Totale
Costo storico	53.448	176	17.733	71.357
Fondo ammortamento	(16.197)	(125)	(12.655)	(28.977)
Consistenza al 01.01.2024	37.251	51	5.078	42.380
Investimenti (nuovi leasing)	27.696	21.005	–	48.701
Ammortamenti	(10.229)	(7.298)	(3.147)	(20.674)
Alienazioni e dismissioni	–	–	–	–
Costo storico	(652)	–	(7.194)	(7.819)
Fondo ammortamento	652	–	7.194	7.819
Altre variazioni	20.757	–	–	20.757
Costo storico	9.839	–	–	9.839
Fondo ammortamento	10.918	–	–	10.918
Totale variazioni	38.224	13.707	(3.147)	48.784
Costo storico	90.330	21.181	10.539	122.050
Ammortamenti e perdite di valore	(14.855)	(7.423)	(8.608)	(30.886)
Consistenza al 31.12.2024	75.475	13.758	1.931	91.164

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	2024
Passività del leasing al 1° gennaio	43.218
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	48.701
Rilevazione oneri finanziari	1.863
Pagamenti	(22.537)
Altre variazioni	20.820
Passività del leasing al 31 dicembre 2024	92.065

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

valori in migliaia di euro

Impatti a conto economico	2024
Ammortamento dei diritti d'uso	20.674
Interessi passivi sulle passività del leasing	1.863
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	48.904
Totale impatti a conto economico	71.441

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

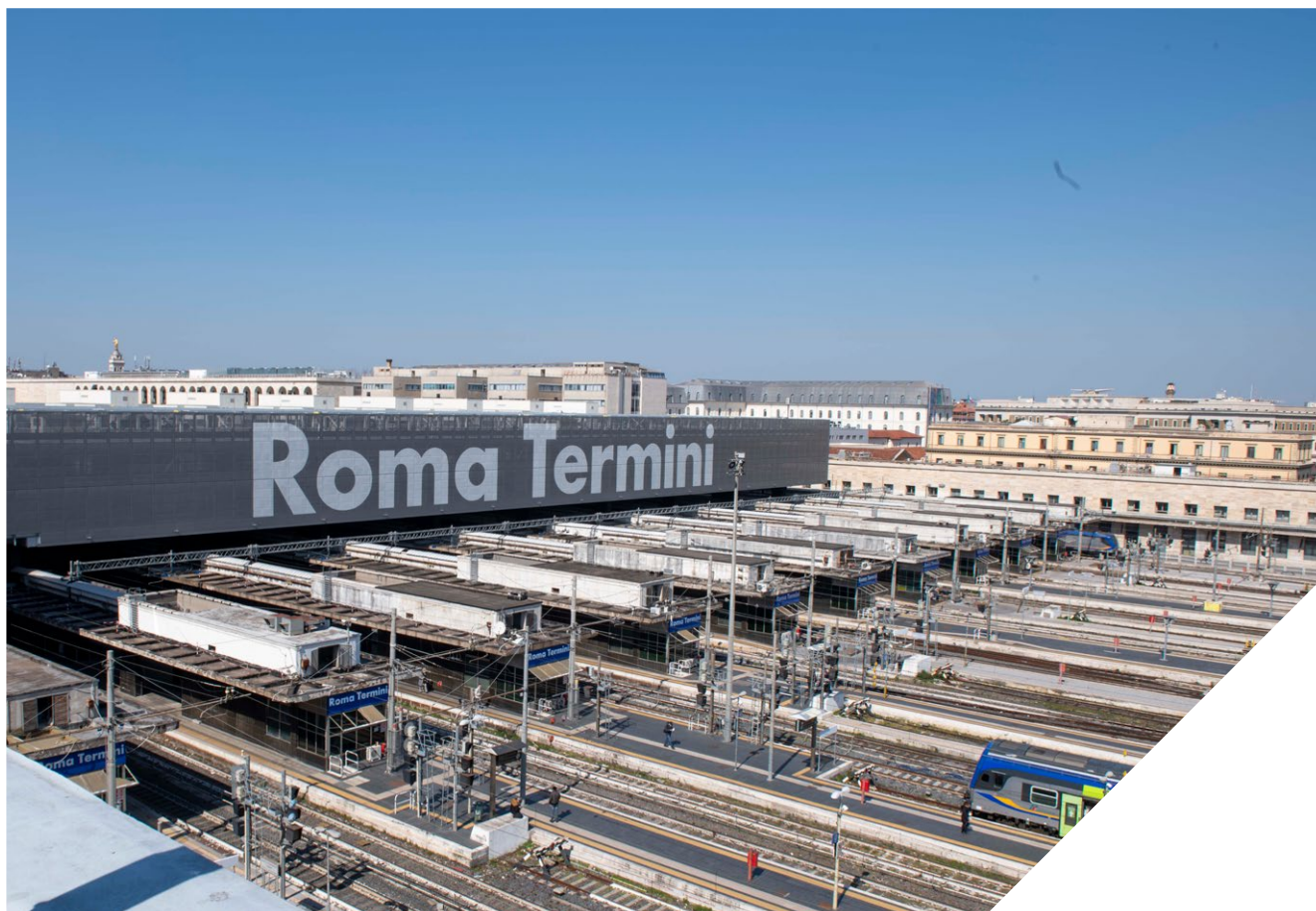
Passività del leasing rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i leasing	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
92.064.918	25.170.697	50%

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	102.677	96.764	103.068	105.990	109.455	109.964	627.918



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	127.146	684.001	22.317	833.464
Ammortamenti e perdite di valore	(82.104)	(158.310)	–	(240.414)
Contributi	(26.489)	(395.582)	(17.465)	(439.536)
Consistenza al 31.12.2023	18.553	130.109	4.852	153.514
Investimenti/acquisizioni	1.400	–	1.953	3.353
Passaggi in esercizio	1.856	69.744	(71.600)	–
Ammortamenti	(457)	(3.316)	–	(3.773)
Perdite di valore	–	–	–	–
Variazioni e contributi	(1.856)	(69.744)	71.600	–
Alienazioni e dismissioni	(1.400)	–	–	(1.400)
Decrementi costo storico	(1.400)	–	–	(1.400)
Operazioni straordinarie	–	–	3.756	3.756
Variazioni costo storico	–	–	3.756	3.756
Altre riclassifiche	–	–	(4.241)	(4.241)
Variazioni costo storico	–	–	68.927	68.927
Variazioni contributi	–	–	(73.168)	(73.168)
Variazioni svalutazione/rivalutazione	–	–	–	–
Totale variazioni	(457)	(3.316)	1.468	(2.305)
Costo storico	129.002	753.745	25.353	908.100
Ammortamenti e perdite di valore	(82.561)	(161.626)	–	(244.187)
Contributi	(28.345)	(465.326)	(19.033)	(512.704)
Consistenza al 31.12.2024	18.096	126.793	6.320	151.209

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 31.12.2024	Valore netto 31.12.2023
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	57.300	66.537
Imprese collegate	48.206	48.206
Altre imprese	48	48
Totale	105.554	114.791

valori in migliaia di euro

	Valore Netto	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto
	31.12.2023	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni/ rimborsi	31.12.2024
Partecipazioni in imprese controllate						
Blu Jet S.r.l.	200	–	–	–	–	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di parte- cipazioni S.p.A.	48.455	–	–	–	–	48.455
Terminali Italia S.r.l.	9.238	–	–	–	(9.238)	–
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.	8.877	–	–	–	–	8.877
Stretto di Messina S.p.A.	39.329	–	–	–	–	39.329
Altre Imprese						
Isfort S.p.A.	48	–	–	–	–	48
Totale	114.791	–	–	–	(9.238)	105.554

valori in migliaia di euro

	Valore Netto		Movimenti dell'esercizio			Valore Netto
	31.12.2022	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni/ rimborsi	31.12.2023
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	–	(9.554)	(39.329)	–	–
Totale	143.774	1.800	(9.554)	–	(21.229)	114.791

Le partecipazioni, che ammontano a 105.554 mila euro, hanno registrato nel corso del 2024 una riduzione di circa 9.238 mila euro. Questa variazione è attribuibile interamente all'effetto della dismissione della partecipazione di Terminali Italia S.r.l. a favore di Mercitalia Logistics S.p.A..

Inoltre, è stato contabilizzato l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di Partecipazioni S.p.A., pari a 93.623 mila euro, che non risulta in evidenza in quanto interamente

compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF e riversati alla controllata. Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate, ed il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza. 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 31.12.2024	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2024 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	304	2.171	100,00%	2.171	200	(1.971)
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	1.415.791	1.208	1.419.606	90,92%	1.290.724	48.455	(1.242.270)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	8.677	84.551	100,00%	84.551	3.145	(81.405)
Infrarail S.r.l.	Roma, Via Marsala 41	5.500	412	10.278	100,00%	10.278	5.500	(4.778)
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	20.476	394	18.176	50,00%	9.088	8.877	(211)
Stretto di Messina S.p.A.	Roma, Via Marsala 27	672.527	12.317	686.107	5,83%	39.993	39.329	(665)

* La Società adotta i principi contabili internazionali (IAS-IFRS).

valori in migliaia di euro

	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
31.12.2024										
Partecipazioni in imprese collegate										
Stretto di Messina S.p.A.	5,83%	504.201	271.477	775.678	33.597	55.973	89.570	17.425	5.108	12.317
Quadrante Europa Ter- minal Gate S.p.A.	50,00%	3.869	17.392	21.262	1.695	1.391	3.085	1.316	922	394
31.12.2023										
Partecipazioni in imprese collegate										
Stretto di Messina S.p.A.	5,83%	492.494	253.882	746.376	29.087	43.499	72.585	3.873	86.471	(82.598)
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

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								
	31.12.2024			31.12.2023			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	75.194	10.000	85.194	85.194	10.000	95.194	(10.000)	–	(10.000)
Crediti per finanziamenti	60.153	–	60.153	59.179	–	59.179	974	–	974
Altri crediti finanziari	14	148.290	148.304	75	306.335	306.410	(61)	(158.045)	(158.106)
Titoli	834	–	834	540	–	540	294	–	294
Derivati	–	176	176	–	314	314	–	(138)	(138)
Valore lordo attività finanziarie	136.195	158.466	294.661	144.988	316.649	461.637	(8.793)	(158.183)	(166.976)
Fondo svalutazione	(194)	(100)	(294)	(198)	(199)	(397)	4	99	103
Totale attività finanziarie	136.001	158.366	294.367	144.790	316.450	461.240	(8.789)	(158.084)	(166.873)

Il saldo dei crediti verso il MEF, pari a 85.194 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"), il cui valore si decrementa di 10.000 mila euro rispetto al 31.12.2023 per effetto della rata incassata nel corso dell'anno.

Nella voce Titoli sono iscritti al *fair value* i titoli *Webuild* ex Astaldi per 834 mila euro.

I crediti per finanziamenti non correnti, pari a 60.153

mila euro, riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (40.487 mila euro), presso Intesa (10.563 mila euro) e presso BNL (7.665 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 158.106 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

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	5.225	211.239	216.464	5.863	96.499	102.362	(638)	114.740	114.102
Crediti per IVA	9	–	9	9	–	9	–	–	–
MEF e MIT	4.234.744	3.956.732	8.191.476	4.753.049	2.459.732	7.212.781	(518.305)	1.497.000	978.695
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	–	13.587	13.587	–	11.759	11.759	–	1.828	1.828
Altre Amministrazioni dello Stato	–	300.522	300.522	–	304.500	304.500	–	(3.978)	(3.978)
Debitori diversi	3.595	90.540	94.135	3.559	104.559	108.118	36	(14.019)	(13.983)
Ratei e risconti attivi	–	2.152	2.152	–	1.381	1.381	–	771	771
Valore lordo altre attività	4.243.574	4.574.772	8.818.346	4.762.480	2.978.429	7.740.909	(518.906)	1.596.343	1.077.437
Fondo svalutazione	(2.734)	(126.043)	(128.777)	(3.029)	(124.570)	(127.599)	295	(1.473)	(1.178)
Totale altre attività	4.240.840	4.448.729	8.689.569	4.759.451	2.853.860	7.613.311	(518.611)	1.594.869	1.076.258

L'incremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo", pari a 114.102 mila euro è imputabile principalmente all'aumento di 113.280 mila euro dei crediti verso la controllante dovuto sostanzialmente all'iscrizione di crediti per contributi c/impianti nell'ambito dell'Accordo di Programma 2017 con il

Comune di Milano per 108.122 mila euro - conseguenti la vendita dell'area dello scalo ferroviario dismesso di Milano Farini - e per l'incremento del credito IVA verso controllante per 4.072 mila euro a seguito del versamento degli acconti IVA di dicembre 2024.

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2024 sono di seguito analizzati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2024
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	–	965.557	(965.557)	–	–
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274 – 7302	19.898	100.000	(99.900)	–	19.998
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	6.438.812	6.679.750	(5.661.108)	–	7.457.454
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7528-7540-7532-7549-7561-7550 -1274-7505-7506-7006-7007-7552	754.071	672.759	(643.806)	(69.000)	714.024
Totale	7.212.781	8.418.066	(7.370.371)	(69.000)	8.191.476

Nell'anno 2024 la voce ha subito un incremento netto di 978.695 mila euro, dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, merci e conto impianti e investimenti per 8.418.066 mila euro così suddivisi:
 - 965.557 mila euro per contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge del 30 dicembre 2023 n. 213 (Legge di Bilancio 2024);
 - 100.000 mila euro per contributi merci, a valere delle risorse stanziato dalla Legge 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto-legge n. 185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 da destinare alle IF relativi all'annualità 2024;
 - 6.679.750 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
 - 71.142 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 45.000 mila euro a valere dello stanziamento 2024 al netto della rimodulazione verticale, e 26.142 mila euro a valere delle risorse stanziato previste per il triennio 2025-2027 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2024;
 - 2.707.453 mila euro (capitolo 7122 – PG2) stanziati dalla Legge di Bilancio 2024 a valere del PG2 Capitolo 7122, di cui 207.290 mila euro per l'annualità 2024, e 2.500.163 a valere delle risorse stanziato previste per il triennio 2025-2027 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2024;
 - 21.785 mila euro (capitolo 7122-PG4) relativi all'iscrizione di crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 relativi al PG4 per il triennio 2025-2027 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2024;
 - 2.116.038 mila euro (capitolo 7122 – PG5) come previsto dalla Legge di Bilancio per le attività di manutenzione straordinaria, di cui 1.050.000 mila euro a valere del DL 155/2024, 1.066.038 mila euro a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 relativi al PG5 per il triennio 2025-2027 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2024;
 - 579.241 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2024 stanziato 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 109.241 mila euro a valere delle risorse stanziato previste per il triennio 2025-2027 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2024;
- 3.534 mila euro (capitolo 7122- PG9) relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF per l'anno 2024, al netto della rimodulazione di 96.466 mila euro;
- 421.005 mila euro (capitolo 7122 –PG 10) relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 relativi al PG10 per l'anno 2024;
- 474.425 mila euro (capitolo 7122-PG11) relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 relativi al PG11;
- 252.656 mila euro (capitolo 7122-PG12) relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 relativi al PG12;
- 22.348 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";
- 123 mila euro (capitolo 7122-PG15) relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 relativi al PG15
- 10.000 mila euro (capitolo 7122-PG16) relativi all'iscrizione di crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 relativi al PG16 a valere sulle risorse stanziato per l'anno 2024;
- 12.000 mila euro a valere del Capitolo 7561 ed assegnati a RFI con Decreto MIT/MEF del 7 dicembre 2020;
- 50.000 mila euro (capitolo 7532) a valere dell'art.1 Legge di Bilancio 2023 stanziati per l'anno 2024, per la copertura dei lavori per la linea Torino-Lione;
- 337.759 mila euro (capitolo 7007) a valere del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche previsto dal DL76/2020 art.7 co.1;
- 273.000 mila euro (capitolo 7518) di cui 23.000 mila euro a valere del DL68/2022 e 250.000 mila euro a valere della L.213/2023 (LDB2024) stanziati per l'anno 2024, a copertura dei lavori per la linea AV/AC Milano-Genova – Terzo Valico dei Giovi.

- Decrementi per incassi per 7.370.371 mila euro relativi principalmente a:
 - 965.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
 - 5.661.108 mila euro (capitolo 7122 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG6-PG7-PG8-PG9-PG10-PG11-PG12-PG13);
 - 19.704 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziolate dalla legge 443/2001 (Legge Obiettivo);
 - 337.759 mila euro (capitolo 7007) a valere del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche previsto dal DL76/2020 art.7 co.1;
 - 6.412 mila euro (Capitolo 7505) a valere delle risorse stanziolate dall'art.1 DL59/2021 per il "Rinnovo della flott navale";
 - 29.931 mila euro (capitolo 7528) a valere sulle risorse stanziolate 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);
 - 250.000 mila euro (capitolo 7518) relativi alle risorse stanziolate 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;
 - 99.900 mila euro per contributi merci a valere delle risorse stanziolate 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 2024.
 - Altre variazioni pari a 69.000 mila euro (capitoli MIT 7505), a valere sulle risorse stanziolate 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 e defianziati con la L.56/2024 avente per oggetto la conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 2024 n.19, recante ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).
- La voce "Altre amministrazioni dello Stato" subisce un decremento di 3.978 mila euro, dovuto sostanzialmente al decremento dei crediti verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (CSEA).
- I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari", pari a 13.587 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	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	29.349	35.372	(6.023)
Personale	7.371	6.284	1.087
Istituti previdenziali	2.592	6.576	(3.984)
Crediti in corso di recupero	1.374	1.374	–
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	278	278	–
Altri crediti non commerciali	53.171	58.234	(5.063)
Sub-totale debitori diversi	94.135	108.118	(13.983)
Ratei e risconti	2.152	1.381	771
Totale	96.287	109.499	(13.212)

Il decremento della voce “Debitori diversi e ratei/risconti attivi”, pari a 13.212 mila euro, è principalmente imputabile all’effetto combinato di:

- minori acconti a fornitori per 6.023 mila euro, a seguito della regolarizzazione di anticipi versati ad appaltatori;
- minori crediti verso Istituti previdenziali per 3.984 mila euro, derivanti sostanzialmente da minori anticipi del TFR ai dipendenti nel corso dell’anno (4.116 mila euro), compensati dall’incremento dei rimborsi da ricevere INAIL (132 mila euro);
- minori altri crediti non commerciali per 5.063 mila euro, dovuti principalmente al decremento dei crediti tributari, pari a 11.316 mila euro per effetto del rimborso di cartelle esattoriali, in parte compensati da maggiori penali attive legate alla circolazione per 3.291 mila euro, dall’incremento dei crediti pignorati per 1.699 mila euro e dei crediti per IVA estera per 933 mila euro;
- maggiori ratei e risconti per 771 mila euro e maggiori crediti vs il personale per 1.087 mila euro.

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
Nazionali	8.811.894	7.734.839	1.077.055
Paesi dell'area euro	2.976	2.663	313
Regno Unito	91	91	–
Altri paesi europei non UE	3.385	3.315	70
Altri paesi		1	(1)
	8.818.346	7.740.909	1.077.437

23. Rimanenze

La voce risulta così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.108.640	1.022.725	85.915
Fondo svalutazione	(16.841)	(13.811)	(3.030)
Totale Rimanenze	1.091.799	1.008.914	82.885

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2024, pari a 82.885 mila euro, è relativo principalmente all'effetto combinato di:

- acquisti di materiali pari a 830.454 mila euro;
- consumi di materiali pari a 926.073 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 180.562 mila euro, per la costruzione di cuori, deviatori, giunti isolanti

incollati e apparecchiature elettriche;

- incremento netto del Fondo svalutazione pari a 3.030 mila euro, a fronte dell'analisi effettuata sui materiali a scarsa utilizzazione e/o obsoleti.

Infine, si segnala l'incremento pari ad 972 mila euro, a seguito dell'acquisizione del Ramo d'Azienda Gruppo Torinese Trasporti SpA.

24. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	157	377.615	377.772	61	386.601	386.662	96	(8.986)	(8.890)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.561	92.711	94.272	1.533	77.522	79.055	28	15.189	15.217
Ferrovie Estere	–	436	436	–	529	529	–	(93)	(93)
Ferrovie in concessione	–	3	3	–	3	3	–	–	–
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	–	72.611	72.611	–	49.222	49.222	–	23.389	23.389
Crediti verso società del Gruppo	–	315.055	315.055	–	294.688	294.688	–	20.367	20.367
Valore lordo crediti commerciali	1.718	858.431	860.149	1.594	808.565	810.159	124	49.866	49.990
Fondo svalutazione	(3)	(156.040)	(156.043)	(1)	(157.512)	(157.513)	(2)	1.472	1.470
Totale dei crediti commerciali	1.715	702.391	704.106	1.593	651.053	652.646	122	51.338	51.460

Il decremento dei crediti verso Clienti ordinari (8.890 mila euro) rispetto al 31 dicembre 2023, al lordo del relativo fondo svalutazione, è dovuto principalmente agli incassi dai gestori di servizi energetici e di telefonia e dagli incassi dei canoni di locazione.

L'incremento dei crediti verso Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche, di 15.217 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente

dalle nuove fatturazioni emesse verso Enti locali per la realizzazione e potenziamento di infrastrutture ferroviarie.

L'incremento dei crediti verso Gruppo (20.367 mila euro) rispetto al 31 dicembre 2023, al lordo del relativo fondo svalutazione, è dovuto principalmente a nuove fatturazioni verso Imprese Ferroviarie di Gruppo per pedaggio e servizi accessori alla circolazione.

L'importo lordo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 72.611 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in incremento, pari a 23.389 mila euro, rispetto al 31 dicembre 2023 è da imputare all'avanzamento dei lavori della metroferrovia di Palermo e per le barriere di protezione del rumore del Brennero.

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 19.889 mila euro, con variazione in diminuzione pari a 23.011 mila euro, è da imputare al recupero delle anticipazioni sullo stato di avanzamento dei lavori della ferrovia concessa Torino-Ceres-Canavesana e sulla linea Udine-Cividale.

valori in migliaia di euro

	31.12.2024		31.12.2023	
Crediti e debiti per contratti di costruzione *	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Lavori in corso su ordinazione	446.393	95.780	332.745	54.915
Acconti da clienti	(373.782)	(115.669)	(283.523)	(97.816)
Totale complessivo	72.611	(19.889)	49.222	(42.900)

* 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

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Nazionali	855.382	800.775	54.607
Paesi dell'area euro	2.882	7.071	(4.189)
Regno Unito	1	–	1
Altri paesi europei (UE non euro)	17	35	(18)
Altri paesi europei non UE	1.850	2.261	(411)
Altri paesi	17	17	–
	860.149	810.159	49.990

25. Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione

La posta subisce un incremento di 9.606 mila euro per effetto dell'avanzamento dei lavori sulla linea concessa Umbra e sulla linea Torino-Ceres-Canavesana.

26. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali	4.570	4.061	509
Denaro e valori in cassa	472	475	(3)
Conti correnti di tesoreria	169.717	127.449	42.268
Altri	112	112	–
Valore lordo	174.871	132.097	42.774
Fondo svalutazione	(110)	(83)	(27)
Totale netto fondo svalutazione	174.761	132.014	42.747

valori in migliaia di euro

L'incremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2023 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.

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 810 mila euro, rispetto all'anno precedente, ha subito un incremento di 157 mila euro riconducibile principalmente a crediti d'imposta per ritenute d'acconto subite.

28. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nel corso del 2024 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 2024, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.528.425.067 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per un totale di 31.528.425.067 euro.

Riserva Legale

La riserva legale al 31 dicembre 2024 ammonta a 137.325 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima di una quota dell'utile 2023 per un importo pari a 9.803 mila euro.

Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2024 ammonta a 43.404 mila euro ed ha subito variazioni rispetto al

31 dicembre 2023, pari a 9.226 mila euro, a seguito della scissione della partecipazione al capitale della Terminali Italia a beneficio della consociata Mercitalia Logistics S.p.A. e la scissione parziale della BU Energy di Ferservizi a favore di RFI 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 2024 il saldo è negativo e pari a 35 mila euro, registrando una variazione positiva rispetto al

31 dicembre del 2023 di 138 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al fair value degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2024, che ha determinato una variazione negativa pari a 199 mila euro;
- rilascio della quota del 2024, 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 337 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 2024 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 129.840 mila euro, registrando una variazione negativa rispetto

al 31 dicembre 2023, per effetto dell'utile attuariale complessivo pari a 52 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2024 ammontano a 2.431.842 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente, pari a 86.264 mila euro, derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2023 deliberata dall'Assemblea del 18 aprile 2024.

Risultato di esercizio

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 presenta una perdita pari a 99.078 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 31.12.2024 (a+b)	Quota in-disponibile (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	137.325	137.325	B						
Utili portati a nuovo *	2.431.842	(65.342)	A,B,C	2.497.184	1.466.828				
Altre Riserve:									
Riserva di copertura flussi finanziari	(35)	(35)							
Riserva da utili e perdite attuariali	(129.840)	(129.840)							
Riserva da operazioni straordinarie	43.405		A,B,C	43.405	43.405				(21.229)
TOTALE	34.011.122	31.470.533		2.540.589	1.510.232	-	-	-	(21.229)

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato di esercizio 2024

** esercizi 2021-2022-2023

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

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

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Finanziamenti da banche	347.001	404.376	(57.375)
Debiti verso altri finanziatori	–	–	–
Finanziamenti da soci	1.631.216	1.930.452	(299.236)
Totale	1.978.217	2.334.828	(356.611)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine *	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	57.894	84.454	(26.560)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	–	6.250	(6.250)
Finanziamenti da soci (breve termine)	4.295.883	2.646.530	1.649.353
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	331	302	29
Totale	4.354.108	2.737.536	1.616.572

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

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Finanziamenti da banche	404.895	488.830	(83.935)
Debiti verso altri finanziatori	–	6.250	(6.250)
Finanziamenti da soci	5.927.099	4.576.982	1.350.117
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	331	302	29
Totale Finanziamenti	6.332.325	5.072.364	1.259.961

I “Finanziamenti da banche” a medio/lungo termine e quota corrente finanziamenti a medio e lungo termine, per 404.895 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 519 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 83.935 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 si riferisce per 83.638 mila euro ai rimborsi di quote capitale effettuati nel 2024 e per 297 mila euro ai minori ratei esposti nella quota a breve termine.

I “Debiti verso altri finanziatori” a medio/lungo termine e quota corrente finanziamenti a medio e lungo termine si azzerano e rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento rispetto al 31 dicembre 2023, pari a 6.250 mila euro, è dovuto al rimborso nel 2024 di pari importo delle quote capitale.

I “I Finanziamenti da soci” a medio/lungo termine ed a breve termine, per 5.927.099 mila euro, sono esposti al

lordo dei ratei non ancora liquidati, pari a 45.948 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”, ai finanziamenti *intercompany* a valere dei prestiti bancari perfezionati da FSI oltre ai finanziamenti *intercompany* a valere delle linee a credito a breve termine (incluso il Loan Agreement).

L'incremento di tali debiti pari a 1.350.117 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 è dovuto, prevalentemente, all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento di 1.831.000 mila euro, riferibile alle linee di credito a breve termine;
- acquisizione di una linea di credito a breve di 19.000 mila euro a seguito dell'operazione straordinaria della BU Energy di Ferservizi rimborsata interamente nel mese di giugno;

- decremento per restituzione dei tre Finanziamenti vs FS (TRLO Unicredit, BPM e Intesa), pari a 499.841 mila euro;
- decremento di circa 2.159 mila euro principalmente riferito ai ratei, esposti nella quota a medio lungo termine;
- incremento di circa 2.117 mila euro, principalmente riferito ai ratei, esposti nella quota a breve termine e ad altri costi minori esposti nella quota a medio lungo termine.



I termini e le condizioni dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere, al netto della relativa quota di rateo per interessi, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

						31.12.2024	31.12.2023		
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	–	–	–	–
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	–	–	–	–
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	–	–	27.778	27.778
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	179.519	179.519	209.049	209.049
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	1.778	1.778	3.556	3.556
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	92.149	92.149	102.455	102.455
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	130.930	130.930	145.177	145.177
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	–	–	6.250	6.250
						404.376	404.376	494.265	494.265
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.935	300.000	299.802
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	99.972	100.000	99.966
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	–	–	–	–
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	199.591	200.000	199.398
AV/AC	INTERCOMPANY UNICREDIT/FS	euro		Variabile	2024	–	–	200.000	199.965
AV/AC	INTERCOMPANY UNICREDIT/FS	euro	(5)	Variabile	2028	150.000	149.773	150.000	149.721
AV/AC	INTERCOMPANY CAIXA/FS	euro	(5)	Variabile	2029	250.000	249.429	250.000	249.382
AV/AC	INTERCOMPANY BBVA/FS	euro	(5)	Variabile	2028	100.000	99.734	100.000	99.669
AV/AC	INTERCOMPANY INTESA/FS	euro		Variabile	2024	–	–	200.000	199.960
AV/AC	INTERCOMPANY BPM/FS	euro		Variabile	2024	–	–	100.000	99.999
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 22 TR/FS	euro	(5)	Variabile	2033	245.000	242.667	245.000	242.438
						1.935.000	1.931.101	2.435.000	2.430.301
TOTALE						2.339.376	2.335.477	2.929.265	2.924.566

- (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 FS stipulati nel corso del 2023 pari a € 745 milioni di euro complessivi e al netto delle fee contrattuali e del costo ammortizzato
- (6) Le relative coperture finanziarie saranno garantite dai pedaggi e al netto delle fee contrattuali e del costo ammortizzato

Nella seguente tabella si riporta la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2024 confrontata con il dato al 31 dicembre 2023, che evidenzia un peggioramento complessivo pari a 1.423.802 mila euro. Tale peggioramento è riconducibile all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- 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 2023 e rendendo necessario ricorrere a linee di credito a breve

termine;

- all'effetto delle restituzioni dei tre Finanziamenti vs FS (TRLO Unicredit, BPM e Intesa).

Si rappresenta, tuttavia, che nel corso del primo bimestre del 2025 sono stati registrati incassi per contributi a conto impianti pari a circa 3,1 miliardi di euro, di cui 2,4 miliardi provengono dal capitolo di bilancio dello Stato 7122 e circa 0,7 miliardi incassati a valere dalle richieste presentate nell'ambito del PNRR. Tali contributi sono stati erogati a copertura dei lavori già realizzati e da realizzare, a valere dell'aggiornamento 2024 del CDP-investimenti.

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2024	31.12.2023	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve	4.027.473	2.294.637	1.732.837
Conti correnti di Tesoreria	(169.636)	(127.369)	(42.267)
Altri (crediti)/debiti finanziari	(148.097)	(306.142)	158.045
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(9.994)	(9.994)	–
Finanziamenti da banche	57.895	84.454	(26.560)
Debiti verso altri finanziatori	–	6.250	(6.250)
Debiti finanziari verso Soci < 12	4.296.213	2.646.831	1.649.382
Debiti finanziari IFRS 16 < 12	20.559	10.201	10.358
Strumenti finanziari derivati correnti	(2)	(243)	241
Altro	(19.465)	(9.353)	(10.112)
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	1.914.020	2.223.054	(309.034)
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(75.140)	(85.140)	10.000
Titoli e Finanziamenti non correnti	(540)	(540)	–
Crediti per finanziamenti	(60.009)	(59.034)	(975)
Finanziamenti da banche	347.001	404.376	(57.375)
Debiti verso altri finanziatori	–	–	–
Debiti finanziari verso Soci > 12	1.631.216	1.930.451	(299.235)
Debiti finanziari IFRS 16 > 12	71.506	33.017	38.489
Strumenti finanziari derivati non correnti	(14)	(76)	62
Totale complessivo	5.941.493	4.517.691	1.423.802

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

Effetti non monetari								
Voci del flusso di cassa generato/ (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2023	Flusso monetario	Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	Variazione Leasing (IFRS 16)	Variazione Fair value Clean (IFRS13)	Variazione expected credit loss (IFRS9)	31.12.2024
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	5.072.363	1.213.585	27.377	19.000	–	–	–	6.332.325
Variazione delle altre attività finanziarie	(155.098)	9.646	(2.162)	(294)	–	199	(4)	(147.713)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(438.157)	116.814	–	–	–	–	(72)	(321.415)
Variazioni attività/passività per servizi in concessione	(4.707)	(9.606)	–	–	–	–	–	(14.313)
Variazione delle altre passività finanziarie	43.289	(22.608)	174	–	71.384	–	–	92.239
Totale	4.517.691	1.307.831	25.389	18.706	71.384	199	(76)	5.941.123

30. Benefici ai dipendenti (TFR e CLC)

valori in migliaia di euro

	31.12.2024	31.12.2023
Valore attuale obbligazioni TFR	237.205	268.315
Valore attuale obbligazioni CLC	21.678	23.255
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(589)	(179)
Totale valore attuale obbligazioni	258.294	291.391

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	31.12.2024	31.12.2023
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	291.570	323.433
Service Cost	170	156
Interest cost (*)	8.569	10.922
Benefici erogati	(38.866)	(40.826)
Trasferimenti infragruppo	(15)	(1.743)
Altre variazioni (Estimated benefits payments)	(2.493)	(2.629)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(52)	2.257
da cambiamento assunzioni demografiche	(535)	–
da cambiamento assunzioni finanziarie	(511)	6.920
derivanti dall'esperienza	994	(4.663)
Obbligazioni a benefici definiti	258.883	291.570
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(589)	(179)
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	258.294	291.391

(*) 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 2024, pari a 41.374 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - Estimated benefits payments) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2024, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Nel corso del 2024 sono stati rilevati utili attuariali generati per il TFR e per le CLC complessivamente pari a 52 mila euro, che si confrontano con la perdita attuariale del 2023 pari a 2.257 mila euro. L'ammontare dell'utile attuariale è imputabile principalmente al tasso

di attualizzazione che per il TFR si è decrementato passando dal 2,95% del 2023 al 2,93% del 2024 mentre per le CLC ha subito un incremento, passando dal 3,17% del 2023 al 3,38% del 2024.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano un utile complessivo legato ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 511 mila euro ed ipotesi demografiche per 535 mila euro ed una perdita complessiva relativa ad ipotesi attuariali residue per 994 mila euro, la cui somma algebrica determina l'utile attuariale complessivo di 52 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:

valori in migliaia di euro

	31.12.2024	31.12.2023
Tasso di attualizzazione TFR	2,93%	2,95%
Tasso di attualizzazione CLC	3,38%	3,17%
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.

ANALISI DI SENSITIVITA' TFR E CLC

valori in migliaia di euro

31.12.2024	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	237.507	–
Tasso di turnover -1,00%	236.880	–
Tasso di inflazione +0,25%	239.162	22.285
Tasso di inflazione -0,25%	235.272	21.090
Tasso di attualizzazione +0,25%	234.189	21.250
Tasso di attualizzazione -0,25%	240.300	22.122
Service cost pro-futuro	–	166
Duration del piano (anni)	5,9	9
Totale dipendenti a fine esercizio	32.555	–

Anni erogazioni previste TFR E CLC

valori in migliaia di euro

31.12.2024	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	44.673	2.417
Erogazione 2° anno	26.507	2.288
Erogazione 3° anno	12.409	2.157
Erogazione 4° anno	26.431	2.030
Erogazione 5° anno	26.528	1.915

31. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine esercizio e le movimentazioni del 2024

dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2023	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2024
Fondo imposte	11.367	–	–	–	11.367
Oneri nei confronti					
- del personale	44.412	11.808	(15.533)	–	40.687
- dei terzi	166.507	–	(4.472)	(4.116)	157.919
Bonifica asset dismessi/da dismettere	46.125	–	(1)	–	46.124
Altri rischi ed oneri	148.792	86.037	(22.569)	(35.328)	176.932
TOTALE	417.203	97.845	(42.575)	(39.444)	433.029

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro. Nel corso del 2024 il fondo non ha registrato alcun movimento.

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 2024, il fondo è stato utilizzato per 15.533 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 11.808 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2024.

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 2024, il fondo è stato utilizzato per 4.472 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 4.116 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.

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 (62.000 mila euro);
- fondo per incentivi all'esodo (10.800 mila euro);
- altri rischi (104.132 mila euro).

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

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	–	174	174	–	71	71	–	103	103
Passività del leasing	71.506	20.559	92.065	33.017	10.201	43.218	38.489	10.358	48.847
Totale passività finanziarie	71.506	20.733	92.239	33.017	10.272	43.289	38.489	10.461	48.950

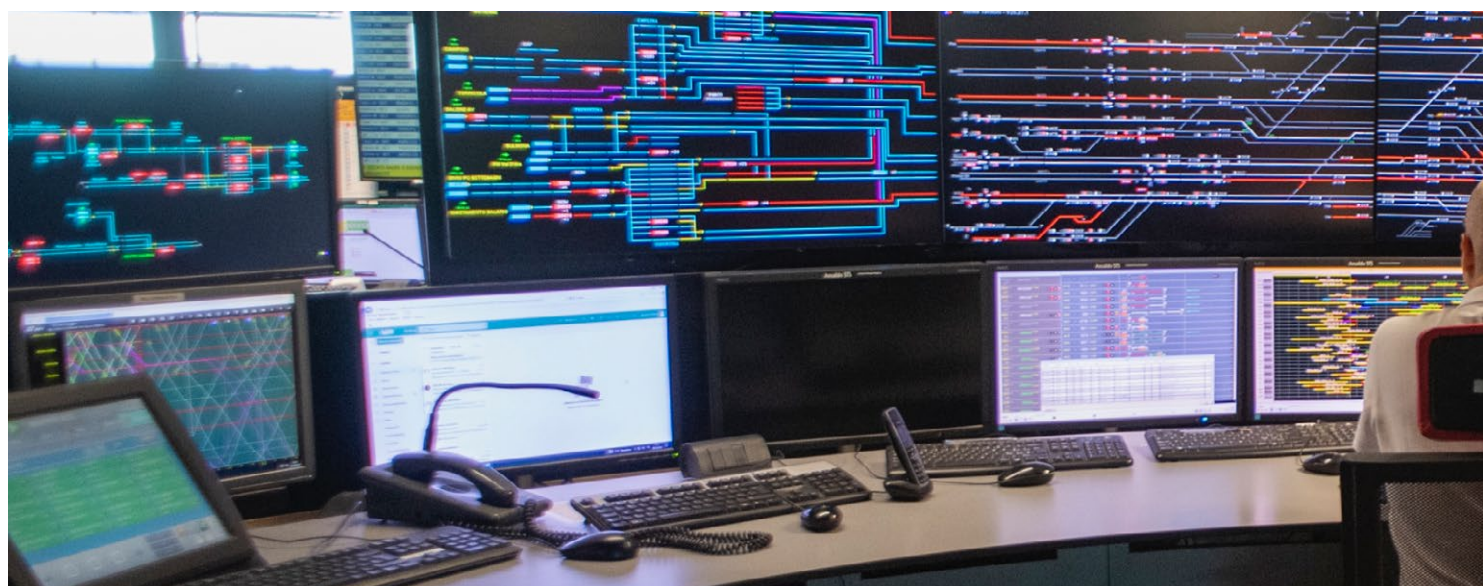
L'incremento delle Passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 48.950 mila euro, risente

sostanzialmente delle maggiori iscrizioni delle passività per leasing per 48.847 mila euro.

33. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	–	2.205.729	2.205.729	–	2.534.070	2.534.070	–	(328.341)	(328.341)
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	6.025	113.710	119.735	6.026	114.083	120.109	(1)	(373)	(374)
Altri debiti verso società del gruppo	1	348.763	348.764	–	244.969	244.969	1	103.794	103.795
Altri debiti	68.073	382.625	450.698	69.926	375.172	445.098	(1.853)	7.453	5.600
Ratei e risc pas.	135	5.047	5.182	144	9.597	9.741	(9)	(4.550)	(4.559)
Totale altre passività	74.234	3.055.874	3.130.108	76.096	3.277.891	3.353.987	(1.862)	(222.017)	(223.879)



Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2024 ammontano a 2.205.729 mila euro e sono così dettagliati:

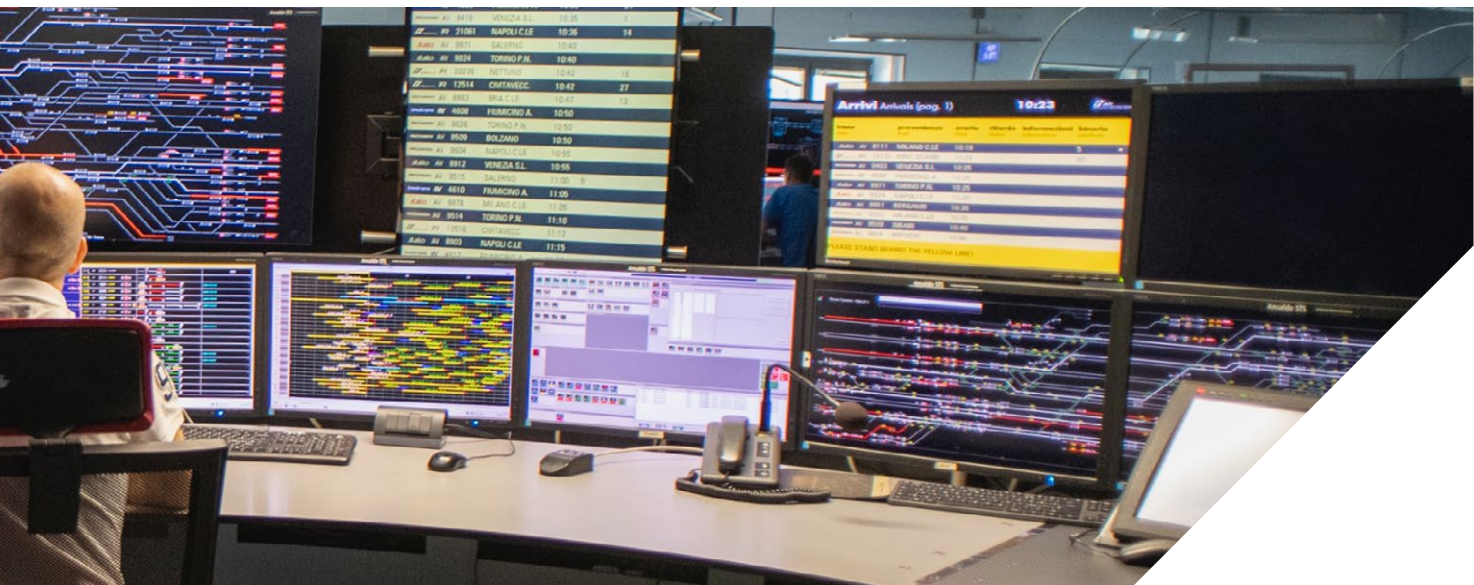
valori in migliaia di euro

	31.12.2023	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2024
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	1.024.315	6.679.750	(7.326.479)	(93.960)	283.626
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	1.123.465	672.760	(550.297)	–	1.245.928
FESR	6.872	129.719	(84.468)	(52.123)	–
TEN	40.690	53.002	(40.129)	–	53.563
PNRR	–	2.082.972	(1.985.675)	–	97.297
Altre PA	257.475	270.226	(243.883)	52.123	335.941
Altri TERZI	81.252	108.121	–	–	189.373
Totale acconti per contributi	2.534.070	9.996.550	(10.230.931)	(93.960)	2.205.729

Il decremento netto degli acconti, pari a 328.341 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, nonché del decremento netto pari a 93.960 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, e alla copertura degli oneri finanziari. Gli acconti pari a 108.121 mila euro rappresentano contributi c/impianti riconosciuti dal Comune di Milano nell'ambito dell'Accordo di Programma 2017 e sono legati alla vendita dello scalo ferroviario dismesso Milano Farini perfezionata a marzo 2024 dal Gruppo FS.

Gli Altri debiti verso società del Gruppo, pari a 348.764 mila euro, subiscono un incremento rispetto al 31 dicembre 2024 di 103.795 mila euro, derivante principalmente da maggiori debiti verso la Controllante per l'iscrizione nel 2024 del dividendo sull'utile 2023 (100.000 mila euro).

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (148.336 mila euro), Depositi cauzionali (47.103 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (35.319 mila euro), Debiti per *performance regime* (7.279 mila euro) e per penali da circolazione (5.922 mila euro), altri Debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi e per rivalutazione TFR (47.093 mila euro), anticipi per contributo merci 2024 (21.790 mila euro) e debiti verso assicurazioni (3.243 mila euro).



34. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	10.103	3.443.884	3.453.987	10.251	3.074.885	3.085.136	(148)	368.999	368.851
Acconti commerciali	9.700	92.751	102.451	5.883	92.421	98.304	3.817	330	4.147
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	–	882.246	882.246	–	744.955	744.955	–	137.291	137.291
Debiti per contratti di costruzione	–	19.889	19.889	–	42.900	42.900	–	(23.011)	(23.011)
Totale debiti commerciali	19.803	4.438.770	4.458.573	16.134	3.955.161	3.971.295	3.669	483.609	487.278

L'incremento dei debiti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2023 è pari a 368.851 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile all'avanzamento degli investimenti infrastrutturali nel corso del 2024.

Gli Acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 102.451 mila euro, in aumento rispetto al saldo al 31 dicembre 2023 per 4.147 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo presentano un incremento netto pari a 137.291 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori debiti verso la consociata Fercredit per 69.127 mila euro, per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;

- maggiori debiti per fatture ricevute verso le imprese consociate per 84.409 mila euro;
- maggiori debiti verso le imprese controllate per 10.770 mila euro;
- minori debiti verso Capogruppo per 2.183 mila euro;
- minori debiti relativi a fatture da ricevere verso le consociate per 26.480 mila euro;

La voce Debiti per contratti di costruzione, pari a 19.889 mila euro, rappresenta l'ammontare degli anticipi versati dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso che dovranno essere recuperati sulle fatturazioni ad avanzamento. 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 derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;

- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse.

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

	31.12.2024	31.12.2023
Crediti commerciali al costo ammortizzato	704.105	652.645
Altre attività al costo ammortizzato	8.686.267	7.599.464
Altre attività finanziarie al costo ammortizzato	293.344	460.311
Derivati attivi al FVOCI*	190	389
Altre attività valutate al FVTPL	834	540
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	14.313	4.707
Disponibilità Liquide	174.288	131.539
Totale Attività Finanziarie	9.873.341	8.849.596
Finanziamenti a medio/lungo termine	6.332.325	5.072.363
Altre passività finanziarie al costo ammortizzato	92.065	43.218
Derivati passivi al FVOCI*	174	71
Debiti commerciali al costo ammortizzato	4.458.573	3.971.296
Altre passività al costo ammortizzato	3.083.016	3.313.641
Totale Passività Finanziarie	13.996.153	12.400.589

*le voci sono state esposte al lordo dei ratei per interessi

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.

Rischio di credito

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti

commerciali e dagli investimenti finanziari della Società. Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una policy per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

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 2024 e al 31 dicembre 2023, 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 2024

	Pubblica amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	78.621	305.055	-	320.429	704.105
Altre attività correnti e non correnti	8.410.834	59.105	-	216.327	8.686.266
Attività finanziarie correnti e non correnti	99.452	1.096	59.003	149.131	308.682
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	174.288	-	174.288
Totale attività finanziarie 2024	8.588.907	365.256	233.291	685.887	9.873.341

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

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

31.12.2024

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	8.648.615	11.189	3.535	2.011	33.418	8.698.768
Fondo Svalutazione	(91.819)	(246)	(42)	(373)	(17.381)	(109.861)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	8.556.796	10.943	3.493	1.638	16.037	8.588.907
Società del gruppo	690.812	(987)	(4.230)	438	2.526	688.559
Fondo Svalutazione	(435)	-	-	(87)	(2.150)	(2.672)
Società del gruppo (netto)	690.377	(987)	(4.230)	351	376	685.887
Clienti terzi (lordo)	332.210	34.449	6.311	11.443	153.388	537.801
Fondo Svalutazione	(23.530)	(5.179)	(2.501)	(6.315)	(135.020)	(172.545)
Clienti terzi (netto)	308.680	29.270	3.810	5.128	18.368	365.256
Istituti finanziari	233.437	-	-	-	-	233.437
Fondo Svalutazione	(146)	-	-	-	-	(146)
Istituti finanziari (netto)	233.291	-	-	-	-	233.291
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.789.144	39.226	3.073	7.117	34.781	9.873.341

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

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 2024, così come determinato dall'agenzia di rating Standard&Poor's, ed illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in migliaia di euro

2024

	FVTPL	FVOCI		Costo ammortizzato	
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	lifetime not-impaired	Totale
da AAA a BBB-	–	14	482.147	9.138.597	9.620.758
da BB a BB+	834	–	6	–	840
da B a CCC	–	–	372	536.595	536.967
Valore lordo contabile	834	14	482.525	9.675.192	10.158.565
Fondo svalutazione	–	–	(404)	(284.820)	(285.224)
Valore netto	834	14	482.121	9.390.372	9.873.341

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

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 2024	(480)	(285.111)	(285.591)
Attività finanziarie rimborsate	106	630	736
Nuove attività finanziarie acquisite	(30)	(3.063)	(3.093)
Accantonamento Fondo svalutazione	–	(3.817)	(3.817)
Rilascio fondo	–	2.601	2.601
Utilizzo Fondo	–	3.940	3.940
Saldo al 31 dicembre 2024	(404)	(284.820)	(285.224)

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.

RFI è inoltre 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 stessi.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

31.12.2024	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate*						
Finanziamenti da banche	34.042	33.779	66.025	201.221	113.408	448.476
Passività del leasing	13.206	10.477	17.228	34.574	29.788	105.273
Debiti verso altri finanziatori						–
Debiti verso società del Gruppo	4.211.731	16.771	128.959	969.303	746.357	6.073.121
Totale	4.258.979	61.027	212.213	1.205.098	889.554	6.626.870
Debiti commerciali	1.093.313	3.345.456	19.803	–	–	4.458.572
Passività finanziarie derivate*	174	–	–	–	–	174

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

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	4.916.925
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

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 2024 e 2023, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro

31.12.2024	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *				
Finanziamenti da banche	404.895	57.895	239.482	107.519
Passività del leasing	92.065	20.611	45.040	26.414
Debiti verso altri finanziatori	–	–	–	–
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	5.927.430	4.296.073	938.690	692.667
Totale	6.424.390	4.374.579	1.223.212	826.600

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

valori in migliaia di euro

31.12.2023	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

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 si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere e, ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile. Alla data del 31 dicembre 2024 RFI ha in essere un solo contratto di copertura, attraverso un Interest Rate Swap, avente funzione di copertura secondo i requisiti previsti nel Cash Flow Hedge.

La seguente tabella riporta i finanziamenti (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	5.037.551	5.067.334	3.927.370	126.199	778.890	234.876
- tasso fisso	1.386.839	1.559.536	392.635	86.014	426.208	654.679
Saldo al 31 dicembre 2024	6.424.390	6.626.870	4.320.005	212.213	1.205.098	889.555
- 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

* 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

	31.12.2024	31.12.2023
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	78,4%	73,1%
tasso fisso	21,6%	26,9%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	76,8%	70,4%
tasso variabile protetto	0,0%	0,0%
tasso fisso	23,2%	29,6%

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 2024.

valori in migliaia di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	6.760	(6.759)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(16)	16
Totale	6.744	(6.743)

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).

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre

2024 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 6.760 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 6.759 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 2024 sul fair value degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

Di seguito è esposta, per le coperture di flussi finanziari e per categoria di rischio, la variazione del valore dell'elemento coperto utilizzata come base per il rilevamento dell'inefficacia della copertura nell'esercizio.

Le potenziali fonti di inefficacia delle relazioni di copertura dei flussi finanziari per RFI possono derivare da un potenziale disallineamento delle caratteristiche dello strumento di copertura da quello dell'elemento coperto o dall'effetto della componente rischio di credito sulle variazioni di valore dello strumento di copertura e dell'elemento coperto.

In ogni caso la società non rileva inefficacia delle relazioni di copertura in essere o scadute nell'anno 2024.

valori in migliaia di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	4	(4)
Totale	4	(4)

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 le principali passività ed attività potenziali in capo alla Società. Riguardo la passività potenziale 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 provvedimento 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. 15336/2022 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. Il giudizio è pendente.

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 2024 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al loro network è pari a 529 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (156 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	2024	2023	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 2023 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

	31.12.2023	31.12.2022
Attività		
Totale attività non correnti	50.615.779	49.010.761
Totale attività correnti	6.891.863	4.560.539
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		
Totale attività	57.507.642	53.571.300
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve	71.621	67.235
Utili (perdite) portati a nuovo	714.635	628.992
Utile (Perdite) d'esercizio	200.729	90.150
Totale Patrimonio Netto	40.191.159	39.990.551
Passività		
Totale passività non correnti	12.094.970	10.316.526
Totale passività correnti	5.221.513	3.264.223
Totale passività	17.316.483	13.580.749
Totale patrimonio netto e passività	57.507.642	53.571.300

valori in migliaia di euro

	2023	2022
Ricavi operativi	121.444	155.092
Costi operativi	(243.494)	(346.934)
Proventi e (oneri) finanziari	246.138	231.314
Imposte sul reddito	76.641	50.678
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		
Risultato netto di esercizio	200.729	90.150

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

	2024	2023
Benefici a breve termine	6.804	4.489
Benefici successivi al rapporto di lavoro	608	450
Totale	7.412	4.939

Ai Benefici a breve termine si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2025, per un importo indicativamente non superiore a 1.848 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 dirigenti, prestazioni sanitarie e altri servizi.	Commerciali e diversi: servizi di traghettement, rimborsi per servizi resi dalla controllante.
Infrarail S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali dirigenti, prestazioni sanitarie, corsi professionali.	Commerciali e diversi: rimborsi costo del personale e per servizi resi dalla controllante.
Grandi Stazioni Rail	Commerciali e diversi: canoni di retrocessione, ricavi per prestazioni, forniture e lavori, attraversamenti e parallelismi, cariche sociali dirigenti.	Commerciali e diversi: oneri per mancata liberazione di alcuni immobili, oneri condominiali, fitti e spese accessorie dei locali, manutenzione fabbricati strumentali e non strumentali, servizi appaltati, costi per personale distaccato, altre prestazioni di terzi, costi per servizi di gruppo. Finanziari: IFRS 16
Tunnel Ferr. del Brennero Spa	Commerciali: crediti per service fiscale.	Commerciali e diversi: servizi resi dalla controllante.
Imprese collegate		
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali e diversi: cariche sociali dirigenti. Finanziari: finanziamento soci	Commerciali e diversi: debiti per aumento di capitale da versare e acconti.
Stretto di Messina SpA	Commerciali e diversi: sperimentazioni, certificazioni e consulenza.	Commerciali e diversi: costi per personale distaccato.
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, altre prestazioni, lavori e forniture, formazione. Finanziari: interessi attivi	Commerciali e diversi: costi per personale distaccato, servizi, legale del lavoro, area finanza, commissioni passive non finanziarie, costi operativi e per servizi, rimborsi per trasporto dipendenti, eventi e mostre, emolumenti CdA. Finanziari: interessi passivi su conto intersocietario e su mutui v. controllante, obbligazioni commissioni bancarie e pt.
Altre imprese consociate		
Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: interventi di bonifica.
Ferservizi S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di locazione fabbricati strumentali, prestazioni sanitarie, oneri condominiali e imposta di registro, 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 prenotazioni alberghi, facilities, ferretel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato, oneri condominiali, manutenzione occasionale, altre prestazioni di terzi, spese accessorie.
FS Technology SpA (b)	Commerciali e diversi: canoni di locazione e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: servizi informatici, costi per personale distaccato, altre prestazioni di terzi, servizi per conto terzi.
Italcertifer SpA	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, utenze GSM-R, sperimentazione certificazioni e consulenze, altre prestazioni di servizi, oneri condominiali e imposta di registro.	Commerciali e diversi: attività propedeutica e indagini per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari, noleggio carri, altre prestazioni di terzi, manutenzione.
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni per servizi, prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, canoni di locazione e spese accessorie, costi personale distaccato, altre prestazioni di terzi. Finanziari: IFRS 16

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Altre imprese consociate		
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi: Canoni di locazione, prestazioni sanitarie, sperimentazioni certificazioni e consulenze, rimborsi per cariche sociali dirigenti, formazione.	Commerciali e diversi: costi per servizi, utenze, costi per godimento di beni terzi (materiale rotabile e noleggio carri), illuminazione e forza motrice immobili strumentali, rimborsi personale distaccato, formazione, altre prestazioni di terzi.
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni, riad oneri condominiali; ricavi da utenze GSM-R, servizi alle IF (pedaggio, vendita energia, serv di traghettamento e manovra, serv corrente di trazione, accessori alla circolazione); prestazioni sanitarie, ricavi per lavori e forniture, penali attive, altre prestazioni di servizi, corsi professionali, rimborsi per cariche sociali dirigenti.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, noleggio carri, servizi appaltati, altre prestazioni di terzi, manutenzione materiale rotabile, rimborsi per utenze.
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer S.p.A.)	Commerciali e diversi: pedaggi, affitti, canoni di locazione, ricavi da utenze GSM-R, servizi alle IF (vendita energia, serv corrente di trazione, serv accessori alla circolazione); prestazioni sanitarie, ricavi per lavori e forniture, corsi professionali, penalità attive performance regime, corrispettivi diversi, altre prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, trasporti e spedizioni, altri servizi appaltati, altre prestazioni di terzi, costi per servizi.
Fercredit S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e altre prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: factoring, analisi dei fornitori, altre prestazioni di terzi. Finanziari: interessi passivi
Italferr S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione fabbricati strumentali, corsi professionali, ricavi utenze GSM-R, altre prestazioni di servizi. Finanziari: interessi	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, prestazioni sanitarie, ricavi per prestazioni, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: servizi appaltati, prestazioni di terzi, rimborsi per personale distaccato.
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già Cemat S.p.A.)	Commerciali: canoni locazione terminali merci, prestazioni sanitarie, altre prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: servizi gestione terminali merci.
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	-	Commerciali e diversi: oneri condominiali, fitti e spese accessorie.
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, altre prestazioni di servizi, lavori e forniture, materiali di scorta, corsi professionali.	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, utenze, fitti e spese accessorie, acquisto e manutenzione materiale rotabile, servizi di manovra e spedizione, spese trasferte e personale distaccato, altri servizi, imposta di registro, penalità titoli di viaggi, smaltimento rifiuti, servizi informatici, noleggi carri, altre prestazioni di terzi. Finanziari: IFRS 16
Trenitalia TPER Scarl	Commerciali e diversi: pedaggi, corrente di trazione, vendita energia AT, prestazioni sanitarie, canoni locazione, utenze GSM-R, servizi accessori per la circolazione, riaddebito oneri condominiali, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime, altre penali, affitti terreni.	Commerciali e diversi: rimborsi da gruppo per costi per servizi, manutenzione materiale rotabile.
Cremonesi Workshop	Commerciali e diverse: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: anticipazioni, altre prestazioni di terzi
Tx Logistik AG	-	Commerciali e diversi: canoni di locazione.
TX Logistik Transalpine GmbH	Commerciali e diversi: servizi accessori alla circolazione, altre prestazioni di servizi, vendita energia AT, corrente di trazione, pedaggi, prestazioni sanitarie, canoni di locazione, riaddebito oneri condominiali, ricavi per utenze GSM-R, penali attive, attraversamenti e parallelismi.	Commerciali e diversi: affitti terreni, canoni di locazione, penali passive performance regime, altre prestazioni di terzi.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Altre imprese consociate		
Terminal Alptransit S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali.	-
FS International (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori, servizi e forniture, prestazioni sanitarie, corsi professionali, attraversamenti e parallelismi, canoni diversi.	Commerciali e diversi: rimborsi costi personale distaccato, altre prestazioni di terzi, fitti e spese accessorie, imposta di registro, emolumenti Cda, oneri condominiali, altri beni, facilities, spazi serviti, imposta di registro. Finanziari: IFRS 16
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, affitto terreni, servizio corrente di trazione, oneri condominiali e imposta di registro.	Commerciali e diversi: penalità passive da performance regime, rimborsi per costi per servizi infragruppo.
BUSITALIA - Sita Nord	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, prestazioni di servizi, ricavi per utenze GSM-R, pedaggi, penali attive, canoni di locazione, servizi accessori.	Commerciali e diversi: penali passive da performance regime, canoni locazione.
BUSITALIA - Campania SpA	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, altre prestazioni di servizi, canoni di locazione, affitti terreni.	-
BUSITALIA Rail Service	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni aree strumentali, altre prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: godimento beni di terzi, trasporti.
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, altre prestazioni di servizi.	-
Ferrovie Sud Est S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per prestazioni, lavori e forniture, materiali di scorta, utenze GSM-R, corsi professionali e formazione.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato.
Gruppo ANAS	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e di servizi, attraversamenti e parallelismi.	Commerciali e diversi: canoni, rimborsi per servizi resi da capogruppo, anticipi da gruppo.
Blufferies S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, prestazioni di servizi, riaddebito oneri condominiali, rimborsi per cariche sociali dirigenti, canoni di locazione.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato, canoni diversi, rimborsi per servizi da capogruppo.
FS Security	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, corsi professionali a società del gruppo, utenze GSM-R, canoni locazione, oneri condominiali e imposta di registro.	Commerciali e diversi: costi per servizi, rimborsi per personale distaccato, rimborsi di gruppo oneri Polfer, altre prestazioni di terzi.
FS Treni Turistici Italiani	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Imprese a controllo congiunto		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali dirigenti, canoni locazione, prestazioni e forniture, oneri e imposta di registro, corsi professionali, attraversamenti e parallelismi.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato.
Collegate di Gruppo		
Metro 5	Commerciali e diversi: ricavi per cariche sociali dirigenti-	-
SITAF SpA AD EQUITY	Commerciali e diversi: attraversamenti e parallelismi.	Commerciali e diversi: pedaggi autostradali veicoli.
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: attraversamento e parallelismi terzi e accessi speciali, corsi professionali, sperimentazioni, certificazioni e consulenze, canoni per terreni ed aree strumentali, affitto terreni, prestazioni di servizi e sanitarie, penali, canoni diversi, spese per atti.	Commerciali e diversi: illuminazione e forza motrice, energia elettrica per trazione treni, utenze, costi per manutenzione linea, Polizza RCT/O e Legale, materiale vario e prestazione di terzi, corsi professionali. Finanziari: interessi passivi

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Altre parti correlate		
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti terreni, attraversamenti ed accessi speciali e parallelismi terzi, prestazioni di servizi. Finanziari: interessi	Commerciali e diversi: utenze, illuminazione e forza motrice ed energia elettrica per trazione treni, prestazioni di terzi, costi per manutenzione di linea, interventi per calamità naturali. Finanziari: interessi convenzionali e di mora
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e parallelismi terzi, affitti terreni e canoni aree non strumentali, corrispettivi per interventi su binari di raccordo, spese per atti, prestazioni sanitarie, corsi professionali. Finanziari: interessi	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli ed autocarri di servizio, materiale di utilizzo, manutenzione. Finanziari: interessi
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: attraversamenti e parallelismi terzi, penali, utenze GSM-R, prestazioni di servizi e sanitarie, corsi professionali.	Commerciali e diversi: manutenzione linea e corsi professionali.
Gruppo GSE	Commerciali: prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche, prestazioni di terzi.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali e parallelismi terzi, corrispettivi per interventi su binari di racc., sperimentazioni, certificazioni e consulenze. Finanziari: interessi	Commerciali e diversi: servizi
Gruppo IstPolZeccaStato	Commerciali e diversi: attraversamenti e parallelismi terzi.	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali.
Gruppo Poste Italiane	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali e non strumentali, affitti terreni, oneri condominiali e imposta di registro, prestazione servizi. Finanziari: conti corrente	Commerciali e diversi: polizze assicurative, fitti e spese accessorie, prestazioni di terzi.
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: canoni di locazione, attraversamenti e parallelismi terzi.	Commerciali e diversi: costi per servizi.
Gruppo ENAV	Commerciali e diversi: attraversamenti e parallelismi terzi.	-
Gruppo Sitaf	Commerciali e diversi: attraversamenti e parallelismi terzi.	-
Fondo pensione EUROFER/ PREVINDAI	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali dirigenti.	Commerciali e diversi: contributi previdenziali e oneri sociali, prestazioni di terzi.
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, corsi professionali, oneri condominiali e imposta di registro.	Commerciali e diversi: liberalità, spese eventi e mostre, costi per personale distaccato, prestazioni di terzi.
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, attraversamenti e parallelismi terzi, prestazioni di servizi, prestazioni per lavori e forniture.	Commerciali e diversi: canoni per godimento di beni terzi.
Scarl, associazioni, geie, par	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: quote associative, personale distaccato.
Gruppo Equitalia Giustizia	-	Commerciali e diversi: imposte.
Arexpo S.p.A.	Commerciali e diversi: attraversamenti e parallelismi	-
Gruppo SITMB	Commerciali e diversi: attraversamenti e parallelismi	-
Consip S.p.A.	Commerciali e diversi: oneri diversi	-

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali delle transazioni con parti correlate relativi al 2024.

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 2024			2024	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	7.190	30.804	–	111.569	9.887
Blu Jet Srl	331	3.210	–	14.228	155
Grandi Stazioni Rail	6.244	24.018	–	98.205	9.689
Tunnel Ferr. del Brennero Spa	–	–	–	(6)	–
Infrarail S.r.l.	615	3.577	–	(859)	44
Imprese collegate	1.216	1.140	–	(2.238)	50
Quadrante Europa S.p.A.	24	1.140	–	–	24
Stretto di Messina SpA	1.192	–	–	(2.238)	26
Controllanti	200.265	290.712	178.267	20.219	(551)
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	200.265	290.712	178.267	20.219	(551)
Altre imprese consociate	327.807	914.366	–	371.110	1.264.759
Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	–	–	–
Ferservizi S.p.A.	898	26.552	–	66.508	1.391
Italcertifer SpA	469	1.216	–	648	407
Mercitalia Logistics S.p.A.	353	257	–	178	37
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	7	–	–	–	24
Mercitalia Rail S.r.l.	20.040	59.888	–	10.636	58.567
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	606	14.049	–	13.725	1.080
Fercredit S.p.A.	14	472.406	–	142	37
Italferr S.p.A.	928	200.959	–	6.786	1.187
FS PARK S.p.A.	1.361	917	–	790	1.885
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	–	133	–	100	–
Trenitalia S.p.A.	225.964	45.826	–	55.754	1.015.712
TRENITALIA TPER SCARL	19.514	1.099	–	(37)	53.596
FS Treni Turistici Italiani	12	–	–	–	13
Tx Logistik AG	327	4	–	–	–
TX Logistik GmbH	–	–	–	–	–
TX Logistik Transalpine GmbH	1.430	2.290	–	3	4.376
FS International	–	–	–	–	–
FS Sistemi Urbani S.r.l.	6.820	22.440	–	21.917	4.170
Trenord S.r.l.	33.619	3.669	–	(267)	113.196
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	366	21	–	–	1.047
BUSITALIA Campania SpA	15	–	–	–	152
BUSITALIA Rail Service	–	14	–	32	50
Busitalia Veneto S.p.A.	21	–	–	–	188
Cremonesi Workshop	4	158	–	14	10

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2024			2024	
Terminali Italia S.r.l.	1.246	2.925	–	1.066	1.498
Terminal Alptranit	–	–	–	–	5
FSE S.r.l.	–	–	–	(173)	606
FSE Trasporto Gomma	–	–	–	(132)	5
Gruppo ANAS	4.037	5.176	–	(21)	4.903
FS Technology SpA	431	54.879	–	153.406	101
Blufferies S.r.l.	152	26	–	(33)	106
FS Security	9.107	(539)	–	40.069	410
Eurogateway S.r.l.	–	–	–	–	–
Imprese a controllo congiunto	9.514	52	–	(876)	5.446
BBT S.p.A.	9.514	52	–	(876)	5.446
Collegate di controllate	–	–	–	–	–
-	–	–	–	–	–
Collegate di Gruppo	10	51	–	7	30
Metro 5	10	–	–	–	10
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano)	–	–	–	–	–
SITAF SPA AD EQUITY	–	51	–	7	20
Altre parti correlate	28.375	844.325	7.011.328	928.572	28.006
Gruppo ENEL	2.911	65.411	21.001	104.616	1.440
Gruppo ENI	309	4.353	20.155	4.823	459
Gruppo Leonardo	4	547	–	238	12
Gruppo Invitalia	13	1.179	242	–	38
Gruppo CDDPP	4.307	818.163	6.969.812	82.542	3.384
Consip S.p.A.	–	–	–	7	–
Gruppo ENAV	14	1	–	–	–
Gruppo GSE	13	(76.714)	–	692.530	18
Gruppo IstPolZeccaStato	3	18	–	166	2
Gruppo Poste Italiane	1.164	9	108	171	550
Gruppo RAI	9	5	–	2	4
Gruppo SOGIN	1	–	–	–	–
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	–	10.759	–	17.312	14
Altri fondi pensione	631	15.405	9	16.182	30
Scarl, associazioni, geie, par	528	207	–	1.442	300
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	375	6	–	1	885
Fondazione FS	18.091	321	–	8.479	20.831
Gruppo Banca Monte dei Paschi di Siena	–	4.623	–	–	26
Gruppo Sitaf	3	1	–	–	–
Gruppo Equitalia Giustizia	–	–	–	60	–
Arexpo S.p.A.	–	28	–	–	10
Consap S.p.A.	–	–	–	–	–
Gruppo SITMB	1	–	–	–	1
TOTALE	574.376	2.081.451	7.189.594	1.428.363	1.307.626

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 2024		2024		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese Controllate	–	7.345	–	209	–
Grandi Stazioni Rail	–	7.345	–	209	–
Imprese collegate	265	–	–	–	–
Quadrante Europa S.p.A.	265	–	–	–	–
Controllanti	149.126	5.927.099	47.669	64.068	5.857
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	149.126	5.927.099	47.669	64.068	5.857
Altre imprese consociate	–	63.358	–	1.065	4
FS Sistemi Urbani S.r.l.	–	60.006	–	982	–
Trenitalia S.p.A.	–	2.204	–	50	–
Mercitalia Logistics	–	817	–	9	–
Fercredit S.p.A.	–	331	–	24	–
Italferr	–	–	–	–	4
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	–	–	–	–	–
Altre parti correlate	3.488	–	–	12	4
Gruppo Poste Italiane	3.489	–	–	–	–
Gruppo ENAV	–	–	–	–	–
Gruppo CDDPP	–	–	–	1	–
Gruppo Enel	–	–	–	10	1
Gruppo Eni	–	–	–	1	1
Invitalia Group	–	–	–	–	1
Fondazione FS italiane	–	–	–	–	–
TOTALE	152.879	5.997.802	47.669	65.355	5.864

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 2024	31 dicembre 2023
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	237.976	237.504
Totale 1	237.976	237.504
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	6.058.659	5.585.783
Totale 2	6.058.659	5.585.783

La voce "Rischi" accoglie le "Fidejussioni" e si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI verso le Amministrazioni Pubbliche (es. Regioni, Province e Comune).

La voce “Altri” accoglie le “Fidejussioni a favore delle Società rilasciate da terzi” e si riferisce a garanzie bancarie o assicurative prestate a favore della Società (es. rilasciate da fornitori per tutti gli appalti di lavori, servizi e forniture).

Impegni Finanziari di Terzi

Si espone di seguito l’evoluzione delle poste al 31 dicembre 2024, 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 2024:

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 2023	195.072.363	107.930.713	7.112.883	105.340.812	6.493.682	80.028.767	(3.903.781)
Al 31 dicembre 2024	194.072.715	115.561.326	8.094.528	114.501.840	7.253.993	70.416.861	(6.194.507)
Delta	(999.648)	7.630.613	981.645	9.161.028	760.311	(9.611.906)	(2.290.726)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2024 ammontano a circa 194 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 2024, le risorse disponibili registrano una riduzione di 999.648 mila euro, dovuta all’effetto netto di nuovi stanziamenti e di riduzioni registrati su varie fonti di finanziamento nel corso del 2024. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2024 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 115.561.326 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 2024 a 114.501.840 mila euro e, rispetto alla situazione

al 31 dicembre 2024, registrano un incremento di 9.161.028 mila euro, determinato dall’insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2024 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le “Risorse disponibili” ammontano a 8.094.528 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 2024 a 7.253.993 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 2024.
La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2024:

valori in migliaia di euro

Soggetto Erogante	Descrizione	2024
MEF	Contributi c/impianti	5.661.107.848
MIT	Contributi c/impianti	813.996.644
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	2.088.854
UE	Contributi c/impianti	2.265.693.488
Enti Locali	Contributi c/impianti	76.112.064
Ministero della cultura	Contributi c/impianti	80.447.281
MIT	Contributi c/esercizio	10.000.000
MEF	Contributi c/esercizio	965.556.791
MIT Cap 1274/1300 - incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	109.900.000
CSEA	Contributi passanti*	589.099.388
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art.31)	66.781

(*) 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 2024:

valori in migliaia di euro

Soggetto beneficiario	Descrizione	2024
Fondazione Fs Italiane	Contributo	8.695.565
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.536.179
ART, SIML, IBIMI, Fondazione Politecnico di Milano, Buildingsmart, Ass.per la Protezione dalle Corrosioni Elettr., e Motus	Quote associative e Sponsorizzazioni	1.049.584

Altre informazioni

Si precisa che, con riferimento al presente bilancio d'esercizio, 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

Aumento di capitale sociale di TFB
L'Assemblea degli Azionisti della TFB, in data 11 dicembre 2024, ha deliberato il XVI aumento di capitale sociale, da eseguirsi, in una o più tranches, entro il 31 dicembre 2025. Nel mese di gennaio 2025, i soci RFI S.p.A. e Provincia Autonoma di Bolzano hanno sottoscritto le quote di propria competenza della

prima tranche del predetto aumento, pari ad euro 136.381.950 (RFI S.p.A.) ed euro 9.566.100 (Provincia Autonoma di Bolzano).
Successivamente, in data 31 gennaio 2025, RFI S.p.A. ha liquidato le quote inopstate della prima tranche del XVI aumento del capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni S.p.A., pari ad euro 4.051.950.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO

Il Bilancio d'esercizio della società chiuso al 31 dicembre 2024 evidenzia una perdita netta di euro 99.078.038,50. Si propone di riportare a nuovo tale risultato netto negativo dell'esercizio 2024.

Roma, 5 marzo 2025

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente

A cura di



Direzione Amministrazione Finanza e Controllo
Communication Polo Infrastrutture

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Coordinamento editoriale e creativo



Communication – Prodotti editoriali

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie

© Archivio FS Italiane

Realizzazione, progetto grafico e stampa



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

Edizione luglio 2025



