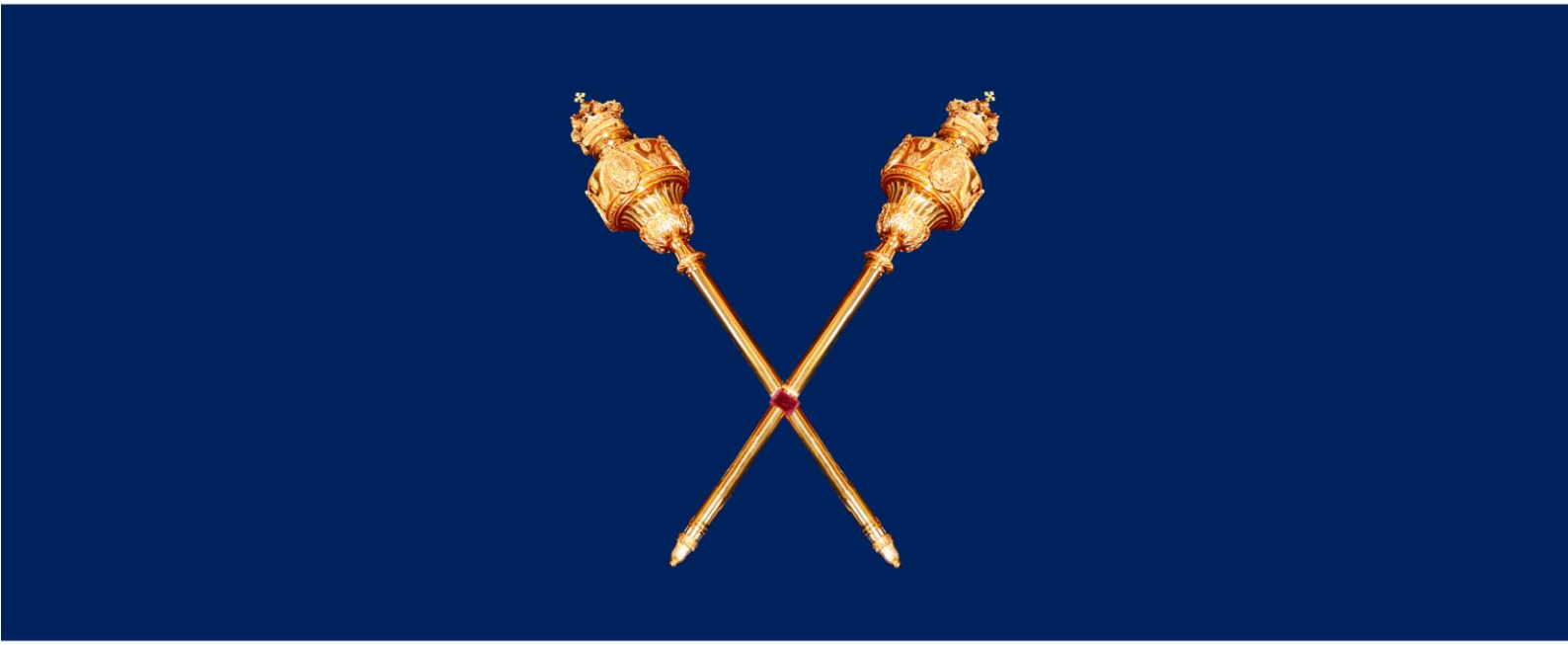
CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE DI RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (RFI SPA)

Determinazione del 5 giugno 2025, n. 73



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE DI RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (RFI SPA) 2022

Relatore: Primo Referendario Daniela Cimmino

Ha collaborato per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la

dott.ssa Eleonora Pividori

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Nell'adunanza del 5 giugno 2025;

visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visto il d.p.c.m. 7 marzo 2007, che dà atto della permanenza del controllo della Corte dei conti su Rete ferroviaria italiana (Rfi) Spa, ai sensi dell'art. 19 della predetta legge n. 210 del 1985 e dell'art. 2 della richiamata legge n. 259 del 1958;

visto il bilancio di Rete ferroviaria italiana (Rfi) Spa, relativo all'esercizio finanziario 2022, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore, Primo Referendario Daniela Cimmino, e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per l'esercizio 2022;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze il bilancio, corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;

CORTE DEI CONTI

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio relativo all'esercizio 2022 - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo di Rete ferroviaria italiana (Rfi) Spa - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per il suddetto esercizio.

RELATORE
Daniela Cimmino
firmato digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
firmato digitalmente

depositata in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
f.to digitalmente

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO NORMATIVO E ORDINAMENTO 2
2. PROGRAMMAZIONE E PROGETTI 8
2.1 I contratti di programma con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 8
2.2 Contratto di Programma – parte investimenti (CdP-I) 8
2.2.1 Lo stato di attuazione del Contratto di Programma - Parte investimenti al 31 dicembre 2023. 13
2.3 Contratto di Programma – parte servizi (CdP-S) 16
2.4 Valutazione della *performance* 18
2.5 Finanziamenti per investimenti 19
2.6 Stato di avanzamento del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare. 20
2.7 Prospetto informativo della rete 27
3. L'ASSETTO SOCIETARIO 29
3.1 Gli organi 29
3.2 I compensi agli amministratori e ai sindaci 30
3.2.1 Gli amministratori 30
3.2.2 I sindaci 32
3.3 L'articolazione organizzativa 33
3.4 Il sistema di controllo interno 35
3.4.1 La società di revisione 35
3.4.2 L'*internal auditing* 35
3.4.3 Modello di organizzazione, gestione e controllo e Organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001 37
3.4.4 Misure di prevenzione della corruzione e *compliance* 37
4. LE RISORSE UMANE 40
4.1 Le consulenze e prestazioni professionali 42

5. LA SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO E DEL LAVORO. LA SICUREZZA DEI DATI E LA *CYBERSECURITY*. 44
6. ATTIVITÀ NEGOZIALE 48
7. IL CONTENZIOSO 51
8. LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA 63
8.1 Bilancio d'esercizio 63
8.2 Situazione patrimoniale 64
8.2.1 Stato patrimoniale riclassificato 73
8.3 Prospetto delle variazioni del patrimonio netto 76
8.4 Conto economico 77
8.4.1 Conto economico riclassificato 80
8.5 Conto economico complessivo 83
8.6 Rendiconto finanziario 84
9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 86

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Contratto di Programma Mit Rfi-Parte investimenti 2022-2026. Aggiornamento 2023 11

Tabella 2 – Contratto di Programma Mit Rfi-Parte investimenti 2022-2026. Aggiornamento 2024 12

Tabella 3 – Investimenti per classi tipologiche di destinazione 13

Tabella 4 – Coperture finanziarie per tabelle CdP-I 2022-2026 e CdP-I 22-26. Aggiornamento 2023 14

Tabella 5 –Risorse per cassa CdP-S 2022-2026 17

Tabella 6 - Investimenti finanziati da Stato e Ue 19

Tabella 7 – Rete ferroviaria italiana – Missioni e fonti di finanziamento 22

Tabella 8 – Dettaglio "Altre fonti" 23

Tabella 9 – Rete ferroviaria italiana - Somme ricevute e somme pagate al 30.06.2024 23

Tabella 10 – Obiettivi 24

Tabella 11 - Rete ferroviaria italiana – Missioni e fonti di finanziamento al 31.12.2024 25

Tabella 12 - Dettaglio "Altre fonti" al 31.12.2024 26

Tabella 13 – Rete ferroviaria italiana - Somme ricevute e somme pagate 26

Tabella 14 – Obiettivi al 31.12.2024 27

Tabella 15 - Compensi deliberati spettanti Consiglio di amministrazione e rimborsi spese 31

Tabella 16 - Compensi deliberato spettanti al Collegio sindacale e rimborsi spese 32

Tabella 17 - Attività di *internal audit* 2022 36

Tabella 18 – Consistenza media 40

Tabella 19 – Costo del personale 41

Tabella 20 – Dettaglio prestazioni professionali 43

Tabella 21 – Numero di incidenti significativi 46

Tabella 22 - Attività negoziale 2022 49

Tabella 23 – Valore del contenzioso 51

Tabella 24 - Dettaglio per tipologia del giudizio e per materia cause pendenti al 31 dicembre 2022 52

Tabella 25 – Stato patrimoniale - Attivo 64

Tabella 26 – Partecipazioni 66

Tabella 27 – Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati) 68

Tabella 28 – Crediti verso il Mef e il Mit al 31.12.2022 69

Tabella 29 – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti 69
Tabella 30 – Stato patrimoniale - Patrimonio netto e Passivo 70
Tabella 31 – Fondo rischi ed oneri 71
Tabella 32 – Altri fondi 72
Tabella 33 - Stato patrimoniale riclassificato 73
Tabella 34 – Prospetto riconciliazione mezzi propri 75
Tabella 35 – Prospetto delle variazioni del patrimonio netto 76
Tabella 36 - Conto economico 77
Tabella 37 – Dettaglio ricavi delle vendite e delle prestazioni 78
Tabella 38 – Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci 79
Tabella 39 – Costi per servizi 79
Tabella 40 - Conto economico riclassificato 80
Tabella 41 – Conto economico complessivo 83
Tabella 42 - Rendiconto finanziario 84

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, a norma dell'articolo 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria di Rete ferroviaria italiana (Rfi) Spa per l'esercizio 2022 e sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

La relazione riguardante l'esercizio 2021, approvata da questa Sezione con determinazione n. 17 del 6 febbraio 2024, è pubblicata in Atti parlamentari, XIX legislatura, Doc. XV, n. 192.

1. QUADRO NORMATIVO E ORDINAMENTO

Rete ferroviaria italiana Spa (di seguito Rfi, Società o Gestore), società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane (di seguito FS) preposta alla gestione dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, è una società per azioni interamente partecipata dalla Ferrovie dello Stato italiane Spa *holding*, società emittente strumenti finanziari quotati il cui capitale è interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze – Mef e alla cui attività di direzione e coordinamento Rfi è soggetta ai sensi dell'art. 2497 *sexies* del codice civile nel rispetto dei principi di autonomia e indipendenza di cui al d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, adottato in attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, n. 2012/34/Ue, istitutiva dello Spazio ferroviario europeo unico. Rfi è proprietaria dell'infrastruttura, in parte derivante dall'ex Ente pubblico Ferrovie dello Stato e in parte acquisita con mezzi propri, tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato e da FS italiane e attraverso contributi in conto impianti dallo Stato.

Dal 2019 Rfi Spa è inserita nell'elenco dei soggetti che concorrono alla formazione del conto economico consolidato dello Stato ai sensi dell'art. 1, c. 3, della l. 31 dicembre 2009, n. 196. L'art. 40, c. 1, del d.l. 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla l. 19 dicembre 2019, n. 157, ha previsto l'esclusione della Società dall'applicazione delle misure di contenimento della spesa pubblica a carico delle unità incluse nel menzionato elenco Istat, confermandone autonomia finanziaria e operativa, fermo restando l'obbligo di preventiva informazione ai competenti Ministeri e autorità delle operazioni finanziarie incidenti sull'esposizione debitoria.

In coerenza con l'ordinamento eurounitario, il sistema ferroviario italiano è caratterizzato dalla separazione tra gestione dell'infrastruttura e svolgimento del servizio di trasporto, riconducibili, all'interno della *holding* FS, rispettivamente a Rfi Spa, titolare della concessione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciata per la durata di 60 anni ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 31 ottobre 2000 e a Trenitalia Spa, affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci. Le due imprese appartengono al Gruppo che costituisce "impresa ad integrazione verticale" ai sensi del d.lgs. n. 112 del 2015 sopra richiamato, in forza del quale il gestore dell'infrastruttura è un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa (art. 11, c. 1).

L'esercizio considerato è stato interessato dall'introduzione, a far data dal 1° giugno 2022, del nuovo modello di *governance* del Gruppo, definito dal Regolamento approvato dal Consiglio di amministrazione di FS Spa il 30 marzo 2022. L'assetto organizzativo e di *governance,* articolato in quattro poli corrispondenti alle aree di *business* Infrastrutture, Passeggeri, Logistica ed Urbano, mira a realizzare il progetto strategico unitario del Gruppo FS che opera in settori tra loro complementari, assicurando, ad un tempo, autonomia della gestione di ciascun settore e operatività delle società controllate, nella prospettiva di realizzare un sistema di infrastrutture e di mobilità sempre più integrato, accessibile e sostenibile.

Il regolamento del Gruppo FS disciplina due livelli di direzione e coordinamento integranti il nuovo modello organizzativo e di *governance*: FS Spa esercita l'indirizzo strategico generale e il coordinamento attuativo e finanziario nei confronti delle società Capogruppo che assicurano, a loro volta, il coordinamento e il controllo tecnico operativo nei confronti delle società appartenenti al settore di riferimento.

Il modello di gestione prevede che le funzioni della *holding* e quelle delle società del Gruppo individuate, per omogeneità di missione e competenze, compongono le famiglie professionali, il cui indirizzo e coordinamento è curato dai responsabili della *holding*, quali *process owner* di Gruppo.

L'attività di direzione e coordinamento è esercitata attraverso atti generali di indirizzo, direttive, condivisione di determinate operazioni, pareri, procedure e *policy*, secondo i processi di normazione interna regolati dalle disposizioni organizzative emanate in attuazione del Regolamento o dei regolamenti adottati da ciascuna Capogruppo di settore.

A termini di regolamento (art. 2) resta ferma l'autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle Capogruppo di settore e delle altre società controllate quali soggetti che, nell'ambito degli obiettivi strategici e del quadro finanziario del Gruppo, esercitano in modo indipendente l'attività di impresa e costituiscono separati centri d'imputazione giuridica anche sul piano della disciplina in tema di responsabilità delle persone giuridiche e delle società. A prescindere dall'emanazione di atti di direzione e coordinamento, ciascuna Capogruppo di settore o altra società controllata ha la responsabilità di adottare le determinazioni, anche sotto forma di procedure e normative interne, ritenute necessarie o opportune, sulla base delle proprie autonome valutazioni, per il funzionamento e controllo degli specifici processi aziendali di competenza.

Rfi è Capogruppo del Polo Infrastrutture, che ha la precipua missione di garantire la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale. La presenza di Rfi e Anas all'interno del medesimo Polo si inserisce nell'ottica del potenziamento e dell'integrazione della rete ferroviaria con quella stradale nella prospettiva della più ampia interconnessione, accessibilità, sicurezza e resilienza della dotazione infrastrutturale di trasporto, volano di sviluppo economico e di inclusione anche sociale sul territorio.

Tra i principali ambiti di attività di Rfi rientrano:

- la progettazione e la realizzazione degli investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura e delle relative dotazioni tecnologiche e per lo sviluppo e la costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari secondo la programmazione definita con lo Stato tramite il Contratto di Programma – parte investimenti;
- il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per la sua piena utilizzabilità da parte delle imprese di trasporto, attraverso attività di manutenzione ordinaria e straordinaria disciplinate dal Contratto di Programma – parte servizi;
- l'integrazione della rete italiana nelle reti di trasporto transeuropee secondo i piani e gli *standard* definiti a livello sovranazionale e secondo i programmi condotti insieme ai Gestori dell'infrastruttura esteri, anche nell'ambito di gruppi di interesse economico europei (Geie) e associazioni di diritto internazionale, per l'interoperabilità delle reti e lo sviluppo dei corridoi merci;
- la gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria;
- l'accertamento dell'idoneità del personale impegnato in attività connesse con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, nonché con la sicurezza del trasporto pubblico;
- l'accessibilità delle stazioni e dei servizi offerti agli utilizzatori; l'assistenza in stazione alle persone a ridotta mobilità (Prm) in conformità al ruolo di *Station manager* assunto dalla Società dal dicembre 2010 in attuazione del Regolamento Ce 1371/2007;

- la definizione annuale dell'orario ferroviario secondo le regole esposte nel Prospetto informativo della Rete (Pir)[1].

Come previsto nel modello di *governance* del Gruppo FS italiane, disciplinato dalla disposizione di Gruppo n. 304 del 18 maggio 2022, i consigli di amministrazione delle Capogruppo di settore deliberano l'adozione del Regolamento di Gruppo; i Cda delle Capogruppo di settore e delle società del Polo deliberano l'adozione del rispettivo regolamento che disciplina l'attività di direzione e coordinamento nell'ambito di ciascun Polo (di seguito anche il Regolamento di Polo) in linea con le previsioni del Regolamento di Gruppo; le Capogruppo di settore e le società dei Poli Infrastrutture, Passeggeri e Urbano stipulano i rispettivi contratti di direzione e coordinamento *ex* art. 2497 *septies* c.c..

Rfi con delibera del Cda 17 maggio 2022 ha adottato il Regolamento del Gruppo FS, ha approvato il Regolamento del Polo Infrastrutture[2] e le modifiche statutarie (in particolare, all'art. 4, commi 3 e 4, in relazione all'oggetto sociale) approvate dall'Assemblea straordinaria di Rfi il 26 maggio 2022[3].

Rfi Spa svolge attività di direzione e coordinamento in ambito tecnico-operativo, come previsto dal Regolamento di Gruppo e dal regolamento del Polo infrastrutture approvato dal Cda di Rfi il 17 maggio 2022 con decorrenza dal 1° giugno 2022, nel rispetto degli obiettivi strategici e del quadro finanziario del Gruppo FS. Detta attività è svolta su base partecipativa verso le sue controllate e su base contrattuale verso Anas Spa e sue controllate, Italferr Spa e sue controllate e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici srl per la sola area infrastruttura ferroviaria.

Nella stessa seduta del 17 maggio 2022 il Cda ha deliberato di approvare il testo del Contratto di direzione e coordinamento, sottoscritto il 10 giugno 2022 ai sensi dell'art. 2497 *septies* c.c., tra Rfi, in qualità di Capogruppo di settore e Anas Spa, Italferr Spa, Ferrovie del Sud Est Spa (limitatamente all'area infrastruttura ferroviaria), il quale ha recepito nel relativo oggetto gli

[1] Il documento ufficiale con cui il Gestore dell'infrastruttura comunica ai propri clienti criteri, procedure, modalità e termini per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e per l'erogazione dei servizi connessi.

[2] Ai sensi dell'art. 7 del Regolamento di Gruppo, ciascuna Capogruppo di settore adotta un proprio regolamento per disciplinare la rispettiva attività di direzione e coordinamento, declinando ambiti, modalità e regole in linea con il Regolamento del Gruppo FS. Il Regolamento delinea ambiti, modalità e regole di esercizio, da parte di Rfi quale Capogruppo di settore, delle attività di direzione e coordinamento nei confronti di tutte le società appartenenti al Polo infrastrutture, finalizzata all'indirizzo, al coordinamento e al controllo tecnico-operativo delle società facenti parte del Polo, ivi compresi i modelli, sistemi o protocolli di gestione dei rischi. La Capogruppo di settore è inoltre chiamata al recepimento, nell'ambito del Polo Infrastrutture, degli atti di direzione e coordinamento formulati dalla *holding* che hanno valenza generale per il Gruppo oppure valenza specifica per il Polo.

[3] La modifica dello statuto ha ampliato l'oggetto sociale prevedendo che Rfi quale Capogruppo di settore eserciti l'attività di direzione e coordinamento tecnico, organizzativo e operativo.

ambiti rientranti nell'attività di direzione e coordinamento, indicati nel Regolamento di Polo. In adempimento a quanto previsto nel contratto le controllate di Anas Spa e di Italferr Spa hanno aderito, ai sensi dell'art. 1332 c.c., al contratto di direzione e coordinamento.

Più di recente il Cda di Rfi, nella seduta del 9 maggio 2023, ha deliberato l'adozione del Regolamento del Gruppo FS come aggiornato a seguito dell'inserimento del nuovo allegato 3 che introduce la famiglia professionale "*Procurement*". Il 10 febbraio 2023 infatti FS, nell'ambito dell'attività di direzione e coordinamento per il tramite della struttura *Group Organization* ha inviato l'aggiornamento dell'allegato 3 del Regolamento di Gruppo che ha previsto l'inserimento del *Procurement* all'interno delle cosiddette famiglie professionali[4]. Nella stessa seduta del 9 maggio 2023 il Cda di Rfi ha adottato il modello di *governance Internal Audit (Audit Charter)* del Gruppo FS, in aggiornamento alle linee di indirizzo sulle attività di *Internal Audit* già approvate il 29 settembre 2021.

Tra i principali interventi normativi di interesse della Società adottati nell'anno in esame si richiamano: il d.l. 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con modificazioni dalla l. 28 marzo 2022, n. 25, recante misure di sostegno al settore ferroviario dopo l'emergenza epidemiologica da covid-19 (art. 25); d.l. 17 maggio 2022 n. 50, convertito con modificazioni dalla l. 15 luglio 2022, n. 91 (cd. decreto Aiuti), che adotta misure volte a fronteggiare gli eccezionali aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici nel settore degli appalti pubblici di lavori (art. 26); d.l. 9 agosto 2022 n. 115, convertito con modificazioni dalla l. 21 settembre 2022, n. 142 (cd. decreto Aiuti *bis*), teso a contrastare l'impatto negativo dell' incremento del costo dell'energia nel settore del trasporto ferroviario delle merci (art. 9); l. 29 dicembre 2022, n. 197, recante misure volte a garantire la realizzazione del piano complessivo delle opere per i Giochi olimpici e paralimpici invernali di Milano-Cortina 2026 (art. 1, c. 498-502) ed a consentire l'accesso ai contributi da parte dell'Unione europea per la realizzazione delle opere ferroviarie relative alle tratte nazionali di accesso al tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione (art. 1, cc. 507-508); l. n. 197 del 2022, art. 1 e d.l. 31 marzo 2023, n. 35, convertito dalla l. 26 maggio 2023, n. 58, riguardanti il riavvio delle attività di programmazione e progettazione del Ponte sullo stretto di Messina attraverso la società Stretto di Messina Spa

[4] L'aggiornamento dell'allegato 3 prevede l'inserimento della famiglia professionale "*Procurement*" tra le seguenti altre previste: Strategie e sostenibilità; *International*; *Technology*, *Innovation & digital*; *Legal & compliance*; *Security; Risk management;* Comunicazione & immagine; Risorse umane e organizzazione; Affari istituzionali e regolatori; Amministrazione, Pianificazione, Controllo di gestione e fiscale; Finance; *Internal audit*.

partecipata da Rfi Spa, Anas Spa, Regioni Sicilia e Calabria, e, in misura non inferiore al 51 per cento, dal Mef, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Mit, al quale sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione. Al riguardo si richiama altresì l'art. 14, c. 4, del d.l. 10 agosto 2023, n. 104, convertito dalla l. del 9 ottobre 2023 n. 136, che ha modificato l'art. 2 del richiamato d.l. n. 35 disponendo che, al fine di determinare la composizione dell'azionariato della società concessionaria, il Mef, di concerto con il Mit sottoscrive, entro il 31 dicembre 2023, un aumento di capitale della società e il prezzo di sottoscrizione delle azioni dell'aumento di capitale è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da soggetto qualificato nominato dal Mef. In ordine alla partecipazione di Rfi nella società concessionaria si rinvia ad apposito successivo paragrafo.

2. PROGRAMMAZIONE E PROGETTI

2.1 I contratti di programma con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Nel quadro degli interventi volti a favorire lo sviluppo del sistema ferroviario, i rapporti tra concedente (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Mit) e concessionario della rete (Rfi) sono regolati da uno o più contratti di programma (CdP).

I Contratti di programma 2022-2026 parte investimenti e parte servizi e i relativi aggiornamenti hanno seguito il nuovo *iter* previsto dall'art. 5 del d.l. del 6 novembre 2021, n. 152, convertito con modificazioni dalla l. 29 dicembre 2021, n. 233, che ha apportato modifiche alla l. 14 luglio 1993, n. 238 e al d.lgs. n. 112 del 2015, semplificando le procedure inerenti agli investimenti ferroviari.

2.2 Contratto di Programma – parte investimenti (CdP-I)

Il CdP-I regola i rapporti tra lo Stato e Rfi con riferimento alla realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria allo scopo di migliorare la qualità dei servizi nel rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica e relative modalità di finanziamento. Il CdP-I 2022-2026 recepisce quanto previsto dal decreto del Mef del 6 agosto 2021, che riporta l'elenco delle opere inserite nel PNRR e nel PNC e comprende le risorse PNRR a disposizione del Gestore allocate su "progetti in essere" già finanziati e "nuovi progetti".

Con delibere nn. 24 e 25 del 2 agosto 2022 il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (di seguito Cipess) ha espresso parere favorevole sui Contratti di programma, parte investimenti e parte servizi 2022-2026, sottoscritti da Rfi con il Ministero il 20 dicembre 2022.

Le risorse finanziarie contrattualizzate con il CdP-I 2022-2026 ammontano a circa 13 mld e sono destinate: alla realizzazione dei corridoi europei Ten-T, che richiedono interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli *standard* europei e di potenziamento delle reti e dei valichi alpini; al potenziamento e messa in sicurezza della circolazione ferroviaria con l'estensione dell'utilizzo dell'Ertms (*European rail trafic management system*) a tutta la rete; all'aumento della resilienza dell'infrastruttura ai fenomeni naturali di grave intensità, tra i quali eventi meteorologici avversi e dissesto idrogeologico, nell'ottica dell'adeguamento a nuovi *standard* e della resilienza al *climate change*; al potenziamento ed estensione dell'Alta

velocità; al miglioramento delle reti regionali, interregionali, dei nodi ferroviari delle città metropolitane e allo sviluppo delle linee storiche ad utilizzo turistico; al miglioramento del sistema logistico nazionale mediante il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali di merci; all'incremento della qualità delle stazioni ed alla relativa accessibilità per lo sviluppo del sistema di mobilità; all'innovazione tecnologica[5].

Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi del PNRR il contratto prevede all'articolo 1 clausole di flessibilità nell'utilizzo delle risorse finanziarie. Ai sensi dell'art. 1, c. 5, del CdP-I il Gestore è tenuto a rispettare la destinazione delle risorse. In deroga a tale principio, allo scopo di garantire il raggiungimento degli obiettivi realizzativi del contratto, con specifico riferimento alla tempestiva conclusione degli interventi rientranti nella Missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), Componente 1 (Investimenti sulla rete ferroviaria) del PNRR, sono riconosciuti al Gestore margini di flessibilità nella gestione finanziaria delle risorse comunitarie e nazionali, fermo restando il limite delle risorse assegnate dal CdP-I e l'articolazione delle risorse PNRR riportata nel decreto Mef del 6 agosto 2021. Rfi è autorizzata, dandone preventiva comunicazione al Mit e al Mef, a gestire in maniera flessibile e temporanea le risorse comunitarie e nazionali salvaguardando la prosecuzione delle attività in corso, in particolare con riferimento agli obblighi derivanti dalle milestone e dai target PNRR.

Il 9 giugno 2023 è stato sottoscritto tra Mit e Rfi l'aggiornamento 2023 del CdP–I, approvato con decreto Mit, di concerto con il Mef, del 14 novembre 2023, n. 289, che ha contrattualizzato nuove risorse per 5.535,98 mln[6] (13.033 mln erano, come detto, le risorse contrattualizzate con

[5] Più specificamente, sono stati assegnati 641,6 mln per il miglioramento dei livelli di resilienza; 463,1 mln per la digitalizzazione e lo sviluppo tecnologico (con estensione della tecnologia Ertms a tutta la rete); 259,6 mln per il programma di accessibilità delle stazioni; 1,5 mld per lo sviluppo dei sistemi regionali e la riduzione del gap infrastrutturale nord-sud; 2,3 mld per potenziare i nodi metropolitani e migliorare l'accessibilità aumentando quantità e qualità dei servizi e riducendo i tempi di percorrenza; 7,4 mld per l'estensione dell'Alta velocità; 452 mln per il potenziamento della accessibilità su ferro, per una rete più interoperabile e interconnessa con i principali porti e scali intermodali.

[6] La variazione in aumento è così ripartita: 750,00 mln stanziati dall'art. 1 cc 507-508 della l. n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023) sul capitolo Mit 7532, a favore degli interventi "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie" e "Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana"; 22,00 mln stanziati dall'art. 1 c. 517 della citata legge di bilancio 2023, per la progettazione della linea Chiasso-Monza lungo il corridoio europeo Reno-Alpi; 15,00 mln stanziati dall'art. 1 c. 518 della citata legge di bilancio 2023, a favore del "Progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese"; 199,00 mln stanziati sul capitolo Mit 7518 a favore del "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" derivanti, per 110 mln, dalla citata legge di bilancio 2023, e 89,0 mln a valere delle risorse stanziate dalla l. 5 agosto 2022 n. 108; 1,70 mln quale quota delle risorse "Giubileo 2025" istituite nello stato di previsione nel Mef dall'art. 1, c. 420, della l. 31 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio 2022) ed attribuite a specifiche opere con d.p.c.m. del 15 dicembre 2022; 75 mln a valere del PNRR, missione M3C1 per la realizzazione del collegamento al Porto di Augusta; 3.803,81 mln a valere del "Fondo per l'avvio delle opere indifferibili", ai sensi dell'art. 26, c. 7, del d.l. n. 50 del 2022; 14,76 mln a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche", *ex* art. 7, c. 1, del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla l. 11 settembre 2020, n. 120; 64,98 mln a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche", *ex* art. 26, c. 4, del d.l. n. 50 del 2022; 4,19 mln a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche", in base all'art. 26, c. 4, del d.l. n. 50 del 2022;

il CdP-I 2022-2026) e operato rimodulazioni per 2.502 mln di risorse statali "ordinarie", contrattualizzate nel CdP-I 2022-2026. Come evidenziato nel contratto la rimodulazione riguarda somme riferite ad interventi la cui programmazione progettuale e realizzativa non ne prevedeva l'appaltabilità prima del primo semestre 2024 ed è finalizzata a far fronte ad esigenze finanziarie emergenti connesse alla prosecuzione delle attività dei progetti legati al PNRR, nonché delle opere ritenute prioritarie. Con decreto interministeriale Mit-Mef n. 235 del 20 settembre 2024 è stato approvato l'aggiornamento 2024 del CdP-I, che ha contrattualizzato un saldo netto di risorse pari a 3.534,57 mln (+7.623,26 mln di nuove risorse e -4.088,69 mln di definanziamenti), portando il valore delle opere in corso finanziate da 124.570,39 mln dell'aggiornamento 2023 a 127.739,02 mln, tenuto conto delle variazioni al portafoglio connesse alle opere ultimate pari a 365,94 mln. Le risorse sono destinate principalmente alle opere in corso e alla prosecuzione dei programmi relativi alla sicurezza, allo sviluppo tecnologico e al piano stazioni. Le tabelle seguenti illustrano l'aggiornamento 2023 e 2024 del Contratto di Programma Mit–Rfi, parte investimenti 2022-2026, con evidenza dell'articolazione degli investimenti in corso e programmatici per *status* attuativo e finanziario.

4,58 mln a valere del "Fondo per l'adeguamento dei prezzi", ai sensi dell'art. 1-*septies*, c. 8, del d.l. 25 maggio 2021, n. 73, convertito con modificazioni dalla l. 23 luglio 2021, n. 106; 94,62 mln, a valere delle risorse A22 quale quota versata e accantonata relativamente all'annualità 2023; 125,72 mln euro a valere di risorse derivanti dal programma Cef 2014-2020 e Cef 2021-2027; 360,61 mln di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli d'Intesa con enti locali, autofinanziamento ed altro. È stata inoltre prevista una variazione in diminuzione per un importo complessivo pari a 18,78 mln, ripartita come segue: 1,15 mln a valere di risorse derivanti dal programma Pon 2014-2020; 2,62 mln a valere di risorse derivanti dal programma Por 2014-2020; 15,00 mln a valere delle risorse PNC destinate alla componente "Scorci Panoramici" del programma "Ferrovie turistiche" per variazione del soggetto attuatore individuato in fondazione FS.

Tabella 1 – Contratto di Programma Mit Rfi-Parte investimenti 2022-2026. Aggiornamento 2023

(dati in mln)

Tabella		CdP-I 2022-2026	Avanz. al 03-2023	Ultimati	Riduzioni Rimodulazioni Altre riclassifiche	UE e Altro	Incrementi MIT Legge di Bilancio 2023	MEF Avvio opere indifferibili	MEF Prosecuzione opere pubbliche e adeguamento prezzi	UE Ulteriori fondi PNRR M5C1 e CEF21-27	Altro	CdP-I 2022-2026 agg.2023
		Sezione 1 Opere in corso finanziate										
A	PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	104.232,97	34.417,22	-323,50		-18,78	-1.040,46	1.080,62	3.738,40	56,95	186,72	295,82	108.208,76
01	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	9.676,59	7.282,21		-30,00		-1,50			6,07		2,30	9.653,46
02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	10.639,53	4.454,70	-9,00			131,50		14,11		6,30		10.782,45
03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	3.340,86	1.323,53			-2,62	2,62					98,30	3.439,16
04	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	355,41	130,83			-15,00				0,03			340,44
05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	8.074,38	1.930,30	-23,15	100,58	-1,15	-106,03		506,24	2,14		10,55	8.563,56
06	Programmi città metropolitane	12.484,90	6.024,30		-872,99		-200,54		167,15	6,90		0,02	11.585,45
07	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	1.492,59	187,24		55,00		-286,84		16,44	1,01	76,94	19,71	1.374,85
08	Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	1.074,78	38,25				26,81		223,59				1.325,18
09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	57.093,94	13.075,87	-291,35	747,41		-606,50	1.080,62	2.810,87	40,80	103,48	164,94	61.144,22
B	INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	15.164,35	5.733,26				1.019,84		65,41	31,54	14,00	66,49	16.361,63
	TOTALE PORTAFOGLIO ATTIVO (tab. A+B)	119.397,33	40.150,49	-323,50	0,00	-18,78	-20,62	1.080,62	3.803,81	88,49	200,72	362,31	124.570,39
C	OPERE ULTIMATE	67.347,95	67.035,62	323,50			20,62			0,02			67.692,08
	TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)	186.745,27	107.186,11	0,00	0,00	-18,78	0,00	1.080,62	3.803,81	88,51	200,72	362,31	192.262,47
										5.535,98			

Fonte: Contratto di Programma-Parte investimenti 2022-2026. Aggiornamento 2023

Tabella 2 – Contratto di Programma Mit Rfi-Parte investimenti 2022-2026. Aggiornamento 2024

(mln)

Stato attuativo-finanziario	Costo a Vita Intera	Sezione 1 Opere in corso finanziate										Proiezioni programmatorie di breve periodo		Fabbisogni finanziari a completamento
		CdP-I 2022-2026 agg.2023 proforma	Avanz. al 3-2024	Variazioni		CdP-I 2022-2026 aggiornamento 2024						Priorità 1	Priorità 2	
				Riduzioni / revisione PNRR	Incrementi Rimodulaz.	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (POIn-FSR, CEF, EE.LL. ...)			
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	249.803,55	107.845,90	38.335,08	-4.888,69	736,15 6.433,19	110.126,54	81.530,8	6.878,93	4.561,18	8.708,76	8.446,79	2.869,28	11.067,56	125.740,17
a *Programmi pluriennali di interventi*	102.890,01	37.166,14	20.384,74	-833,76	248,61 1.642,59	38.223,58	31.280,4	550,91	943,43	3.451,91	1.996,84	1.712,82	1.449,90	61.503,71
b *Interventi in esecuzione*	46.798,13	42.535,31	16.175,43	-923,44	665,54 3.030,90	45.308,31	29.866,0	4.548,81	2.561,87	2.068,30	6.263,24	1.156,46	45,19	288,17
c *Interventi prioritari*	47.429,27	26.760,40	1.584,77	-2.410,93	-47,23 1.663,38	25.965,62	19.771,4	1.776,00	1.055,89	3.188,55	173,73		9.572,46	11.891,19
d *Interventi in programma*	52.686,14	1.384,05	190,14	-720,57	-130,77 96,32	629,03	612,85	3,20			12,98			52.057,11
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	21.215,51	16.361,63	7.181,40	800,00	-736,14 1.186,99	17.612,48	11.976,8	146,90	1.867,20	2.221,30	1.400,27	170,04		3.433,00
TOTALE	271.019,07	124.207,53	45.516,48	-4.088,69	0,00 7.620,18	127.739,02	93.507,6	7.025,83	6.428,38	10.930,06	9.847,07	3.039,32	11.067,56	129.173,17
C OPERE ULTIMATE	68.074,93	68.054,95	67.422,75		3,08	68.058,02	62.544,1	334,50	837,11		4.342,25			16,90
TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)	339.093,99	192.262,47	112.939,23	-4.088,69	0,00 7.623,26	195.797,04	156.051,	7.360,33	7.265,49	10.930,06	14.189,31	3.039,32	11.067,56	129.190,07
		VARIAZIONE NETTA		3.534,57										

Fonte: Contratto di Programma–Parte investimenti 2022-2026. Aggiornamento 2024

2.2.1 Lo stato di attuazione del Contratto di Programma - Parte investimenti al 31 dicembre 2023

In base agli obblighi contrattuali, Rfi trasmette al Mit e al Mef, entro il 30 giugno, una relazione sullo stato di attuazione sulla base dei dati dell'esercizio chiuso al 31 dicembre dell'anno precedente dei programmi e dei progetti di investimento di cui al CdP-I, che illustra, tra l'altro, gli indicatori di monitoraggio sullo stato della rete. Il 28 giugno 2024 la Società ha inoltrato la relazione redatta al 31 dicembre 2023.

La tabella che segue riporta l'articolazione del Contratto di Programma, con il dettaglio delle risorse disponibili oggetto del medesimo, classificati per classi tipologiche di destinazione.

Tabella 3 – Investimenti per classi tipologiche di destinazione

(mln)

Programmi	Opere in corso finanziate Cdp 2022-2026	Opere in corso finanziate CdP aggiornamento 2023
A- PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	**104.232,98**	**108.208,77**
01-Programmi prioritario ferrovie – sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al *climate change*	9.676,59	9.653,46
02-Programmi prioritari ferrovie - sviluppo tecnologico	10.639,53	10.782,45
03- Programmi prioritario ferrovie - accessibilità stazioni	3.340,86	3.439,16
04- Programmi prioritario ferrovie - valorizzazione turistica delle ferrovie minori	355,41	340,44
05- Programmi prioritario ferrovie - valorizzazione delle reti regionali	8.074,38	8.563,56
06-Programmi città metropolitane	12.484,90	11.585,45
07-Programma porti e interporti - ultimo/penultimo miglio ferroviario e concessioni alla rete	1.492,59	1.374,85
08-Programma aeroporti – accessibilità su ferro	1.074,78	1.325,18
09-Interventi prioritari ferrovie – direttrici di interesse nazionale	57.093,94	61.144,22
B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	**15.164,35**	**16.361,63**
Totale A+B	**119.397,33**	**124.570,40**
C- OPERE ULTIMATE	**67.347,95**	**67.692,08**
TOTALE GENERALE	**186.745,28**	**192.262,48**

Fonte: Rfi Relazioni sullo stato di attuazione CdP-I 2022-2026 al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2023.

La tabella che segue illustra l'evoluzione delle coperture finanziarie sul portafoglio dei progetti attivi (al netto, quindi, delle opere ultimate) che, con l'aggiornamento 2023 del Contratto di Programma, hanno raggiunto il valore complessivo di 124.570,40 mln, di cui 108.208,77 mln, per gli interventi rientranti nel portafoglio investimenti in corso e programmatici e 16.362 mln per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi.

Tabella 4 – Coperture finanziarie per tabelle CdP-I 2022-2026 e CdP-I 22-26. Aggiornamento 2023

(mln)

Tabelle CdP-I 2022-2026	Coperture di competenza contrattualizzate					
	Totale competenza CdP-I 2022-2026	Trasferimenti in tabella C – Opere ultimate	Risorse aggiuntive CdP-I 2022-2026 Agg. 2023	Definanziamenti	Rimodulazioni	Totale competenze CdP-I 22-26 Agg. 2023
Tabella A - portafoglio investimenti in corso e programmatici	104.233	- 324	5.359	- 19	- 1.040	**108.209**
Tabella B - investimenti realizzati per lotti costruttivi	**15.164**		177	0,00	**1.020**	**16.362**
Totale (A+B)	**119.397**	**- 324**	**5.536**	**- 19**	**- 21**	**124.570**
Tabella C - opere ultimate	**67.348**	324	0,00	0,00	21	**67.692**
Totale generale (A+B+C)	**186.745**	**0,00**	**5.536**	**- 19**	**-**	**192.262**

Fonte: Rfi Relazione sullo stato di attuazione CdP-I 2022-2026 al 31.12.23
Le lievi squadrature dipendono da arrotondamenti

Come indicato nella tabella, con l'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026, il valore delle coperture finanziarie sul portafoglio dei progetti attivi (tabella A e tabella B) è passato da 119.397 mln a 124.570 mln, per effetto delle variazioni alle risorse finanziarie dovute principalmente: al trasferimento nella tabella C "opere ultimate" di interventi conclusi pari a 344 mln; al recepimento del definanziamento per un valore complessivo di 19 mln derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni; alla contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di 5.536 mln; alla rimodulazione a saldo zero di risorse "statali ordinarie" già contrattualizzate al CdP-I 2022-2026 su interventi la cui programmazione progettuale e realizzativa non ne prevedeva l'appaltabilità prima del primo semestre 2024 e destinate a esigenze finanziarie emergenti per complessivi 2.502 mln.

Come evidenziato nella relazione sullo stato di attuazione le erogazioni effettivamente registrate nel corso dell'anno 2023 sono state pari a 3.616 mln (6.578 mln nel 2022). La spesa si è concentrata per il 41 per cento su investimenti per la sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza della rete e, per il restante 59 per cento, per la realizzazione di opere relative al superamento dei "colli di bottiglia" e ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi. I valori di produzione hanno superato i livelli raggiunti nel 2003, quando era in piena fase realizzativa la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli. Gli elevati volumi di spesa registrati nel 2023 sono dovuti principalmente all'avanzamento dei programmi per la sicurezza, all'adeguamento a nuovi standard e resilienza al *climate change*, all'accelerazione degli investimenti sulle principali

direttrici di interesse nazionale e al proseguimento della realizzazione degli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi.

La spesa per investimenti è stata pari a 7.756 mln (6.162 mln nel 2022), articolata come segue: 2.308 mln per il mantenimento in efficienza della rete (CdP-Servizi); 5.448 mln relativi agli investimenti per la sicurezza, per l'*upgrading* tecnologico e infrastrutturale e per il potenziamento e lo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari (CdP-Investimenti).

Va considerato che con la decisione del Consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023, di modifica della decisione di esecuzione del 13 luglio 2021, sono state apportate significative modifiche alla composizione del Piano mediante rimodulazione di diversi interventi già finanziati dal PNRR, sia in termini di revisione di obiettivi quantitativi (*target*) e delle relative scadenze, sia in termini di modifica delle risorse finanziarie assegnate e del definanziamento di alcune misure uscite dal PNRR. Al fine di consentire la tempestiva realizzazione degli investimenti stabiliti dal PNRR, nel rispetto dei traguardi e degli obiettivi ivi previsti, come modificato con la richiamata decisione del Consiglio Ecofin, è stato emanato il d.l. 2 marzo 2024, n. 19 recante «*Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)*», convertito con modificazioni dalla l. 29 aprile 2024, n. 56, onde consentire piena operatività al nuovo PNRR (inclusivo di *RepowerEU*) e copertura al fabbisogno finanziario necessario per dare continuità attuativa alle misure definanziate dal Piano, tenuto conto degli impegni giuridicamente già assunti dalle amministrazioni titolari. In particolare, l'art. 28 del richiamato d.l. n. 19 ha disposto che, nelle more dell'aggiornamento del Contratto di Programma - parte investimenti 2022-2026 si provvede, con decreto del Mit, di concerto con il Mef, alla rimodulazione delle fonti di finanziamento degli interventi ferroviari ricompresi nella misura M3C1 del PNRR, a seguito della decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023. Con il medesimo decreto si provvede alla ricognizione delle risorse nazionali che si rendono disponibili a seguito della rimodulazione del PNRR per le misure di competenza del Mit, da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento per l'anno 2024 del Contratto di Programma - parte investimenti.

Con decreto del 23 maggio 2024 il Mit, di concerto con il Mef, ha provveduto alla rimodulazione delle fonti di finanziamento degli interventi ferroviari ricompresi nella misura M3C1 del PNRR e alla ricognizione delle risorse nazionali rese disponibili. Il decreto reca in allegato l'elenco degli interventi ferroviari, di competenza di Rfi, ricompresi nella Missione 3,

Componente 1, del PNRR a seguito della decisione del Consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023 e altresì il processo di revisione degli interventi ferroviari ricompresi nella stessa misura M3C1.

2.3 Contratto di Programma – parte servizi (CdP-S)

Il CdP-S disciplina il finanziamento delle attività di gestione e manutenzione della Rete, finalizzate a garantirne l'utilizzabilità in condizioni di sicurezza e affidabilità, mediante attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario (circolazione, *safety*, *security*, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza alle persone con mobilità ridotta.

Per il periodo 2016-2021 (prorogato al 31 dicembre 2022) il CdP-S prevedeva un ammontare di fabbisogni pari a circa 10,5 mld, a fronte di un totale di coperture disponibili a legislazione vigente pari a circa 9,3 mld. Il CdP-S 2022-2026 è stato sottoscritto a fine 2022. È previsto il trasferimento dal CdP-I al CdP-S di una serie di interventi strettamente connessi alle attività ricorrenti di manutenzione del CdP-S finalizzati alla sicurezza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. L'ammontare dei fabbisogni annui è di 3,36 mld, di cui 1,1 mld, per ciascun anno compreso nel periodo di programmazione, per le attività in conto esercizio di gestione della rete (manutenzione ordinaria, circolazione, *safety*, security, navigazione, prm e sgombero dell'infrastruttura) e 2,2 mld per ciascun anno dello stesso arco temporale 2022-2026 per le attività in conto capitale di manutenzione straordinaria. Con riferimento alle risorse finanziarie disponibili, il CdP-S prevede una programmazione delle attività nel medio periodo, pari a complessivi 5,1 mld nel periodo 2022-2027 in conto investimenti e risorse per circa 1 mld all'anno per il triennio 2022-2024 in conto esercizio.

Il 15 novembre 2023 è stato emanato il decreto Mit Mef n. 292 del 2023 di approvazione del primo atto integrativo al CdP-S 2022-2026, ammesso alla registrazione dalla Corte dei conti il 21 dicembre 2023, che recepisce l'incremento di risorse previsto dalla legge di bilancio 2023 (l. n. 197 del 2022) per 2.800 mln per i programmi di manutenzione straordinaria della rete, nonché l'incremento delle risorse per 5,68 mln per lo svolgimento del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta Reggio Calabria - Messina effettuato dal 1° ottobre 2022 al 30 settembre 2023.

Il 1° agosto 2024 è stato sottoscritto il secondo atto integrativo del CdP-S 2022-2026, che recepisce la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive per 2.397 mln per la manutenzione

straordinaria, di cui 2.073 mln per il finanziamento dell'annualità 2025 previsti dal d.l. del 29 marzo 2024, n. 39 (c.d. superbonus) e 150 mln per le attività di gestione della rete (50 mln per l'annualità 2023 e 100 mln per l'annualità 2026). Il CdP-S 2022-2026 recepisce gli effetti della cessazione, il 30 settembre 2023, del servizio di trasporto passeggeri tra i porti di Messina e Reggio Calabria operato da Rfi a seguito dell'affidamento del servizio ad un nuovo contraente. Il prospetto seguente evidenzia le risorse per cassa, pari a 10.296 milioni previsti dal CdP-S aggiornato al 2024, con le proiezioni di spesa per le annualità comprese nel periodo di riferimento della programmazione. Con l'approvazione dell'aggiornamento del CdP-S Rfi è autorizzata ad assumere impegni di spesa nel limite del valore sopra indicato ed esposto in tabella.

Tabella 5 –Risorse per cassa CdP-S 2022-2026

(mln)

rigo	Conto esercizio	Cap. Bilancio Stato	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026	Oltre	Totale complessivo
1a	Legge 234/2021 - Legge di Bilancio 2022 e Leggi di Bilancio seguenti	*1541*	1.155,56	1.055,56	965,56	965,56	965,56	**5.107,78**		**5.107,78**
1b	Legge 129/2023 - Legge di Assestamento di Bilancio 2023	*1541*		50,00				**50,00**		**50,00**
1c	Legge 178/2020 - Legge di Bilancio 2021 e Leggi di Bilancio seguenti (risorse per servizio mezzi veloci ME-Villa S.G e ME-RC)	*7255*	7,10	4,26				**11,37**		**11,37**
1d	Legge 39/2024 - DL Superbonus	*1541*					100,00	**100,00**		**100,00**
1	**Totale Fonti c/Esercizio**		**1.162,66**	**1.109,82**	**965,56**	**965,56**	**1.065,56**	**5.269,15**	**0,00**	**5.269,15**
rigo	**Conto impianti**	**Cap. Bilancio Stato**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Totale 2022-2026**	**Oltre**	**Totale complessivo**
2a	Legge 234/2021 - Legge di Bilancio 2022 (Cap 7122/PG5)	*7122*	500,00	1.000,00	1.100,00	900,00	1.000,00	**4.500,00**	600,00	**5.100,00**
2b	Legge 197/2022 - Legge di Bilancio 2023 (Cap 7122/PG5)	*7122*		0,00	200,00	200,00	200,00	**600,00**	2.200,00	**2.800,00**
2c	Legge 145/2023 - Decreto Fiscale (Cap 7122/PG5)	*7122*		1.000,00	-1.000,00			**0,00**		**0,00**
2d	Legge 303/2023 - Legge di Bilancio 2024 (Cap 7122/PG5)	*7122*			1.000,00		-1.000,00	**0,00**		**0,00**
2e	Piano nazionale ripresa e Resilienza (PNRR)	*n.a.*	30,06		116,16	44,78	109,58	**300,58**		**300,58**
2f	Piano Operativo Nazionali 2014-2020	*n.a.*			3,73		0,41	**4,15**		**4,15**
2g	Fondo per l'adeguamento dei prezzi ex DL 73/2021 art. 1-septies co. 8 (MIT Cap 7006)		14,95					**14,95**		**14,95**
2h	Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche ex DL 76/2020 art. 7 co. 1 (MIT Cap 7007)			2,99	0,05			**3,03**		**3,03**
2i	Legge 39/2024 - DL Superbonus	*7122*					140,80	**140,80**	1.932,80	**2.073,60**
2	**Totale Fonti c/Impianti (*)**		**545,00**	**2.002,99**	**1.419,94**	**1.144,78**	**450,79**	**5.563,50**	**4.732,80**	**10.296,30**
3	**Totale fonti**		**1.707,66**	**3.112,81**	**2.385,49**	**2.110,34**	**1.516,35**	**10.832,65**	**4.732,80**	**15.565,45**

Fonte: Contratto di Programma-Parte servizi 2022-2026. Aggiornamento 2024

2.4 Valutazione della *performance*

L'art. 8 del CdP- I (2022-2026) stabilisce che Rfi, entro il mese di aprile di ogni anno, comunichi gli obiettivi di *performance* riferita a progetti e programmi di investimento, secondo una metodologia di calcolo condivisa con i Ministeri competenti. Al verificarsi di scostamenti superiori alle soglie previste, rilevati mediante appositi indicatori, è previsto il pagamento da parte del Gestore di una penale pecuniaria. Rfi ha comunicato al Mit i dati di consuntivo dell'anno 2022 e i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della *performance* dell'esercizio 2023 per ciascuno degli interventi oggetto di misurazione ed ha precisato che, anche per il 2022, gli scostamenti per cause attribuibili al Gestore rientrano nei limiti contrattualmente ammessi. Anche il CdP-S prevede che il Gestore predisponga con cadenza annuale il rendiconto delle *performance* e dei costi sostenuti al 31 dicembre dell'anno precedente (art. 8) attestando, attraverso il monitoraggio di qualità della rete, il livello degli indicatori di prestazione raggiunti (art. 9).

Nell'esercizio in esame, come rilevato nella relazione sulla gestione, i volumi di traffico sono ritornati ai livelli del 2019, risultando in crescita rispetto al 2021 anche per i segmenti Alta velocità (Av) e Servizio universale, che avevano maggiormente risentito delle restrizioni legate alla pandemia da covid-19. La puntualità dei treni costituisce l'indicatore chiave della qualità del servizio erogato ai clienti da Rfi e a tale scopo il Gestore stabilisce all'inizio di ogni anno gli obiettivi da perseguire. Come descritto nella relazione sulla gestione i valori registrati nell'esercizio in considerazione sono in linea con gli obiettivi aziendali per il segmento Servizio universale, regionale e merci, mentre il segmento Av risulta sotto obiettivo. Dopo il primo trimestre positivo si è infatti registrata una flessione più marcata della *performance* ricondotta all'incremento dei volumi di traffico e all'aumento dei guasti all'infrastruttura e al materiale rotabile correlati al caldo anomalo dei mesi di maggio e settembre. Nella stessa sede è stata evidenziata anche l'incidenza in aumento di fattori esterni quali la presenza di estranei e-o animali lungo la linea e investimenti di persone. Si è anche evidenziato come il segmento merci sia stato interessato nei primi due mesi dell'anno dalle limitazioni prescritte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa) sulle suole di "tipo LL" dei carri merci, che hanno imposto la riduzione di velocità dei treni dotati di tali dispositivi, con incidenza negativa sui valori medi di puntualità. Tra gli ulteriori fattori che avrebbero contribuito a provocare ritardi sulla rete ferroviaria sono stati annoverati

l'attacco *hacker* del 2023 ai sistemi del Gruppo FS del 23 marzo ed il protrarsi di rallentamenti per alcuni mesi a seguire. Ad aprile 2024, Rfi ha comunicato al Mit gli obiettivi dell'anno in corso e la misurazione della *performance* relativa all'anno precedente.

Al riguardo questa Corte raccomanda il costante monitoraggio dell'andamento dei valori al fine di adottare le iniziative necessarie a garantire nel tempo alle imprese ferroviarie e al cliente finale migliori *standard* di affidabilità, regolarità e puntualità.

2.5 Finanziamenti per investimenti

Nella seguente tabella si riporta lo stato degli investimenti finanziati dallo Stato e dall'Ue dal 2021 al 2023.

Tabella 6 - Investimenti finanziati da Stato e Ue

(migliaia)

Periodo di riferimento	Σ 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 31/12/2021	178.777.519	94.877.908	3.749.464	89.056.086	3.742.530	80.150.147	2.079.292
al 31/12/2022	188.090.167	102.405.617	3.943.868	97.152.175	3.821.260	81.740.682	1.432.182
Var. assol.	**9.312.648**	**7.527.709**	**194.404**	**8.096.089**	**78.730**	**1.590.535**	**-647.110**
al 31/12/2023	195.072.363	107.930.713	7.112.883	105.340.812	6.493.682	80.028.767	-3.903.781
Var. assol.	**6.982.196**	**5.525.096**	**3.169.015**	**8.188.637**	**2.672.422**	**-1.711.915**	**-5.335.963**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi.

Le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 2022 e al 2023 ammontano a circa 188 mld e circa 195 mld, costituite da finanziamenti "per competenza" previsti dalle leggi di bilancio, provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc* e da risorse provenienti dall'Unione europea. Rispetto al 31 dicembre 2021, nell'esercizio in esame le risorse disponibili sono in aumento di euro 9.312.648 mila e nel 2023 di euro 6.982.196 mila, per i nuovi finanziamenti disposti a favore di Rfi. Nel biennio 2022 e 2023, le erogazioni ricevute a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a euro 102.405.617 mila e a euro 107.930.713 mila; le contabilizzazioni complessive a euro 97.152.175 mila nel 2022 e a euro 105.340.812 mila, con un incremento di euro 8.096.089 mila nel 2022 e di euro 8.188.637 mila nel 2023. I crediti iscritti in bilancio, a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili", ammontano a euro 3.943.868 mila nel 2022 e a euro 7.112.883 mila nel 2023. 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, ammontano, al 31 dicembre 2022, a euro 3.821.260.000 e a euro 6.493.682 nel 2023.

Investimenti e opere infrastrutturali

Nel periodo dal 2021 al 2023 gli investimenti infrastrutturali della Società sono pari a complessivi 5.591 mln, 5.930 mln e 7.550 mln, con un incremento di 339 mln e di 1.620 mln. In particolare, il volume complessivo è stato destinato ai grandi progetti infrastrutturali (per 3.369 mln nel 2022 e per 4.342 mln nel 2023), alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio per circa 2.561 mln nel 2022 e circa 3.208 mln nel 2023 (di cui 282 mln nel 2022 e 529 mln nel 2023 per interventi a carattere tecnologico).

2.6 Stato di avanzamento del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare

Nell'originario CdP I 2022 – 2026 la risorse a disposizione del Gestore, rendicontabili nel periodo 2020-2026, erano pari a 23,86 mld, di cui 12,66 mld allocati su "nuovi progetti" e 11,2 mld su "progetti in essere", già finanziati. Nel contratto si richiama il decreto Mef del 6 agosto 2021, recante l'articolazione delle risorse degli interventi rientranti nella Missione 3, componente 1 (Investimenti sulla Rete ferroviaria del PNRR) e la relativa distinzione tra "nuovi progetti" e "progetti in essere". Per la quota di interventi di competenza Rfi la suddetta articolazione è stata recepita nel contratto che riporta, come nuove fonti di finanziamento, le sole assegnazioni relative alla categoria "nuovi progetti".

Come evidenziato dal Gestore nella relazione sullo stato di attuazione degli investimenti (edizione giugno 2024), aggiornata al 31 dicembre 2023, risultavano a quella data destinati, a interventi di competenza della Società, complessivi 23,86 mld (di cui 12,66 mld erano costituiti da risorse aggiuntive per Rfi, allocati su progetti non presenti in portafoglio e 11,2 mld allocati su "progetti in essere"[7], già finanziati).

L'ultimo monitoraggio di questa Corte riferito allo stato di avanzamento al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2024 tiene conto del processo di revisione degli interventi a seguito della decisione del Consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023 di modifica della decisione di esecuzione

[7] I "Progetti in essere" sono progetti finanziati con risorse a valere sul bilancio dello Stato per investimenti avviati prima della decisione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021 ed inseriti nel PNRR in quanto riconducibili alle finalità del dispositivo per la ripresa e la resilienza e coerenti con gli obiettivi e le condizioni del regolamento istitutivo (Regolamento Ue 2021/241). Ai sensi dell'art. 17, paragrafo 2, del Regolamento Ue 2021/241: "sono ammissibili le Misure avviate a decorrere dal 1° febbraio 2020 a condizione che soddisfino i requisiti di cui al presente Regolamento".

del 13 luglio 2021. Con la richiamata decisione di esecuzione è stata approvata la rimodulazione del PNRR, che ha previsto una riduzione delle risorse complessive di competenza Rfi sulla misura M3C1 da 23,86 a 21,96 mln di cui: PNRR "nuovi progetti" per 11.161 mln e PNRR "progetti in essere" per 10.795 mln. Per la Misura M5C3 si registra invece una riduzione di circa 26 mln, portando la dotazione finanziaria complessiva a circa 70 mln.

Come evidenziato nel Piano commerciale 2024, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale svolge un ruolo fondamentale nell'attuazione del PNRR con riferimento, in particolare, agli investimenti previsti nella Missione 3 destinati per l'80 per cento a interventi di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale (Componente 1 Investimenti sulla rete ferroviaria), per un totale di circa 22 mld.

Il CdP - Aggiornamento 2024, espone le sole risorse PNRR riferite ai "nuovi progetti" per circa 10 mld. Nel contratto si evidenzia che al fine di consentire il tempestivo avvio ed esecuzione dei progetti PNRR finanziati a valere su autorizzazioni di spesa del bilancio dello Stato (c.d. "progetti in essere"), ove nell'anno di riferimento queste non risultino capienti a copertura dell'effettivo esborso (lavori ed anticipazioni finanziarie) la differenza potrà essere richiesta a valere delle risorse PNRR ai sensi di quanto previsto dall'art. 9, c. 6, del d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito con modificazioni dalla l. n. 233 del 29 dicembre 2021. Il contratto prevede, tra le variazioni in diminuzione, quelle riguardanti il PNC per 24,40 mln e la riprogrammazione del PNRR sulla misura M3C1 per 1.866,27 mln e sulla misura M5C3 per 26,00 mln.

I dati rappresentati nelle tabelle che seguono, che si riferiscono agli interventi rispetto ai quali la Società riveste la qualità di soggetto attuatore[8], espongono gli esiti del monitoraggio sullo stato di attuazione del PNRR effettuato da questa Corte ai sensi dell'art. 7, c. 7, del d.l. n. 77 del 2021, che tengono conto, come evidenziato da Rfi, delle risultanze della rimodulazione intervenuta con la decisione del Consiglio Ecofin, che com'è noto ha interessato, tra l'altro, la rimodulazione di interventi già finanziati dal PNRR, sia in termini di revisione di *target* e relative scadenze sia di modifica in aumento o in diminuzione delle risorse finanziarie assegnate, oltre al definanziamento di alcune misure uscite dal perimetro del PNRR.

[8] Oltre agli interventi correlati alla ricostruzione nei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dagli interventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, di cui al d.l. 6 maggio 2021 n. 58 rispetto ai quali riveste il ruolo di soggetto Responsabile dell'Intervento.

La tabella che segue illustra la nuova ripartizione, rappresentata da Rfi alla data del 30 giugno 2024, degli importi assegnati al Gestore a valere sulle diverse fonti di finanziamento in relazione ai progetti rientranti nelle missioni e componenti di riferimento, quale risulta dal quinto monitoraggio di questa Corte.

Tabella 7 – Rete ferroviaria italiana – Missioni e fonti di finanziamento

Missione e componente	N. progetti	Finanziamenti assegnati	*di cui PNRR*	*di cui PNC*	*di cui altre fonti*
M1C3	**7**	**166.182.340**	**0**	**166.000.000**	**182.340**
M2C2	**1**	**33.446.993**	**0**	**11.000.000**	**22.446.993**
M3C1	**134**	**37.015.555.016**	**21.884.755.697**	**0**	**15.130.799.319****
M5	**8**	**225.772.082**	**177.660.290**	**32.300.000**	**15.811.792**
M5C2	*2*	*107.960.290*	*107.960.290*	*0*	0
M5C3	*6*	*117.811.792*	*69.700.000*	*32.300.000*	15.811.792
Totale	**150**	**37.440.956.431**	**22.062.415.987***	**209.300.000**	**15.169.240.444**

**Il Contratto di Programma - parte investimenti aggiornato al 2024, che disciplina modalità di finanziamento degli investimenti e pianificazione temporale dei fabbisogni finanziari, dà evidenza delle risorse PNRR per i "nuovi progetti" quantificate in 10.930 mln (v. tabella n. 2) Il Cdp parte servizi indica risorse PNRR per 300 mln (v. tabella n. 5).*

***La Società ha specificato in istruttoria che il dato comprende euro 1.500.000 di autofinanziamento.*

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati questionario 5° monitoraggio acquisiti mediante la piattaforma LimeSurvey e dati Rfi.

Rispetto alle precedenti risultanze aggiornate alla data del 31 dicembre 2023 e pertanto antecedenti alla revisione del PNRR, si osserva che Rfi, secondo quanto riferito dal Gestore in sede di monitoraggio, risulta assegnataria complessivamente di euro 37.440.956.431, di cui euro 22.062.415.987 a valere su risorse PNRR (euro 24.009.843.695 nel precedente monitoraggio) ed euro 209.300.000 sul PNC (euro 308.300.000 al 31 dicembre 2023). Si registra, pertanto, una riduzione di circa 2 mld (1.947.427.713) con riferimento al PNRR e di euro 99.000.000 sul PNC.

Si rileva la variazione in aumento da 145 a 150 progetti, che interessa nello specifico la missione 3, componente 1, che passa da 129 a 134 progetti e, in particolare, la diminuzione del relativo finanziamento a valere sul PNRR, che passa da euro 23.806.183.404, *ante* rimodulazione, a euro 21.884.755.697, alla data del 30 giugno 2024. Con riferimento alla stessa M3C1 risulta portato a zero il valore del finanziamento PNC, che nel precedente monitoraggio, secondo i dati forniti dalla Società, ammontava a euro 30.000.000. Anche i 6 progetti rientranti nella M5C3 registrano una diminuzione del finanziamento a valere su risorse PNRR, passando da 95.700.000, al 31 dicembre 2023, a euro 69.700.000 alla data dell'ultimo monitoraggio.

Le amministrazioni titolari degli interventi sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, per i progetti relativi alla Missione 1, Componente 3, il Ministero della cultura.

La tabella seguente illustra il dettaglio delle "Altre fonti".

Tabella 8 – Dettaglio "Altre fonti"

Fonte	Importo
Fonti Stato	15.089.415.706,21
Fonti Cef/Ten (Ue)	5.229.438,05
Fonti Fers (Ue)	8.000.000,00
Fonti ee.ll. e altro	66.595.299,90
Totale	**15.169.240.444,16**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati questionario 5° monitoraggio.

La tabella che segue indica i valori aggiornati da Rfi alla data del 30 giugno 2024 che tengono conto degli effetti della rimodulazione.

Tabella 9 – Rete ferroviaria italiana - Somme ricevute e somme pagate al 30.06.2024

Missione e componente	Somme ricevute	*di cui PNRR*	*di cui PNC*	*di cui altre fonti*	Somme pagate*
M1C3	**16.600.000**	**0**	**16.600.000**	**0**	**0**
M2C2	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
M3C1	**5.168.228.305**	**1.067.722.376**	**0**	**4.100.505.929****	**7.241.907.433**
M5	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.151.158**
M5C2	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
M5C3	*0*	*0*	*0*	*0*	*1.151.158*
Totale	**5.184.828.305**	**1.067.722.376**	**16.600.000**	**4.100.505.929**	**7.243.058.591**

**Materiale esborso, a valere su tutte le fonti finanziarie comprese le risorse proprie. Rfi rappresenta che gli importi si riferiscono ai pagamenti ascrivibili ai costi esterni (ad es. pagamenti fornitori) e non includono, al momento, le quote di costi interni (ad. es spese generali, spese personale ecc). Per quanto riguarda le somme pagate riferite alla M1C3 e alla M2C2, che nel presente monitoraggio alla data del 30 giugno 2024 sono indicate pari a zero (a differenza delle risultanze del quarto monitoraggio nel quale venivano esposte somme pagate per euro 48.478.165 per la M1C3 e per euro 2.979.490 per la M2C2), è stato precisato in sede di approfondimento istruttorio che i pagamenti relativi a tali misure erano in fase di allineamento nei sistemi informativi di Rfi al momento della compilazione del quinto monitoraggio e che pertanto non sono stati indicati in quella sede.*

*** Secondo le precisazioni rese in sede istruttoria, nell'importo confluiscono quota parte dei fondi ricevuti dallo Stato (in quanto riferiti a progetti in essere) che contribuiscono al raggiungimento di milestone e target del PNRR.*

Fonte: elaborazione Corte dei conti dati 5° monitoraggio PNRR acquisiti mediante piattaforma LimeSurvey e dati Rfi.

Con riferimento all'andamento delle somme ricevute a valere sul PNRR (euro 1.067.722.376 al 30 giugno 2024 rispetto agli euro 1.255.152.250 al 31 dicembre 2023), Rfi ha riferito che la diminuzione dipende dalla rimodulazione del Piano dell'8 dicembre 2023.

Si registra, rispetto al precedente monitoraggio l'incremento di euro 1.647.234.628 dei pagamenti relativi alla Missione 3, Componente 1, che ammontano alla data del 30 giugno 2024 ad euro 7.241.907.433, rispetto a euro 5.594.672.806 di cui al precedente monitoraggio. L'andamento è dovuto, secondo le precisazioni della Società, all'avanzamento economico dei lavori.

Con riferimento allo stato di avanzamento fisico, risultano conclusi, alla data del 30 giugno 2024, i seguenti 7 progetti afferenti alla Missione 3, Componente 1:

- ertms e sistemi innovativi - Programma nazionale Ertms-applicazioni generiche;

- potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S. Lucia;
- elettrificazione linee Veneto;
- potenziamento tecnologico Genova - La Spezia;
- potenziamento tecnologico del nodo di Roma;
- *upgrading* stazioni sud - Riqualificazione Hub urbani - fase propedeutica;
- *upgrading* stazioni sud - Riqualificazione aree esterne - fase propedeutica.

La tabella che segue indica il numero dei progetti con obiettivi al 30 giugno 2024, con evidenza del numero di quelli con obiettivi raggiunti e non raggiunti.

Tabella 10 – Obiettivi

N. progetti	Progetti con obiettivi al 30/06/2024	Progetti con obiettivi raggiunti	Progetti con obiettivi non raggiunti
150	143	142	1

**Rfi ha precisato che, alla data del riscontro al quinto monitoraggio sullo stato di attuazione del PNRR sono soggetti a revisione: traguardi national di dicembre 2023 con riferimento a 77 progetti; traguardi national di giugno 2023 con riguardo a 37 progetti; traguardi national di giugno 2024 in relazione a 2 progetti; traguardi National con inserimento di obiettivo al 30 giugno 2024 con riguardo a 4 progetti.*
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati questionario 5° monitoraggio raccolti con la piattaforma LimeSurvey.

In relazione al mancato raggiungimento di un obiettivo, relativo al progetto denominato "Sviluppo flotta Navale", ascritto alla Missione 2, componente 2, la Società ha riferito che: "*Il mancato raggiungimento degli obiettivi inerenti all'acquisto navi è stato causato dal prolungarsi dell'iter negoziale, (…)*".

Al riguardo, la Cabina di Regia ha fatto presente che Rfi, non essendoci più le condizioni tecniche per il rispetto dei traguardi PNC, ha richiesto al Mit la ratifica dello stralcio di tutti gli interventi di elettrificazione sui tratti di ultimo miglio ferroviario e dell'intervento relativo alle tre unità navali dal programma PNC.

Con riferimento ai raccordi ferroviari (progetto incluso nella M3C1, ascritto in termini finanziari al PNC, rispetto ai quali, nel precedente monitoraggio, era stato comunicato il mancato raggiungimento dell'obiettivo), la Cabina di Regia ha riferito che "in considerazione del lasso di tempo intercorso tra l'emanazione del Decreto e la sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale intervenuta in data 31 maggio 2023, a seguito della conclusione del procedimento dinanzi alla Commissione europea intervenuto con la decisione C(2023) 2973 *final* dell'8 maggio 2023 … non è stato possibile per Rfi avviare alcuna attività di progettazione né portare avanti interlocuzioni proficue con i soggetti terzi beneficiari degli interventi". Come si evince dal prospetto sopra riportato (tab. 9) il valore del finanziamento a valere sul PNC è pari a zero.

Come precisato in sede di approfondimento istruttorio in merito alla destinazione delle somme già ricevute rispetto ai progetti fuoriusciti dal Piano a seguito della rimodulazione, anche con riguardo ai progetti rientranti nella M3C1, l'Ente ha riferito che "*le somme relative alle quote di anticipo dei progetti poi esclusi dal Pnrr a seguito della rimodulazione sono state ridotte dal Mit al momento del pagamento della seconda richiesta di anticipazione ed utilizzate per compensare quanto dovuto da Rfi in base al nuovo quadro finanziario definito dalla rimodulazione*".

Le risultanze del sesto monitoraggio sullo stato di attuazione del PNRR effettuato da questa Corte ai sensi dell'art. 7, c. 7, del d.l. n. 77 del 2021 mostrano i dati aggiornati alla data del 31 dicembre 2024.

La tabella che segue illustra la ripartizione degli importi assegnati al Gestore a valere sulle diverse fonti di finanziamento in relazione ai progetti rientranti nelle missioni e componenti di riferimento.

Tabella 11 - Rete ferroviaria italiana – Missioni e fonti di finanziamento al 31.12.2024

Missione e componente	N. progetti	Finanziamenti assegnati	*di cui PNRR*	*di cui PNC*	*di cui altre fonti*
M1C3	**7**	**166.182.340**	**0**	**166.000.000**	**182.340**
M2C2	**1**	**11.000.000**	**0**	**6.800.000**	**4.200.000**
M3C1	**134**	**37.015.555.016**	**21.884.755.697**	**-**	**15.130.799.319***
M5	**8**	**225.772.082**	**177.660.290**	**32.300.000**	**15.811.792**
M5C2	*2*	*107.960.290*	*107.960.290*	*0*	*0*
M5C3	*6*	*117.811.792*	*69.700.000*	*32.300.000*	*15.811.792*
Totale	**150**	**37.418.509.438**	**22.062.415.987**	**205.100.000**	**15.150.993.451**

**Rfi ha precisato che sono ivi inclusi euro 1.500.000 a titolo di autofinanziamento.*
Fonte: elaborazione Corte dei conti dati 6° monitoraggio PNRR acquisiti mediante piattaforma LimeSurvey e dati Rfi.

Secondo quanto riferito in sede di monitoraggio, il Gestore è assegnatario al 31 dicembre 2024 complessivamente di euro 37.418.509.438 (euro 37.440.956.431 al 30 giugno 2024), di cui euro 22.062.415.987 a valere su risorse PNRR (pari importo nel precedente monitoraggio) ed euro 205.100.000 sul PNC (euro 209.300.000 al 30 giugno 2024).

Le amministrazioni titolari degli interventi sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, per i progetti relativi alla Missione 1, Componente 3, il Ministero della cultura.

La tabella seguente illustra il dettaglio delle "Altre fonti".

Tabella 12 - Dettaglio "Altre fonti" al 31.12.2024

Fonte	Importo
Fonti Stato	15.071.168.713
Fonti Cef/Ten (Ue)	5.229.438
Fonti Fers (Ue)	8.000.000
Fonti ee.ll. e altro	66.595.300
Totale	**15.150.993.451**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RFI.

La tabella che segue indica i valori aggiornati da Rfi alla data del 31 dicembre 2024.

Tabella 13 – Rete ferroviaria italiana - Somme ricevute e somme pagate

Missione e componente		Somme ricevute	*di cui PNRR**	*di cui PNC*	*di cui altre fonti***	Somme pagate***
M1C3		**97.047.281**	**0**	**97.047.281**	**0**	**96.265.875**
M2C2		**6.411.829**	**0**	**6.411.829**	**0**	**6.411.829**
M3C1		**8.188.204.753**	**3.338.124.750**	**0**	**4.850.080.003**	**8.724.445.875**
M5		0	0	0	0	**3.403.515**
M5C2		*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
M5C3		*0*	*0*	*0*	*0*	*3.403.515*
Totale		**8.291.663.863**	**3.338.124.750**	**103.459.110**	**4.850.080.003**	**8.830.527.094**

La Società ha riferito che gli importi indicati con riguardo alle somme ricevute ed a quelle pagate sono riferiti alla data del 30 novembre 2024 e che le somme ricevute a valere del PNC comprendono gli incassi di dicembre 2024.
**Come riferito dall'Ente in sede di approfondimento istruttorio le somme relative alle quote di anticipo dei progetti esclusi dal PNRR a seguito della rimodulazione sono state utilizzate per compensare quanto dovuto da Rfi in base al nuovo quadro finanziario definito dalla rimodulazione e che le risorse ricevute, pari a circa 3,338 mld per i nuovi progetti, sono state allocate sui Cup/Clp a seguito della decisione del consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023.*
*** l'Ente ha precisato che l'importo di circa 4,850 mld di cui alla voce "altre fonti" si riferisce agli incassi ricevuti dalle fonti compatibili con il PNRR, di cui circa 3,524 mld relativi ai Piani gestionali del capitolo di bilancio 7122 del Mef, circa 200 mln provenienti dalle fonti di politica di coesione e circa 1,126 mld a valere dei capitoli di bilancio Mit.*
****Rfi ha precisato che gli importi inclusi nella colonna "somme pagate" si riferiscono ai costi esterni (ad es. pagamenti fornitori) e interni ed includono circa 282 mln relativi ad anticipazioni finanziarie erogate ai fornitori, in coerenza a quanto comunicato alle competenti strutture del Mit in sede di monitoraggio mensile e che i pagamenti si riferiscono all'effettivo esborso a valere della sola fonte di finanziamento PNRR.*
Fonte: elaborazione Corte dei conti dati 6° monitoraggio PNRR acquisiti mediante piattaforma LimeSurvey e dati Rfi.

Si registra l'incremento delle somme ricevute che passano, rispetto agli esiti del precedente monitoraggio, da euro 5.184.828.305 a euro 8.291.663.863 e dei pagamenti con riguardo alle diverse missioni rappresentate nella tabella, che ammontano complessivamente ad euro 8.830.527.094.

Con riferimento allo stato di avanzamento fisico, sono stati indicati come progetti completati, alla data del 31 dicembre 2024, i seguenti 4 progetti, tutti ascritti alla Missione 3, Componente 1:

- *upgrading* stazioni sud - Riqualificazione Hub urbani - Fase propedeutica;
- *upgrading* stazioni sud - Riqualificazione aree esterne - Fase propedeutica;
- ertms e sistemi innovativi - Programma nazionale Ertms-Applicazioni Generiche;
- potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S. Lucia.

Risultano indicati in fase di completamento attività i seguenti progetti:

- sviluppo flotta navale;
- *upgrading* stazioni sud - Miglioramento delle funzionalità e del decoro dei fabbricati viaggiatori;
- ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Sardegna;
- *upgrading* tecnologico tratte a sud di Oristano;
- potenziamento tecnologico del nodo di Roma;
- potenziamento tecnologico Genova - La Spezia;
- adeguamento sagoma Tirrenica e Cassino;
- potenziamento tecnologico Campoleone-Formia – fase;
- potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia - fase 2;
- completamento potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S. Lucia;
- elettrificazione linee Veneto.

Nell'ultimo monitoraggio svolto da questa Corte al 31 dicembre 2024 sono state rilevate ulteriori attività di completamento riferite ai progetti denominati Elettrificazione linee Veneto, Potenziamento tecnologico Genova - La Spezia e Potenziamento tecnologico del nodo di Roma. La tabella che segue riferita al numero dei progetti con obiettivi al 31 dicembre 2024 non evidenzia variazioni rispetto alle risultanze del precedente monitoraggio.

Tabella 14 – Obiettivi al 31.12.2024

N. progetti	Progetti con obiettivi al 31/12/2024	Progetti con obiettivi raggiunti	Progetti con obiettivi non raggiunti
150	143	142	1

Fonte: elaborazione Corte dei conti dati 6° monitoraggio PNRR acquisiti mediante piattaforma LimeSurvey.

2.7 Prospetto informativo della rete

Ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 112 del 2015 il gestore dell'infrastruttura elabora e pubblica il prospetto informativo della rete (Pir), provvedendo al relativo periodico aggiornamento, tenendo conto delle indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione. Il documento descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e reca informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore e di fornitura dei relativi servizi, indicando il sito *internet* in cui le informazioni sono gratuitamente disponibili in formato elettronico.

Nel corso dell'esercizio in esame Rfi ha effettuato l'aggiornamento straordinario del Pir 2023

(edizioni giugno e dicembre 2022) e ha pubblicato il Pir relativo all'infrastruttura regionale umbra (Ifru) 2024, nel quale sono state tra l'altro recepite le prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) di cui alla delibera n. 214 del 2022. Nel 2023 è stato pubblicato l'aggiornamento straordinario del Pir 2023 (edizione di maggio 2023) e del Pir 2024 (edizioni di maggio e dicembre 2023). Con tale ultima edizione il Pir 2024 è stato aggiornato alla luce delle indicazioni e prescrizioni della delibera Art n. 188 del 2023. Al termine del secondo semestre 2023 Rfi ha pubblicato la versione finale del Pir 2025. Il 15 dicembre, in recepimento di quanto previsto dall'Art con la richiamata delibera n. 188, il Gestore ha pubblicato la seconda edizione del Pir 2025. Inoltre, in riferimento al Prospetto relativo all'infrastruttura ferroviaria regionale umbra - Ifru 2025, sono state recepite le indicazioni e prescrizioni di cui alla delibera Art n. 167 del 2023. Ha fatto quindi seguito: - l'aggiornamento straordinario del Pir 2025, edizione marzo 2024, tenendo conto della delibera Art n. 38 del 14 marzo 2024 e del Regolamento di esecuzione (Ue) 2023/1695; - il Pir 2025, relativo all'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese (Ifrp), a seguito dell'Atto di cessione di ramo d'azienda del Gruppo torinese trasporti Spa (Gtt)[9]; - l'aggiornamento straordinario del Pir relativo all'infrastruttura Ifru e dell'infrastruttura Ifrp, a seguito della delibera Art n. 51 del 18 aprile 2024.

[9] Rfi è subentrata al Gruppo torinese trasporti Spa (Gtt) in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese (Ifrp). Di conseguenza, Rfi ha recepito i contenuti del Pir 2025 di Gtt pubblicato a dicembre 2023, riorganizzando il documento secondo la Rne *Network Statement Common Structure*. All'interno del sito web di Rfi è stato reso disponibile il Pir 2024, pubblicato dal Gestore dell'infrastruttura regionale Gtt, al fine di comunicare le regole e le procedure per l'accesso all'infrastruttura piemontese e ai relativi servizi in riferimento all'orario di servizio in corso 2023-2024.

3. L'ASSETTO SOCIETARIO

3.1 Gli organi

L'Assemblea è l'organo che esprime la volontà sociale da attuarsi a cura del Cda e si compone dell'unico socio FS, titolare dell'intero capitale sociale (euro 31.528.425.067).

Ai sensi dell'articolo 15 dello statuto, il Cda, cui spetta la gestione della Società, è formato da un numero di membri non inferiore a tre e non superiore a cinque. Qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea, elegge tra i suoi componenti, ai sensi dell'art. 2380-*bis* c.c. un Presidente. Può, inoltre, delegare le proprie competenze, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 c.c. ad uno dei suoi componenti, al quale è attribuita la funzione di Amministratore delegato (Ad).

Il 29 dicembre 2020 è stato nominato il Cda per il triennio 2020-2022, composto da cinque membri. Nella medesima data sono stati nominati il Presidente e l'Ad, che ha assunto anche la carica di direttore generale. Il 2 febbraio 2021, è stato nominato il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. Il 19 maggio 2023 l'Assemblea di Rfi ha nominato il nuovo Cda per il successivo triennio, eleggendo il nuovo Presidente ed indicando il nuovo Ad, che ha assunto anche la carica di direttore generale. Il 27 giugno 2023 è stato nominato il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il Collegio sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento. Si compone di tre sindaci effettivi, di cui uno ricopre l'incarico di Presidente, e di due supplenti.

Il Collegio operante nell'esercizio finanziario in esame, composto da cinque membri, è stato nominato dall'Assemblea il 29 dicembre 2020 per il triennio 2020-2022 e poi nominato nella nuova composizione per il successivo triennio il 19 maggio 2023. Al riguardo, questa Corte evidenzia che il tempestivo rinnovo degli organi rispetto alla relativa scadenza è in funzione non solo della prosecuzione senza soluzione di continuità delle funzioni istituzionali, ma anche della funzionalità e dell'efficienza necessaria al buon andamento della gestione.

Come riferito da ultimo in sede istruttoria l'Assemblea ordinaria degli azionisti riunitasi il 6 marzo 2025 ha dato atto delle dimissioni, pervenute lo stesso giorno e con effetto immediato, del Presidente del Cda e dell'Amministratore delegato ed ha deliberato la nomina di due componenti in sostituzione dei consiglieri che andranno a ricoprire nuovi incarichi all'interno

del Gruppo FS, prevedendo la medesima durata del mandato degli amministratori già in carica fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2025. Nella seduta del 6 marzo 2025 il Consiglio di amministrazione ha deliberato la nomina dell'Ad, al quale è stato conferito il potere di gestione ordinaria e straordinaria della Società e l'attività di direzione e coordinamento delle società del Polo Infrastrutture nel rispetto delle linee strategiche definite dal Cda. Il Cda ha deliberato inoltre di nominare l'Ad Direttore generale della Società.

3.2 I compensi agli amministratori e ai sindaci

3.2.1 Gli amministratori

Con riferimento agli organi in carica sino al 18 maggio 2023 il compenso annuo lordo spettante al Cda è stato determinato dall'Assemblea il 29 dicembre 2020, per il triennio comprendente l'esercizio considerato, in euro 25.000 in favore di ciascun consigliere e in euro 80.000 in favore del Presidente del Cda, comprensivo del compenso per la carica di consigliere. Gli stessi importi sono stati determinati dall'Assemblea per il triennio 2023-2025.

Nella seduta del 29 dicembre 2020, il Cda ha deliberato di attribuire all'Ad un compenso annuo lordo onnicomprensivo[10], nella misura di euro 65.000; ha, infine, deliberato di stabilire per l'incarico di direttore generale un compenso annuo lordo composto da una parte fissa, di euro 330.000 e una parte variabile, nella misura di euro 170.000 lordi annui, corrisposta al raggiungimento del 100 per cento di predefiniti obiettivi aziendali annuali, oggettivi e specifici, definiti in accordo con la Capogruppo. Nella seduta del 19 maggio 2023 il Cda ha deliberato di attribuire all'Ad, nominato per il triennio 2023-2025, i medesimi compensi di cui sopra.

Il Comitato *Audit* e controllo rischi in carica durante l'esercizio in esame è stato nominato dal Cda il 2 febbraio 2021, prevedendosi l'alternanza temporale tra due dei tre consiglieri; il primo componente è rimasto in carica dalla nomina fino all'approvazione del bilancio d'esercizio 2021; il secondo, succeduto al primo, fino all'approvazione del bilancio 2022.

Il Cda, nella stessa seduta del 2 febbraio, ha deliberato di prevedere, per componente e presidente del Comitato *audit* e controllo rischi, composto da tre componenti compreso il presidente, un compenso annuo lordo, che matura in ragione della permanenza nella carica, pari al 30 per cento di quello deliberato dall'Assemblea per la carica rivestita di consigliere del Cda ovvero di consigliere e Presidente dello stesso organo.

[10] Che assorbe l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di consigliere.

Nella seduta del 19 maggio 2023 il Cda ha deliberato di attribuire il trattamento economico dei componenti del Comitato controllo interno e rischi (in precedenza Comitato audit e controllo rischi), determinato in misura pari a quello relativo al precedente triennio. Nella tabella che segue si dà conto dei compensi deliberati spettanti ai membri del Cda per l'esercizio finanziario in esame e i rimborsi spese, posti a confronto con quelli dell'anno precedente.

Tabella 15 - Compensi deliberati spettanti Consiglio di amministrazione e rimborsi spese

Funzioni	2021	2022	Var. ass.
Presidente	**110.236**	**108.223**	**-2.013**
di cui:			
compenso fisso	80.000	80.000	0
compenso fisso altro incarico	24.000	24.000	0
rimborsi spese	6.236	4.223	-2.013
Deleghe	-	-	-
A.D. - D.G.	**616.000**	**579.477**	**-36.523**
di cui:			
compenso fisso A.D.	65.000	65.000	0
Deleghe	-	-	-
parte variabile	-	-	-
Compenso fisso D.G.	330.000	330.000	0
parte variabile D.G.	221.000	184.477	-36.523
Consigliere	**32.500**	**25.000**	**-7.500**
compenso fisso carica	25.000	25.000	0
compenso fisso altro incarico	7.500	0	-7.500
rimborsi spese	0	0	0
Consigliere	**28.218**	**34.460**	**6.242**
compenso fisso carica	25.000	25.000	0
compenso fisso altro incarico	0	7.500	7.500
rimborsi spese	3.218	1.960	-1.258
Consigliere	**41.108**	**39.074**	**-2.034**
compenso fisso carica	25.000	25.000	0
compenso fisso altro incarico	7.500	7.500	0
rimborsi spese	8.608	6.574	-2.034
Totale	**828.062**	**786.234**	**-41.828**

La voce "compenso fisso altro incarico" fa riferimento al compenso riconosciuto al Presidente del Cda in qualità di presidente del Comitato audit e controllo rischi (Cacr – oggi Comitato controllo interno e rischi) e ai consiglieri in qualità di componenti del medesimo Comitato.
Per "rimborsi spese" si intendono i rimborsi spese per trasferta e rappresentanza.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Rfi

Lo statuto della Società prevede il divieto di corrispondere gettoni di presenza ai componenti del Cda e del Collegio sindacale (art. 20.2). Il 4 maggio 2022, il Cda, in sede di consuntivazione degli obiettivi del Dg per l'anno 2021 ha deliberato di corrispondere a quest'ultimo l'incentivo

maturato per l'importo lordo *una tantum* di euro 221.000. Il 9 maggio 2023, con riferimento agli obiettivi per il 2022, è stato deliberato l'importo di euro 184.477. Il Cda, nella seduta del 3 maggio 2024, agli esiti della rilevazione del grado di raggiungimento degli obiettivi per l'anno 2023 (deliberati nella seduta del 27 giugno 2023) ha deliberato di riconoscere e corrispondere al direttore generale l'incentivo maturato, per un importo lordo pari a euro 198.050.

Da ultimo, l'Assemblea ordinaria, nella seduta del 6 marzo 2025, ha deliberato di corrispondere per la carica di Presidente un compenso, comprensivo di quello previsto per la carica di Consigliere e per le deleghe attribuite, pari a euro 80.000 annui lordi e di corrispondere un compenso per la carica di Consigliere, di 25.000 euro annui lordi da ritenersi assorbito nell'emolumento che sarà deliberato dal Cda per la carica di Ad.

3.2.2 I sindaci

L'Assemblea degli azionisti, il 29 dicembre 2020, ha determinato per il presidente del Collegio sindacale un compenso fisso annuo lordo, che matura in ragione della durata della permanenza in carica, di euro 33 mila e, per ciascuno degli altri sindaci effettivi, un compenso fisso annuo lordo, che matura in ragione della durata della permanenza nella carica, di euro 25 mila. Il 19 maggio 2023, l'Assemblea degli azionisti ha determinato per il presidente e per i sindaci effettivi del Collegio sindacale un compenso fisso annuo lordo pari a quello del precedente triennio. Nella tabella che segue sono esposti i compensi deliberati spettanti ai membri del Collegio sindacale per l'esercizio finanziario in esame e i rimborsi spese, posti a confronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 16 - Compensi deliberato spettanti al Collegio sindacale e rimborsi spese

Funzioni	2021	2022	Var. assol.
Presidente	**33.000**	**33.000**	**0**
compenso fisso carica	33.000	33.000	0
rimborsi spese	-	-	-
Sindaco	**25.411**	**25.173**	**-238**
compenso fisso carica	25.000	25.000	0
rimborsi spese	411	173	-238
Sindaco	**25.217**	**25.000**	**-217**
compenso fisso carica	25.000	25.000	0
Rimborsi spese	217	-	-217
Sindaco supp.	-	-	
Sindaco supp.	-	-	
Totale	**83.628**	**83.173**	**-455**

Fonte: Elaborazione Corte conti dati Rfi

3.3 L'articolazione organizzativa

Nel corso dell'esercizio in esame l'attuazione del nuovo modello di *governance* del Gruppo FS articolato in quattro Poli di *business* ha determinato un complessivo riassetto organizzativo dei processi da parte della Società, Capogruppo di settore, e il rafforzamento dei meccanismi di indirizzo e coordinamento dei processi tecnico-operativi, oltre che l'adozione di moduli organizzativi speculari a quelli della *Holding*.

Sono state istituite, a diretto riporto dell'Ad, le strutture affari istituzionali Polo infrastrutture e affari regolatori e antitrust Polo infrastrutture, con un aggiornamento delle responsabilità della Direzione affari legali, societari e *compliance*, divenuta anche segreteria societaria per tutte le società del Polo.

È stato rafforzato il ruolo di indirizzo dello sviluppo strategico e del modello di sostenibilità della Direzione strategie e sostenibilità (in precedenza Direzione strategia, pianificazione e sostenibilità), con l'assunzione anche di funzioni di coordinamento, interno e verso la *Holding*, del piano degli investimenti legati al PNRR.

Alla Direzione amministrazione, finanza e controllo sono stati assegnati compiti con riferimento alla elaborazione del piano industriale e del piano investimenti, oltre che il ruolo di pianificazione e controllo per il Polo infrastrutture.

Nell'ambito della Direzione risorse umane e organizzazione, è stata istituita una struttura dedicata all'integrazione dei processi societari e di Polo, al fine di implementare il modello di direzione e coordinamento del Polo infrastrutture, definire le concrete modalità di funzionamento del Polo e avviare l'attività di ottimizzazione e integrazione dei processi industriali e tecnico-operativi.

Parimenti, nella prospettiva di rafforzamento della *governance* sui processi di *business*, si inquadra l'istituzione, a diretto riporto dell'Ad, delle vicedirezioni generali sviluppo e *standard* e *network management* infrastrutture, cui è demandato l'indirizzo e il coordinamento delle direzioni-strutture che presidiano i processi tecnico-operativi di Rfi.

Anche la Direzione stazioni è stata oggetto di interventi, strumentali al processo di sviluppo e gestione delle stazioni.

Nell'esercizio considerato l'organigramma di Rfi presenta 13 strutture a diretto riporto dell'Ad e del Dg (18 nel 2021). Al 31 maggio 2024 le strutture sono 17.

Le principali modifiche intervenute successivamente all'esercizio considerato, nel quadro della generale revisione dell'assetto organizzativo, sono state mirate a riconfigurare i rapporti con

l'Ad e il Dg, con l'implementazione di un modello organizzativo finalizzato a ricondurre in filiere organizzative distinte i processi di "*execution*" e quelli "strategici" e di pianificazione dello sviluppo della rete valorizzando le sinergie industriali.

E' stata riconfigurata la Direzione strategia e sostenibilità (ridenominata Direzione strategie e pianificazione sviluppo infrastrutture di Polo), al fine di assicurare a Rfi, alle controllate e al Polo infrastrutture la definizione del posizionamento strategico e delle linee di sviluppo dei *business*, delle infrastrutture e dei servizi, anche attraverso l'acquisizione del presidio sui processi di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale, di committenza funzionale per l'esercizio e di definizione delle strategie di sviluppo del reticolo delle stazioni.

Sono stati ridefiniti gli ambiti di responsabilità della vicedirezione generale *Network Management* Infrastrutture (ridenominata vicedirezione generale *Operation* - VDO) e della Direzione stazioni, focalizzandoli sui processi di *execution*. La prima ha acquisito i processi di emanazione di disposizioni e prescrizioni in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario, sicurezza del lavoro e di tutela ambientale, nonché di norme tecniche e *standard* e specifiche tecniche al fine di valutare gli impatti della normativa, delle disposizioni e delle prescrizioni, valorizzando i ritorni di esperienza provenienti dall'applicazione sui processi di *execution*. Rispetto alle strutture afferenti alle famiglie trasversali, la struttura Direzione affari istituzionali e sostenibilità Polo infrastrutture ha acquisito le tematiche riguardanti la sostenibilità e ha rafforzato i rapporti negoziali con lo Stato e con gli altri soggetti pubblici nazionali ai fini della elaborazione e definizione dei Contratti di Programma e la gestione delle interlocuzioni e delle relazioni istituzionali di competenza aziendale e/o di rilievo per le società del Polo.

La struttura Affari regolatori e *Antitrust* Polo infrastrutture ha accentrato tutte le attività regolatorie attraverso l'acquisizione dell'elaborazione del Pir, la definizione del sistema di *Pricing* e la gestione dei reclami, costituendo, a supporto delle Direzioni di *business*, il *focal point* per tutte le interlocuzioni con le autorità di regolazione.

La riconfigurazione della direzione acquisti ha determinato il rafforzamento del presidio sui processi di *governance* centrali (pianificazione attività negoziali di Rfi e del Polo, sistemi di qualificazione, *vendor management*, valutazione economica degli acquisti e verifica congruità offerte), adottando un modello organizzativo specializzato per categoria merceologica.

A seguito dell'operazione di scissione avente ad oggetto il trasferimento del ramo di azienda relativo ai "Servizi di Sicurezza e Protezione Aziendale" da Rfi a FS *Security* Spa, è stata

soppressa, a diretto riporto dell'Ad e Dg, la Direzione protezione aziendale, con la relativa articolazione organizzativa. Per garantire la continuità operativa dei servizi di sicurezza e protezione aziendale per Rfi, il rapporto tra FS *Security* (che opera in qualità di *Security Provider*) ed Rfi (che svolge il ruolo di committente) è disciplinato mediante apposito contratto *intercompany*.

Nel corso del 2024 l'assetto aziendale è stato interessato da ulteriori misure organizzative tra le quali va richiamata quella adottata nell'ambito della Direzione operativa infrastrutture territoriali, mirata tra l'altro alla focalizzazione delle unità manutentive sull'esecuzione degli interventi di manutenzione della rete, all'incremento de presidi manutentivi, al potenziamento delle squadre di pronto intervento con maggiore specializzazione delle risorse, alla rideterminazione del modello organizzativo relativo all'ingegneria di manutenzione allo scopo di favorire una maggiore specializzazione per settore ingegneristico e rafforzare il presidio della componente tecnica e gestionale.

3.4 Il sistema di controllo interno

3.4.1 La società di revisione

Nell'esercizio in esame la revisione legale dei conti è stata svolta dalla società di revisione incaricata dall'Assemblea ordinaria degli azionisti del 31 marzo 2020 per il triennio 2020-2022, per un compenso complessivo, per l'intera durata dell'incarico, di euro 1.038.372, iva esclusa. Con riferimento all'esercizio 2022, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e al suo *network* è di euro 542 mila, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (euro 262 mila).

Terminato il suddetto incarico con l'approvazione del bilancio di esercizio 2022, il 20 aprile 2023 l'Assemblea ha deliberato l'affidamento dell'incarico per il triennio 2023-2025 ad altra società di revisione legale, per un compenso complessivo per l'intero periodo di euro 1.315.627,51.

3.4.2 L'*internal auditing*

Presso Rfi è istituita la funzione di *internal auditing*. Il responsabile della Direzione i*nternal audit* dipende gerarchicamente dal Cda, il cui Presidente garantisce il raccordo tra la funzione *audit* e l'organo collegiale. Nella riunione del 19 maggio 2023, il Cda in carica per il triennio 2023-2025 ha modificato la denominazione del Comitato *audit* e controllo rischi in "Comitato

Controllo Interno e Rischi". Nella stessa seduta, il Cda ha approvato il relativo regolamento. Il Piano annuale delle attività di *internal auditing* è stato approvato dal Cda previo parere del Comitato controllo interno e rischi, sentiti il Presidente, l'Amministratore delegato e il Collegio sindacale. Il Piano di *audit* accoglie anche il piano di vigilanza ai sensi del d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231 approvato dall'organismo di vigilanza ed è stato elaborato in coerenza con l'assetto e con l'ambito operativo della Direzione *internal audit* di Rfi Spa, recepiti nelle linee di indirizzo sulle attività dell'*internal audit*. Nell'esercizio considerato la Direzione *internal audit* ha concluso n. 49 interventi, di cui n. 1 *follow up*, n. 8 di consulenza-supporto e n. 8 *in service* presso le società controllate. La tabella che segue illustra i processi relativi alle attività concluse su Rfi, fatta eccezione per le otto attività di consulenza-supporto e delle otto attività *in service* per le società controllate.

Tabella 17 - Attività di *internal audit* 2022

Processi	Quantitativo
Manutenzione	7
Investimenti	5
Gestione materiali	4
Sicurezza esercizio, ambiente e lavoro	3
Gestione risorse umane	3
Gestione amministrativa e fiscale, pianificazione e controllo	2
Commerciale	2
Legale e affari societari	2
Controllo interno	1
Produzione dei servizi	1
Negoziale	1
Circolazione	1
Gestione del patrimonio	1
Totale	**33**

Fonte: dati Rfi

Nell'esercizio 2023 la direzione ha concluso n. 37 attività di *internal audit*, di cui n. 4 *follow up*, volti alla verifica dell'efficace attuazione delle azioni migliorative del sistema di controllo interno, n. 2 di consulenza-supporto e n. 4 *in service* presso le società controllate e, al 1° giugno 2024, ha svolto n. 6 attività di *internal audit*, di cui n. 1 *follow up,* n. 1 di consulenza-supporto e n. 1 *in service* presso le società controllate.

Il Gestore ha evidenziato che, in base alle rappresentazioni della Direzione *internal audit*, il monitoraggio dei piani di azione, effettuato fino alla data della richiesta istruttoria (luglio 2024), ha evidenziato il tendenziale rispetto, da parte dei responsabili dei processi aziendali (*process owner*) delle tempistiche concordate nella definizione delle azioni migliorative e nel fornire informazioni sul relativo grado di attuazione.

3.4.3 Modello di organizzazione, gestione e controllo e Organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001

Rfi adotta il Modello di organizzazione, gestione e controllo previsto dal d.lgs. n. 231 del 2001, aggiornato il 2 febbraio 2021 dal Cda, con revisioni che hanno interessato le parti generale e speciale[11]. La Società ha riferito che sono stati svolti percorsi formativi di aggiornamento rivolti al personale. L'organismo di vigilanza sul funzionamento e l'osservanza del modello organizzativo, di gestione e controllo è stato rinnovato dal Cda nella seduta del 22 febbraio 2021, in una composizione che vede due componenti esterni al Gruppo FS e il responsabile della Direzione *internal* audit di Rfi. I relativi compensi annui lordi ammontano ad euro 35.000 per il presidente e ad euro 20.000 per l'altro componente esterno. Il Collegio è venuto a scadenza nel mese di febbraio 2024 e il Cda di Rfi, nella seduta del 18 aprile 2024, ha deliberato di prorogarne il mandato fino al 31 luglio 2024.

3.4.4 Misure di prevenzione della corruzione e *compliance*

Rfi si è dotata, su base volontaria, di un *framework* volto alla prevenzione dei fenomeni di corruzione.

Il *framework anti-corruption*, aggiornato dalla Società il 12 gennaio 2024, è costituito dall'insieme dei documenti recanti princìpi, indirizzi e regole in materia di anticorruzione e si compone, oltre al modello di cui al d.lgs. n. 231 del 2001 di cui sopra, dell'*anti bribery & corruption management system* (*ABC System*), ridenominato in modello di gestione *anti-corruption*, del codice etico e della *policy anti-corruption* del Gruppo FS italiane.

Rfi ha adottato, con delibera del Cda del 29 novembre 2022, la *policy* anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane, successivamente aggiornata con delibera del Cda del 28 maggio 2024. Il documento, che compendia in un quadro unitario per tutte le società del Gruppo, principi e presidi di prevenzione e contrasto alla corruzione, definisce la strategia del Gruppo FS italiane, improntata al principio "*zero tolerance for corruption*". L'osservanza di tale atto è richiamata tra gli obblighi previsti nelle clausole di integrità inserite negli standard contrattuali.

[11] In particolare, nella parte generale è stata modificata la metodologia per l'aggiornamento del documento a seguito della ridefinizione delle responsabilità conseguente alla istituzione della struttura organizzativa c*ompliance*, mentre la parte speciale è stata revisionata per conformità con l'introduzione di nuovi reati presupposto da parte del legislatore.

Come evidenziato dal Gestore in sede istruttoria un'attenzione particolare viene riservata ai protocolli di legalità per la prevenzione di tentativi di infiltrazione mafiosa, con estensione delle verifiche antimafia per importi e tipologie contrattuali ulteriori rispetto a quelle previste dalle norme. Si registra inoltre la stipula di due protocolli di Intesa: il primo, intervenuto nel maggio 2022, tra società del Gruppo FS, tra cui Rfi, e l'Arma dei Carabinieri, per garantire la verifica del rispetto della normativa in materia di collocamento di manodopera, previdenza, sicurezza sui luoghi di lavoro, prevenzione e contrasto delle violazioni in danno dell'ambiente; il secondo, tra società del Gruppo, tra cui Rfi, e il Corpo della Guardia di finanza, per l'ulteriore rafforzamento della prevenzione del rischio di infiltrazione della criminalità nel tessuto economico.

Per il potenziamento del sistema di controllo interno operano inoltre:

- il Sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali (c.d. "*Tax Control Framework*"), ai fini del ricorso al regime di adempimento collaborativo della Società; - la funzione *compliance*, finalizzata a curare la definizione e l'aggiornamento del *modello di compliance* a livello aziendale (su cui, più approfonditamente, *infra*);
- la struttura organizzativa *risk management*, come evoluzione del preesistente presidio di *risk officer*, in un'ottica di rafforzamento dei presidi di controllo di secondo livello;
- il *data protection officer* (Dpo) per l'assolvimento dei compiti di cui all'art. 39 Gdpr, fornendo supporto al titolare e ai dipendenti per l'assolvimento degli obblighi derivanti dalla normativa in materia, sorvegliandone l'osservanza, sensibilizzando e curando la formazione del personale, nonché fungendo da punto di contatto e cooperando con l'autorità di controllo. Il Dpo cura, inoltre, l'indirizzo e coordinamento delle società incluse nel Polo sugli aspetti *data protection* relativi a temi tecnico-operativi trasversali, supportandole anche nel recepimento e implementazione del *framework data protection* di Gruppo.

Nel corso del 2022 sono proseguite le attività di presidio degli adempimenti previsti dal Regolamento Ue 2016/679 e dal *framework* di *data protection* di Gruppo, nonché le iniziative di formazione e di informazione dedicate ai data manager e collaboratori.

La Società ha riferito che nel 2024 continua a gestire il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni anche anonime in coerenza con la normativa di riferimento e che ha posto in essere iniziative di *corporate governance* (in particolare, corsi formativi aziendali in tema di diritto societario e degli appalti pubblici) per il rafforzamento e la diffusione delle misure di legalità e trasparenza all'interno della Società. Ha inoltre avuto ulteriore seguito

l'attività del presidio specialistico di *compliance*, istituito nel 2020 da Rfi, deputato al controllo dei rischi normativi e/o regolamentari di non conformità nei processi aziendali e nelle relative procedure, incluso quello della commissione di illeciti penali di natura corruttiva. È stato aggiornato il modello di *compliance antitrust* del Gruppo FS, composto dal manuale di *compliance antitrust* e del codice di condotta, integrati per Rfi con specifiche "linee guida sugli obblighi di non discriminazione".

Con riferimento al *risk management*, l'Ente ha precisato che la struttura assicura a livello societario, in coerenza con il relativo *framework* di Gruppo, l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione e il monitoraggio continuo dei rischi aziendali. Come evidenziato nella relazione sulla gestione al consuntivo 2022 sono state avviate le attività di analisi del rischio sui principali progetti rientranti nel perimetro PNRR. In particolare, nel corso del 2022 il Comitato Rfi - PNRR, istituito nel 2021, ha continuato a garantire il presidio sulle tematiche trasversali al piano degli investimenti, monitorandone l'avanzamento e la realizzazione in costante allineamento con la Capogruppo.

4. LE RISORSE UMANE

Il personale Rfi consta, al 31 dicembre 2022, di 29.073 unità, di cui 300 dirigenti e 28.773 tra addetti e quadri (27.892 unità nel 2021, di cui 262 dirigenti e 27.630 tra addetti quadri). Come evidenziato nella relazione sulla gestione l'incremento delle unità è stato determinato dall'esigenza di potenziare le competenze al fine di far fronte ai maggiori impegni derivanti dal PNRR e al correlato aumento dei volumi di operatività.

Nell'esercizio considerato ha trovato applicazione il Ccnl della Mobilità/Area contrattuale Attività ferroviarie sottoscritto il 22 marzo 2022 (di rinnovo del Ccnl mobilità/Area Af del 16 dicembre 2016) e il Contratto aziendale di Gruppo FS italiane in pari data (di rinnovo del contratto aziendale di Gruppo del 16 dicembre 2016).

La tabella che segue mostra le consistenze medie dell'esercizio[12].

Tabella 18 – Consistenza media

Consistenza media	2021	2022	Var. ass.	Var. %
Dirigenti	263	272	9	3,4
Quadri	5.453	5.501	48	0,9
Altro personale	21.061	21.859	798	3,8
Totale	**26.777**	**27.632**	**855**	**3,2**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Il costo per personale è pari a 1,49 mln. La tabella che segue ne illustra il dettaglio.

[12] Come precisato in sede istruttoria la consistenza media dell'esercizio, che assume a riferimento la popolazione a ruolo rappresentata dal numero dei dipendenti con un rapporto di lavoro attivo nel periodo considerato, è calcolata come rapporto, per il periodo selezionato, tra numero dipendenti e numero mesi.

Tabella 19 – Costo del personale

(migliaia)

	2021	2022	Var. ass.	Var. %
Personale a ruolo	**1.510.401**	**1.453.545**	**(56.856)**	**(3,8)**
Salari e stipendi	*1.110.602*	*1.082.494*	*(28.108)*	*(2,5)*
Oneri sociali	*290.303*	*273.338*	*(16.965)*	*(5,8)*
Altri costi del personale a ruolo	*3.811*	*18.856*	*15.045*	*394,8*
Trattamento di fine rapporto	*71.325*	*75.206*	*3.881*	*5,4*
Accantonamenti e rilasci	*34.360*	*3.651*	*(30.709)*	*(89,4)*
Personale autonomo e collaborazioni	**92**	**44**	**(48)**	**(52,2)**
Salari e stipendi	*35*	*7*	*(28)*	*(80,0)*
Oneri sociali	*57*	*37*	*(20)*	*(35,1)*
Altri costi	**34.453**	**34.657**	**204**	**0,6**
Lavori inter. pers. distaccato e stage	*2.785*	*2.864*	*79*	*2,8*
Altri costi collegati al personale	*31.668*	*31.793*	*125*	*0,4*
Totale	**1.544.946**	**1.488.246**	**(56.700)**	**(3,7)**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Nel biennio si osserva la diminuzione del costo del personale di 56,7 mln. Come evidenziato nella relazione finanziaria, la variazione deriva principalmente dall'effetto combinato di minori costi per il personale di ruolo (per 56,86 mln) e del personale autonomo e collaborazioni (euro 48 mila), in parte compensati da maggiori altri costi (per 204 mila). Il decremento della voce personale a ruolo è principalmente ascrivibile agli effetti del rinnovo contrattuale siglato il 22 marzo 2022, che ha determinato un risparmio di costi rispetto alle stime effettuate negli anni precedenti. In particolare, la riduzione del costo del lavoro è dovuta allo scostamento tra accantonamento e costo del rinnovo contrattuale. Rfi ha precisato che l'accantonamento effettuato durante gli anni di *vacatio* contrattuale è risultato più che capiente rispetto all'effettivo costo sostenuto per la sottoscrizione dell'accordo per il rinnovo del Ccnl, generando una riduzione del costo del personale pari a circa 43 mln. La Società ha riferito che il costo medio del lavoro relativo alle nuove assunzioni risulta inferiore rispetto a quello dei dipendenti in uscita, che hanno maturato incrementi per anzianità e indennità varie, con la conseguenza che il *turnover* registrato nel 2021 e nel 2022 ha comportato una riduzione rispetto al costo medio dei dipendenti e dunque un risparmio sul costo del lavoro. Nell'esercizio in esame, in considerazione all'evoluzione del contenzioso lavoro è stato incrementato il fondo di circa 7 mln, mentre, con riguardo agli incentivi all'esodo (per la cui gestione nel 2021 erano stati accantonati 25 mln) il fondo si è rivelato più che capiente, generando un rilascio di circa 12 mln.

L'esercizio 2022 è stato caratterizzato dalla ripresa dell'attività formativa. Particolare attenzione è stata riservata alla formazione di ingresso anche per i laureati ed esperti, al fine di

agevolare l'inserimento delle nuove risorse nell'operatività aziendale. La Società ha evidenziato la valorizzazione dell'attività formativa in modalità *blended,* che ha determinato la crescita del volume complessivo (+16 per cento rispetto ai precedenti esercizi), senza significativo aggravio della spesa logistica. I volumi formativi erogati hanno superato le 450.000 gg/uomo (rispetto alle 380.000 gg/uomo nel 2021), con oltre 25.748 partecipazioni (24.800 nel 2021), corrispondente a quasi il 91 per cento della popolazione aziendale. È stato inoltre completato il percorso *e-learning* avviato nel 2021 relativo al progetto "*Human Factor over all*", dedicato alla cultura della sicurezza per tutta la popolazione aziendale.

4.1 Le consulenze e prestazioni professionali

Le consulenze e le prestazioni professionali equiparate sono disciplinate da FS nella comunicazione organizzativa di gruppo - CoG. n. 83 Ad del 13 aprile 2022, che reca il modello di *governance* del Gruppo e ne subordina il ricorso all'effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali. Per consulenze si intendono le prestazioni a carattere intellettuale e occasionale svolte per acquisire competenze altamente qualificate, mentre le prestazioni professionali equiparate si riferiscono ad attività di natura specialistica motivate di norma da carenza di risorse anche temporanea nell'organico della struttura. Sono escluse dall'ambito di applicazione della citata CoG n. 83 le consulenze nei procedimenti di contenzioso, giudiziale e stragiudiziale e le relative Ctp, le prestazioni notarili e le prestazioni professionali legali equiparate al patrocinio in quanto connesse ad una controversia in giudizio anche probabile. Tale CoG, in data 7 agosto 2023, è stata sostituita dal documento regolatorio recante "Linee Guida e Procedura di Gruppo in materia di affidamento di consulenze", che ha disciplinato le politiche del Gruppo in materia.

Le consulenze e le prestazioni professionali sono valorizzate nel bilancio tra i costi per servizi per un importo rispettivamente di 0,35 mln e 6,16 mln (di cui 0,13 mln per prestazioni professionali equiparate ed euro 0,02 mln per prestazioni professionali equiparate consulenze in *outsourcing*). La tabella che segue mostra il dettaglio delle prestazioni professionali.

Tabella 20 – Dettaglio prestazioni professionali

(mln)

	2021		2022	
DESCRIZIONE	**Importo**	**Incid. %**	**Importo**	**Incid. %**
Corrispettivi riconosciuti a legali esterni	3,83	83,0	5,21	84,5
Corrispettivi società fornitrici di corsi formazione professionale	-	0,0	-	0,0
Corrispettivi società di revisione legale	0,53	11,6	0,57	9,3
Spese notarili	0,08	1,7	0,14	2,3
Altro	0,17	3,7	0,24	3,9
TOTALE	**4,61**	**100,0**	**6,16**	**100,0**

Fonte: dati Rfi

Per i servizi legali Rfi si avvale dell'albo degli avvocati e consulenti fiduciari del Gruppo, gestito da FS presso *Legal affairs* e aggiornato con cadenza annuale. I singoli incarichi sono conferiti dalle competenti strutture delle società del Gruppo che richiedono la prestazione.

5. LA SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO E DEL LAVORO. LA SICUREZZA DEI DATI E LA *CYBERSECURITY*

Le materie della sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione, della salute e sicurezza (incluse quelle previste dal d.lgs. n. 81 del 2008 e ss.mm.ii.), della progettazione, esecuzione e direzione lavori, così come quella della pianificazione, realizzazione e controllo delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria di macchinari, impianti e infrastrutture e quelle ulteriori specificate nella disposizione di Gruppo n. 304 del 2022, non rientrano nell'attività di direzione e coordinamento della *Holding* in quanto estranee alle relative funzioni e responsabilità secondo il modello di *governance* adottato dal Gruppo FS e restano pertanto nella sfera di autonomia decisionale, gestionale e operativa della Società.

Ai sensi dell'art. 5.3 del regolamento del Gruppo FS rientra nella responsabilità di Rfi e delle singole società del Polo, ciascuna per il proprio ambito di attività e perimetro societario, valutare, nell'ambito della rispettiva autonomia gestionale e in base alla propria conoscenza della realtà operativa di riferimento, gli interventi funzionali al settore della sicurezza (compresi quelli necessari a garantire efficienza e integrità delle attrezzature e degli impianti gestiti, incluse infrastrutture ferroviaria, stradale e autostradale) dei mezzi e dei sistemi di trasporto e gli interventi in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e di tutela dell'ambiente. La Società ha riferito che il tema è oggetto di crescente attenzione anche dal punto di vista della prevenzione e che la politica della sicurezza trova attuazione nell'ambito del sistema integrato di gestione di Rfi (Sigs), comprendente il sistema di gestione per la salute e la sicurezza sul lavoro (Sgsl), quello di gestione della sicurezza societario (Sgs) e quello relativo alla gestione ambientale (Sga). I sistemi sono certificati secondo le norme Iso 9001 e Ohsas 18001 e Iso 14001. Nel luglio 2021 l'Ente di certificazione ha concluso, con esito positivo, l'*audit* per il rinnovo delle certificazioni del Sigs.

Presso le unità produttive della Società coinvolte nella gestione ambientale sono presenti professionalità specifiche che svolgono funzioni preparatorie, istruttorie, di raccolta ed elaborazione dati e con funzioni anche di supporto tecnico-operativo per la gestione di tutti gli aspetti ambientali di pertinenza dell'unità (es. problematiche connesse al rumore derivante dalle attività di manutenzione della linea, emissioni connesse alla presenza di impianti termici e all'impiego di sostanze pericolose per le lavorazioni). Come evidenziato nella relazione sulla

gestione al consuntivo 2022, al fine di potenziare la sicurezza della circolazione, Rfi è impegnata nella protezione, manutenzione e potenziamento della infrastruttura e delle dotazioni tecnologiche. Il piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario e il piano annuale della sicurezza del lavoro e tutela ambientale sono gli strumenti societari per la pianificazione e il controllo delle iniziative realizzate per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza e formano nel complesso il piano annuale integrato della sicurezza di Rfi.

La Società ha riferito di aver adottato, nell'ambito del proprio Sgs, in ottemperanza del Regolamento delegato (Ue) n. 2018/762 e al d.lgs.14 maggio 2019 n. 50 iniziative tese a sviluppare e potenziare gli aspetti afferenti al fattore umano ed alla cultura della sicurezza.

Rfi ha formalizzato l'integrazione della valutazione del fattore umano nel proprio Sgs, con l'emissione della Comunicazione operativa/Ad n. 784 del 15 gennaio 2025 "Modello Organizzativo per la Gestione del Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza (SIGS)", e la contestuale revisione completa della documentazione aziendale di I, II e III livello del Sigs.

Rfi ha inoltre evidenziato che sono in via di sviluppo tecnologie innovative mirate alla protezione tecnologica delle attività lavorative e interventi finalizzati ad incrementare la sicurezza fisica dei locali tecnologici a presidio della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

L'Autorità nazionale preposta alla sicurezza delle ferrovie, Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa) rilascia l'autorizzazione di sicurezza (ads); l'ultimo rinnovo è stato formalizzato il 20 giugno 2024 ai sensi del Reg. Ue 762/2018, con validità dal 21 giugno 2024 fino al 20 giugno 2029.

Il 10 agosto 2023 è stata inviata al Mit ed all'Ansfisa la relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2022 prevista dall'art. 14 del d.m. del 28 ottobre 2005, con la quale sono stati comunicati i risultati dell'attività di ricalcolo delle curve di rischio ferroviario. Sono proseguite inoltre le attività finalizzate a rendere disponibili i piani di emergenza e soccorso (Pes) di gallerie di lunghezza superiore a 1000 metri.

Con riguardo alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee del sistema di grande viabilità ferroviaria, ai sensi dell'art. 2, c. 3 del d.p.c.m. n. 3274 del 2023, ed agli interventi di miglioramento sismico sono state eseguite attività di controllo e interventi su ponti, gallerie e fabbricati. Sono inoltre state svolti interventi di mitigazione delle criticità idrogeologiche.

Con riguardo alle prestazioni di sicurezza nell'esercizio ferroviario, la tabella che segue illustra la distribuzione degli incidenti ferroviari avvenuti dal 2018 al 2023 sulla rete gestita da Rfi e classificati significativi ai sensi del d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50, di attuazione della direttiva 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie.

Tabella 21 – Numero di incidenti significativi

Descrizione	Numero incidenti significativi*					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Collisione treno con veicolo ferroviario	2	0	1	1	2	2
Collisione treno contro ostacolo che ingombra sagoma libera binari	4	3	3	4	4	4
Deragliamento di treno	6	5	6	1	2	2
Incidente passaggio a livello	3	4	6	7	13	5
Incidente a persone da materiale rotabile in movimento eccetto suicidi	80	50	54	61	69	86
Incendio a bordo del materiale rotabile	3	2	0	0	1	1
Altro (incidente)	6	5	10	14**	6	8
Totale	**104**	**69**	**80**	**88**	**97**	**108**

** come definiti dal d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50, recante "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie".*
***In relazione alla differenza riscontrata rispetto al n. di 12 eventi già comunicato dalla Società ed esposto nel precedente Referto l'Ente ha riferito che la variazione del numero degli incidenti significativi è legata "al naturale processo di consolidamento dei dati registrati nella Banca dati pericoli di Rfi conseguente alla conclusione del processo di accertamento ed indagini, alle comunicazioni delle Autorità competenti in merito ai suicidi/investimenti ed al ricevimento di ulteriori informazioni utili alla definizione degli stessi eventi".*
Fonte: Dati Rfi aggiornati al 25 marzo 2025.

Come riferito dalla Società in sede istruttoria, il 12 gennaio 2024 sono state emesse le linee guida "Sicurezza nei cantieri e prevenzione dei rischi dei lavoratori con l'ingegnerizzazione dei processi e l'innovazione digitale BIM"[13]. I 1° febbraio 2024 è stato adottato l'atto di direzione e coordinamento nell'ambito del Polo infrastrutture per il processo di gestione integrata emergenze e sale operative. È stata potenziata la difesa in materia di cybersicurezza, incrementando il *team* di specialisti dedicati alla difesa c.d. *operational technology*" (Ot) degli impianti di circolazione e segnalamento con iniziative volte a monitorare in tempo reale eventuali presenze di minacce *cyber*. Come anticipato, con efficacia dal 1° gennaio 2023 si è perfezionata l'operazione di scissione del ramo d'azienda riferito ai servizi di sicurezza e protezione aziendale avente ad oggetto il trasferimento da Rfi a FS *Security* Spa (costituita con atto del 9 novembre 2022 e partecipata nella misura del 100 per cento da FS) per la prestazione

[13] Si tratta dell'acronimo della metodologia digitale *Building information modeling*.

di servizi di sicurezza e vigilanza privata. L'operazione è stata approvata dall'Assemblea straordinaria il 18 novembre 2022.

6. ATTIVITÀ NEGOZIALE

Dal 2018 il processo degli acquisti è curato da Ferservizi Spa, società direttamente controllata e specializzata nell'erogazione di servizi comuni per il Gruppo FS. Le attività della società nei confronti di FS sono disciplinate con apposito contratto. Gli acquisti *core*, in particolare sul fronte degli appalti riferiti alle infrastrutture e agli acquisti dei treni, sono invece gestiti direttamente dagli uffici acquisti societari. Il Cda di FS ha approvato il 27 giugno 2023 le linee guida per le attività negoziali delle società del Gruppo, con le quali viene data applicazione al nuovo codice dei contratti, recepite dalle singole società del Gruppo.

La Capogruppo e Rfi bandiscono numerose gare per la realizzazione di opere e fornitura di materiali, componenti e servizi. Nello svolgimento delle procedure Rfi si attiene alla normativa di riferimento e al regolamento per le attività negoziali delle società del Gruppo FS, oltreché alle disposizioni di Gruppo inerenti alle condizioni generali di contratto per gli appalti di forniture e lavori.

La tabella che segue illustra l'attività negoziale posta in essere dalla Società nel 2022.

Tabella 22 - Attività negoziale 2022

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 50/2016)	Numero totale contratti	di cui			Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta nell'esercizio in esame
		utilizzo Consip	utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedura aperta (art. 60)	226	-	-	-	8.364.716.895	20.519.538
Procedura aperta (art. 36 c. 8) (sottosoglia eurounitaria)	27	-	-	-	16.017.618	404.790
Procedura ristretta e avvisi sull'esistenza di un sistema di qualificazione (artt. 61 e 128) (sopra soglia eurounitaria)	141	-	-	-	2.692.750.401	12.072.504
Procedura ristretta da sistema di qualificazione (art. 36 c. 8) (sottosoglia)	7	-	-	-	11.717.854	3.600.550
Procedura negoziata senza previa indizione di gara (art. 125) (sopra soglia)	58	-	-	-	881.450.269	4.902.529
Procedura negoziata senza preventive forme di pubblicità e con gara informale (art. 36 c. 8) (sottosoglia)	15	-	-	-	2.703.724	66.860
Procedura negoziata senza previa indizione di gara (art. 36 c. 8) (sottosoglia)	2.185	-	-	-	38.661.158	526.707
Totale complessivo	**2.659**	**-**	**-**	**-**	**12.008.017.919**	**42.093.478**

**La Società ha riferito che la Direzione Acquisti di Rfi non esegue acquisti mediante ricorso al Me.Pa ed alle convenzioni Consip e che i dati riportati nella colonna Spesa sostenuta nell'esercizio in esame si riferiscono agli importi liquidati nell'esercizio considerato per i contratti relativi alle attività negoziali dello stesso anno. Con riguardo agli acquisti di beni e servizi informatici, la Sezione si riserva di svolgere approfondimenti in relazione all'operatività della famiglia professionale Technology, Innovation & Digital (Tid), in relazione alla quale FS Technology (FST), operativa dal 1° agosto 2019, è stata individuata come Digital factory con lo scopo di svolgere, per tutte le Società del Gruppo, le attività di solutioning, delivery & operation inerenti alla digital evolution & transformation societaria. Come evidenziato dal modello di organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs. n. 231 del 2001 tale Modello di governance Tid della Capogruppo, da ultimo aggiornato il 1° luglio 2023 e recepito da Fst nel rispetto della propria autonomia societaria in data 7 luglio 2023, cristallizza il ruolo centralizzato riconosciuto a tale società in qualità di Digital Factory e disegna una governance per l'area Tid di tipo "Hub & Spoke", tra Capogruppo e Società del Gruppo.*
Fonte: dati Rfi.

A dicembre 2022 è stata istituita da FS la struttura *Strategic sourcing methodology and procurement control* (Smp) volta ad assicurare a livello di Gruppo la definizione e il monitoraggio di strategie e indirizzi in materia di *procurement*, promuovendo l'armonizzazione dei sistemi e l'evoluzione dei relativi processi. Nell'ambito di Smp apposita struttura cura l'analisi e il monitoraggio degli acquisti del Gruppo e il consolidamento dei piani di approvvigionamento elaborati dalle Capogruppo di settore, per l'ambito del Polo, e dalle altre società soggette a direzione e coordinamento di FS Spa. Per adattare la disciplina dell'attività negoziale al codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 36 del 2023 e nel rispetto dei principi della nuova organizzazione del Gruppo articolata per poli, il Cda della *Holding* il 27 giugno 2023 ha approvato le linee guida per le attività negoziali delle società del Gruppo FS. Con atto di direzione e coordinamento, le società Capogruppo di settore sono state

invitate a dare esecuzione alle suddette linee guida nell'ambito di ciascun polo e le società del Gruppo operanti nei settori speciali a recepirle con un proprio regolamento negoziale. Con comunicazione organizzativa intersocietaria (di seguito Co-I) n. 90 del 13 luglio 2023 (atto di recepimento del Polo infrastrutture) Rfi, in qualità di Capogruppo, ha recepito le linee guida emanate da FS con Co-I n. 91 del 21 luglio ed ha adottato il regolamento per le attività negoziali di Polo che prevede il relativo recepimento entro il 31 luglio 2023 da parte delle altre società facenti parte del Polo infrastrutture. Come riferito dall'Ente con nota 7 maggio 2024 il regolamento è stato recepito dalle altre società facenti parte del Polo. Inoltre, più di recente, nel corso del primo semestre 2024, la Società ha posto in essere le iniziative necessarie a recepire la disciplina recata dal nuovo codice dei contratti pubblici in materia di digitalizzazione. In particolare il Gestore ha riferito che per l'espletamento delle procedure di gara sopra e sotto soglia utilizza la piattaforma di approvvigionamento digitale certificata; assicura l'assolvimento degli obblighi di pubblicità legale di bandi ed avvisi sulla stessa piattaforma con le nuove modalità e garantisce l'accesso agli atti delle procedure di affidamento dei contratti pubblici in modalità digitale mediante acquisizione da parte degli operatori economici dei dati, dei documenti e delle informazioni inseriti nelle piattaforme. A seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice sono state diramate in ambito aziendale linee guida di indirizzo in materia di modifiche contrattuali in corso di esecuzione con evidenza delle casistiche di cui all'art. 120 del d.lgs. n. 36 del 2023 e delle principali posizioni interpretative e prassi applicative. La Società ha altresì posto in essere attività divulgativa di materiale informativo e svolto eventi formativi destinati a dirigenti e dipendenti.

7. IL CONTENZIOSO

Il contenzioso gestito direttamente da Rfi è curato dalla Direzione affari legali, societari e *compliance* articolata nelle due strutture Contenzioso investimenti e regolatorio (che si occupa tra l'altro delle cause in materia di appalti) e Contenzioso infrastrutture (al quale è demandata anche la tutela patrimoniale e il recupero dei crediti). Non rientrano nella gestione diretta le cause che coinvolgono la Società in materia di contezioso giuslavoristico, gestite dalla *Holding*; tutela del patrimonio immobiliare non strumentale e procedure concorsuali, gestite da Ferservizi Spa e sinistri gestiti dalla compagnia assicuratrice Ferservizi. Sono di seguito rappresentati i dati relativi al contenzioso nel biennio considerato, con esclusione delle cause penali[14] e dei contenziosi giudiziali tributari[15].

Tabella 23 – Valore del contenzioso

(mln)

Descrizione	2021	2022	Variazione
Valore delle cause civili contro Ente	6.412,29	6.985,30	573,01
Valore delle cause civili contro terzi	196,39	153,10	-43,29
Valore dei contenziosi amministrativi	116,22	82,24	-33,98

Fonte: dati Rfi.

I dati esposti evidenziano l'incremento nel periodo in esame del valore complessivo delle cause civili contro la Società (che rappresentano la parte più rilevante del contenzioso) al lordo di rivalutazione e interessi, che passa da 6,41 mld a 6,98 mld. Il valore di stima di soccombenza ammonta a 477,50 mln. L'Ente, a fronte del rilevante contenzioso in essere ha determinato l'importo del fondo per rischi e oneri tra le poste del passivo dello stato patrimoniale in complessivi euro 485,92 mln (euro 659,61 mln al 31 dicembre 2021) comprendente, oltre al fondo imposte (per euro 12,01 mln), "altri fondi", pari ad euro 473,91 mln (euro 647,60 mln nel 2021). Tale ultima voce comprende il personale (per euro 47,29 mln), i soggetti terzi (per euro 198,19 mln), "altri rischi ed oneri" (euro 133,35 mln); *asset* dismessi/da dismettere (euro 46,18 mln) e partecipazioni (euro 48,88 mln). Come evidenziato nella relazione finanziaria, il fondo relativo al personale riguarda probabili oneri legati a rivendicazioni economiche e di carriera e al risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali in relazione alle corrispondenti cause attivate. Il fondo relativo ai terzi si riferisce essenzialmente a cause in

[14] Di competenza della SO penale, all'interno della Direzione affari legali, societari e *compliance*.
[15] Gestiti dalla Direzione amministrazione, finanza e controllo.

corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra-giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.

Al riguardo questa Corte raccomanda all'Ente e agli organi di vigilanza di procedere al costante e attento monitoraggio nonché alla prudente valutazione periodica della congruità degli importi accantonati in rapporto ai possibili rischi legati al rilevante contenzioso in essere.

La tabella seguente riporta il dettaglio delle cause pendenti al 31 dicembre 2022, esposto per tipologia e materia.

Tabella 24 - Dettaglio per tipologia del giudizio e per materia cause pendenti al 31 dicembre 2022

		(valori in milioni di euro)	
Contenziosi civili contro Ente 2022			
Materia	**N° procedimenti pendenti**	**Valore**	**Stima di soccombenza**
Appalti	212	6.296,39	415,40
Espropriazioni e asservimenti	143	55,37	8,02
Varie	283	633,53	54,08
Totale	**638**	**6.985,30**	**477,50**
Contenziosi civili contro Terzi 2022			
Materia	**N° procedimenti pendenti**	**Valore**	**Stima di soccombenza**
Appalti	29	108,75	0,58
Espropriazioni e asservimenti	22	10,46	-
Varie	171	33,89	0,67
Totale	**222**	**153,10**	**1,25**
Contenziosi amministrativi 2022			
Materia	**N° procedimenti pendenti**	**Valore**	**Stima di soccombenza**
Appalti	82	64,80	9,84
Espropriazioni e asservimenti	70	3,61	0,97
Varie	148	13,83	0,89
Totale	**300**	**82,24**	**11,69**

Fonte: dati Rfi.

Di seguito si riportano le notizie relative ad alcuni contenziosi di particolare rilevanza.

Rfi contro Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (Arera)

In data 11 luglio 2022 Rfi ha notificato ad Arera ed altre parti 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, recante la rendicontazione dell'utilizzo delle risorse destinate al contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nei settori elettrico e del gas naturale.

In base al provvedimento di Arera oggetto di impugnazione, ai sensi dell'art. 29, c. 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, con esclusione dal suddetto Regime dell'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 Spa e Italo Spa).

Con sentenza n. 2874 del 2023, il Tar Lombardia ha respinto il ricorso di Rfi, che ha impugnato la sentenza avanti al Consiglio di Stato. Con sentenza n. 217 del 2025, pubblicata il 13 gennaio 2025 il Consiglio di Stato ha rigettato l'appello proposto da Rfi.

Il 26 febbraio 2024, Rfi ha notificato ricorso al Tar Lombardia nei confronti di Arera ed altre parti impugnando la deliberazione Arera 27 dicembre 2023 (e la successiva del 20 febbraio 2024 di rettifica), nella parte in cui esclude che il Regime tariffario speciale di cui al d.p.r. n. 730 del 1963 trovi applicazione ai consumi per usi diversi da quelli relativi ai servizi di trasporto ferroviario esercitati sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il giudizio è pendente.

Impugnazione del Lodo arbitrale depositato in data 15 luglio 2013. Subtratta AV/AC Novara-Milano

Come riferito nei precedenti referti, la Corte di appello di Roma, con sentenza n. 5276 del settembre 2015, in accoglimento dell'impugnazione di Rfi, ha dichiarato la nullità del lodo avente ad oggetto parte delle riserve iscritte in corso d'opera dalla società, condannando quest'ultima alla restituzione con gli interessi della differenza fra quanto pagato da Rfi in esecuzione del Lodo (circa 187 mln) e la minor somma cui la società ha diritto all'esito del giudizio di appello (circa 10 mln). Avverso la sentenza, la società ha proposto ricorso in cassazione e Rfi ricorso incidentale. Il 2 febbraio 2022 è stata depositata la sentenza n. 3260 con

la quale la Corte di cassazione ha rigettato il ricorso principale e dichiarato inammissibile il ricorso incidentale di Rfi, compensando le spese tra le parti. L'ulteriore giudizio per revocazione della sentenza d'appello proposto dalla società innanzi alla Corte di appello di Roma è stato definitivamente deciso con sentenza depositata in data 18 ottobre 2019, con cui l'impugnazione è stata dichiarata inammissibile. La società ha presentato ricorso in cassazione, nel quale Rfi si è costituita con controricorso. L'Ente ha riferito che alla data del 26 febbraio 2025 non risulta fissata l'udienza in Cassazione.

Impugnazione del Lodo arbitrale tra Rfi e società privata. Raddoppio della linea ferroviaria Cagliari - Golfo Aranci nel tratto Decimomannu – San Gavino

La società privata, nell'ottobre 2016 aveva riproposto davanti al Tribunale di Roma le medesime domande oggetto del lodo del 20 settembre 2012, per un valore complessivo del *petitum* pari ad oltre 100 mln, in quanto detto lodo era stato successivamente dichiarato nullo con sentenza n. 5316 della Corte di appello di Roma pubblicata il 25 settembre 2015. Al termine dell'istruttoria, conclusa con il deposito di articolata Ctu che ha quantificato l'importo riconoscibile all'impresa in circa 9 mln, il Tribunale ha trattenuto in decisione la causa. La Società ha riferito che alla data del 25 febbraio 2025 non risultano aggiornamenti.

Arbitrato Rfi-Mercitalia *Logistics* Spa

In data 8 luglio 2022, Rfi e Mercitalia *Logistics* Spa (di seguito Mercitalia) hanno sottoscritto un compromesso, con il quale è stata devoluta ad un collegio arbitrale irrituale la risoluzione della controversa insorta tra le parti che traeva origine da una richiesta di Mercitalia a Rfi, di rifusione di spese, per circa 34 mln, che la società ha dichiarato di aver sostenuto in vista di una operazione di valorizzazione immobiliare per la bonifica ambientale e bellica relativa all'ex terminale merci di Milano Smistamento. Il compendio, originariamente di proprietà di Rfi, è stato poi trasferito, nel 2008, a Mercitalia mediante un'operazione di scissione.

Con le determinazioni arbitrali del 26 aprile 2023 il collegio si è espresso determinando che i costi sono da rifondere da Rfi a Mercitalia in applicazione del principio "chi inquina paga" e nei limiti dell'applicazione di tale principio, ma che a tal fine, tenuto conto dell'assegnazione di una quota del fondo «Integrazione fondo di Ristrutturazione *ex* l. 448 del 1998» assegnata nell'atto di scissione del 2008 da Rfi a Mercitalia, «che è capiente per i costi sostenuti rilevanti», Rfi non deve farsi carico di alcunché verso Mercitalia in relazione ai costi già sostenuti, richiesti da quest'ultima per Milano Smistamento.

Sconto K2

Facendo seguito a quanto indicato nei precedenti referti, con sentenza del 1° marzo 2023 n. 3460, il Tribunale civile di Roma ha definito il giudizio instaurato da Trenitalia contro Rfi per la ripetizione d'indebito derivante dalla mancata restituzione, riferita al periodo 1° dicembre 2005 - 31 dicembre 2007, di importi riconducibili al c.d. sconto K2.

Il Tribunale ha condannato Rfi al pagamento di circa 144,5 mln, oltre interessi e spese legali, in favore di Trenitalia e di circa 91,3 mln, oltre interessi e spese legali, a favore di Mercitalia. Ha inoltre respinto la domanda di manleva proposta da Rfi nei confronti del Mit e del Mef.

Rfi il 28 luglio 2023 ha notificato atto di appello con istanza di sospensiva. La prima udienza è stata fissata al 6 dicembre 2023. Con ordinanza depositata in data 22 febbraio 2024, la Corte di appello ha accolto l'istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva della sentenza di primo grado, presentata da Rfi, rinviando la causa per la discussione orale all'udienza del 18 marzo 2026. All'esito della valutazione della soccombenza ritenuta solo possibile non è stato stanziato alcun importo nel bilancio di esercizio 2022 come evidenziato nella relazione sulla gestione.

Al riguardo la Sezione evidenzia l'importanza, anche in ragione di un contenzioso così rilevante, che il fondo rischi sia correttamente determinato al fine di non generare situazioni di squilibrio non conformi ai principi di sana gestione finanziaria.

Contenzioso con l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (Ursf)

Per quanto riguarda i due giudizi promossi da Rfi dinanzi al Tar Lazio avverso le decisioni dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (Ursf) n. 18 del 2006 e n. 83 del 2007, Rfi ha impugnato dinanzi al Consiglio di Stato la sentenza del Tar n. 9381 del 2017 (pubblicata il 22 agosto 2021) che li ha in parte dichiarati inammissibili ed in parte respinti perché infondati. L'appello è stato respinto dal Consiglio di Stato con sentenza n. 7495 del 2022, pubblicata il 26 agosto 2022.

Incidente di Viareggio

In relazione al procedimento penale relativo all'incidente ferroviario avvenuto il 29 giugno 2009, per quanto di interesse di Rfi, la Corte di appello di Firenze con sentenza del 30 giugno 2022, ha assolto, per non aver commesso il fatto, un dirigente all'epoca dei fatti in forza presso la società; ha confermato la condanna nei confronti dell'ex Ad di FS, imputato anche quale ex Ad di Rfi, ridotta da 7 a 5 anni di reclusione, escluso il profilo di colpa inerente all'omessa riduzione della velocità dei convogli; ha escluso nei confronti dell'ex Ad di Rfi i profili di colpa

inerenti alla violazione dell'obbligo datoriale di valutazione dei rischi e l'omessa riduzione della velocità dei convogli ed ha confermato la condanna, ridotta da 6 a 4 anni, mesi 2 e giorni 20 di reclusione. Avverso la sentenza le difese riferibili al Gruppo FS hanno presentato ricorsi per Cassazione nell'interesse delle persone fisiche ancora coinvolte e delle società responsabili civili. Con sentenza n. 30.805 del 15 gennaio 2024 la Sezione III penale della suprema Corte ha confermato integralmente le responsabilità penali e civili dichiarate nel corso del processo e, in parziale accoglimento dei ricorsi, ha annullato la sentenza impugnata limitatamente all'entità della riduzione di pena per le circostanze attenuanti generiche nei confronti di quasi tutti gli imputati tra i quali, per quanto di interesse di Rfi, l'ex Ad della Società, con rinvio, per un nuovo giudizio sul punto, ad altra sezione della Corte di appello di Firenze, rigettando nel resto i ricorsi. Sono stati inoltre rigettati i ricorsi delle società responsabili civili. La Corte ha condannato le società del Gruppo FS responsabili civili, in solido con gli imputati ad essere riconducibili al risarcimento del danno e alla rifusione delle spese di giudizio in favore delle parti civili. Rfi, in qualità di responsabile civile e le persone fisiche coinvolte hanno proposto ricorso innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo avverso la predetta sentenza della suprema Corte di cassazione. Rfi, responsabile civile e l'ex Ad di FS (già ex Ad di Rfi) e l'ex Ad di Rfi hanno proposto ricorso straordinario ai sensi dell'art. 625 *bis* c.p.p.

Procedimento penale n. 4309/2023 RGNR Incidente presso la stazione di Brandizzo

La notte del 30 agosto 2023, lungo la linea ferroviaria Torino-Milano, nei pressi della stazione di Brandizzo, un treno non in servizio commerciale ha investito 5 operai di una impresa subappaltatrice addetta ai lavori di manutenzione sull'infrastruttura, causandone il decesso. Come riferito dalla Società in sede istruttoria risultano indagati per i reati di omicidio doloso (art. 575 c.p.) e di disastro ferroviario (art. 430 c.p.) il dipendente di Rfi 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 Spa ed esponenti delle società esterne coinvolte. Il procedimento penale pende in fase di indagini preliminari.

In sede di riscontro istruttorio Rfi ha fornito le seguenti notizie in ordine ai contenziosi pendenti, con riferimento ai quali questa Sezione si riserva di fornire ulteriori aggiornamenti nell'ambito del prossimo referto.

Azione per il riconoscimento delle riserve iscritte nell'esecuzione della Subtratta AV/AC Novara-Milano

Rfi è stata citata in giudizio, nell'ottobre del 2017, per il riconoscimento delle riserve iscritte nell'esecuzione della Subtratta AV/AC Novara-Milano.

A fronte di una domanda di circa 153 mln, il Tribunale di Roma ha condannato Rfi al pagamento di circa 14 mln.

La sentenza è stata impugnata in via principale sia dalla società (che ha riproposto le domande non accolte in primo grado) sia da Rfi. I due giudizi sono stati riuniti. Il giudizio è pendente e l'udienza di precisazione delle conclusioni è stata fissata al 15 settembre 2026.

Azione per il riconoscimento delle riserve iscritte nell'esecuzione della Subtratta AV/AC Bologna-Firenze

Rfi è stata citata in giudizio, nell'ottobre del 2017, per il riconoscimento delle riserve iscritte nell'esecuzione della Subtratta AV/AC Bologna-Firenze. A fronte di una domanda di circa 102 mln, il Tribunale di Roma ha condannato Rfi al pagamento di circa 3,4 mln.

La sentenza è stata impugnata in via principale dalla società (che ha riproposto le domande non accolte in primo grado) e in via incidentale da Rfi. Il giudizio è pendente. L'udienza per la discussione collegiale è fissata per il 20 gennaio 2026.

Riserve iscritte nell'esecuzione degli interventi sulla tratta Spoleto – Campello della linea ferroviaria Orte – Falconara Spa

Rfi ha impugnato in Cassazione la sentenza d'appello n. 4493 del 2023 che, nel confermare la liceità dell'escussione della cauzione, ha statuito l'illegittimità della risoluzione del contratto disposta dalla Committente e confermato la condanna di primo grado al pagamento di circa 14,6 mln a fronte di una domanda di circa 50 mln.

Riconoscimento di riserve per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di realizzazione della stazione AV di Reggio Emilia Spa

Il giudizio attiene al riconoscimento di riserve per l'importo di 76,5 mln in dipendenza della Convenzione n. 1/2009 per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di realizzazione della stazione AV di Reggio Emilia.

La sentenza di primo grado del 18 novembre 2021 ha condannato Rfi al pagamento di 17 mln ed è stata parzialmente sospesa nel giudizio d'appello proposto da Rfi, rinviato all'udienza del 16 settembre 2024.

Per un ulteriore gruppo di riserve è pendente giudizio di Cassazione avverso la sentenza della Corte d'appello di Roma n. 6080 del 2022 che ha rigettato l'appello di Rfi e l'appello incidentale della parte attrice in primo grado, confermando la sentenza di condanna al pagamento di circa 7 mln.

Riconoscimento delle riserve nell'ambito degli interventi per la velocizzazione della linea Palermo-Agrigento

Il giudizio, proposto con atto notificato il 9 agosto 2011, attiene al riconoscimento delle riserve iscritte per l'importo di 57 mln nell'ambito degli interventi per la velocizzazione della linea Palermo – Agrigento.

In accoglimento parziale delle domande di parte attrice, Rfi è stata condannata al pagamento della somma di 13,6 mln oltre all'ulteriore importo di 2 mln per interessi con sentenza del Tribunale di Palermo n. 1944 del 2017, impugnata da Rfi e sospesa in appello.

La Corte di appello, con pronuncia non definitiva pubblicata in data 28 agosto 2024, ha rigettato l'appello principale di Rfi (ad eccezione del decimo – di valore di euro 76.881) ed ha accolto l'appello incidentale del successore a titolo particolare della parte attrice ai sensi dell'art. 111 c.p.c. La Corte ha per l'effetto rideterminato in euro 14.015.237,61 gli importi dovuti a titolo di sorte da Rfi e in euro 2.731.332,74 gli importi dalla stessa dovuta a titolo di interessi di mora, nonché per interessi e maggior danno. Relativamente a lavori e prestazioni eseguiti e non remunerati da Rfi e quantificati in prime cure dal Ctu in euro 2.179.213,14 e non riconosciuti dal Tribunale con contestuale ordinanza la Corte di appello ha disposto Ctu per chiarimenti sulla determinazione del predetto importo e per il ricalcolo degli importi complessivamente dovuti da Rfi a titolo di sorte e di interessi.

All'udienza del 20 novembre 2024, la Corte di appello ha dichiarato l'interruzione del giudizio a seguito del fallimento della mandante.

Riconoscimento di riserve sollevate nel corso dell'appalto inerente alle opere del Passante Ferroviario AV del Nodo di Firenze e della Nuova Stazione AV

Rfi è stata citata in giudizio dinanzi al Tribunale delle Imprese di Roma per il riconoscimento di riserve sollevate nel corso dell'appalto inerente alle opere del Passante Ferroviario AV del

Nodo di Firenze e della Nuova Stazione AV. Allo stato pende appello avverso la sentenza n. 3829 del 2022 con cui il Tribunale di Roma, in parziale accoglimento delle domande attoree, ha condannato Rfi al pagamento in favore dell'attore e della terza intervenuta, quale cessionaria dei crediti da riserve, nella misura del 50 per cento e per il restante 50 per cento di altre cessionarie (istituti di credito privati), come accertati ed ammessi al passivo della società attrice, della complessiva somma di 17,9 mln. La causa è rinviata per la precisazione delle conclusioni al 12 maggio 2025.

Recesso dalla Convenzione n. 144/2004 per "Realizzazione raddoppio elettrificato tratte ferroviarie Palermo Centrale/Brancaccio-Orleans-Palermo Notarbartolo-Cardillo-Isola delle Femmine-Carini"

Rfi è stata citata in giudizio, nel maggio 2019, per la dichiarazione di efficacia del recesso dalla Convenzione n. 144 del 2004 per la "Realizzazione raddoppio elettrificato tratte ferroviarie Palermo Centrale/Brancaccio-Orleans-Palermo Notarbartolo-Cardillo-Isola delle Femmine-Carini" e la condanna di Rfi al pagamento delle somme reclamate, anche per riserve, per un ammontare di 304,9 mln.

Con un secondo atto di citazione del luglio 2019, è stata chiesta al Tribunale di dichiarare la disapplicazione della comunicazione di risoluzione di Rfi del 31 maggio 2019, di accertare la validità del recesso esercitato dal contraente generale relativamente alle lavorazioni residue inserite nel verbale di accordo del 3 maggio 2018, di accertare la risoluzione contrattuale e di condannare Rfi al pagamento di ulteriori 3,7 mln.

I giudizi sono stati riuniti ed è stata disposta la Ctu. L'udienza per la precisazione delle conclusioni è fissata per il 24 giugno 2025.

Appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di realizzazione della stazione Ferroviaria Alta velocità Napoli Afragola

La controversia ha ad oggetto la risoluzione del contratto n. 9 del 2009 ed il riconoscimento della somma di 66 mln circa per lavori contabilizzati e riserve iscritte nell'appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di realizzazione della stazione Ferroviaria Alta velocità Napoli Afragola. Rfi ha impugnato la sentenza n. 8737 del 2018 del Tribunale di Roma che, in parziale accoglimento della domanda, ha accertato e dichiarato la risoluzione contrattuale per inadempimento di Rfi, condannando la società al pagamento della somma complessiva di 39,5 mln. Controparte ha altresì proposto appello incidentale per l'importo di

circa 31 mln. Depositate le difese conclusive, la Corte d'appello ha disposto la rinnovazione della Ctu, rinviando la causa all'udienza del 10 febbraio 2025 per la precisazione delle conclusioni.

A fine gennaio 2025 è stata depositata la Ctu. All'udienza del 10 febbraio 2025, la causa è stata trattenuta in decisione con fissazione dei termini per lo scambio delle memorie conclusionali.

Progettazione esecutiva, direzione lavori, acquisizione aree, realizzazione dei lavori per il raddoppio del tratto di linea ferroviaria Fiumetorto – Ogliastrillo

Rfi è stata citata in giudizio, nel novembre 2019, dinanzi al Tribunale di Roma per il riconoscimento di complessivi 696 mln per riserve iscritte in relazione alla Convenzione n. 63 del 27 settembre 2005 riguardante le attività di progettazione esecutiva, direzione lavori, acquisizione aree, realizzazione dei lavori per il raddoppio del tratto di linea ferroviaria Fiumetorto – Ogliastrillo. È stata disposta ed espletata la Ctu. In data 21 giugno 2023 il fascicolo è stato rimesso al Giudice per la decisione. Con sentenza pubblicata il 25 settembre 2024, il Tribunale ha condannato Rfi: i) a corrispondere la somma complessiva di euro 27.784.097,8, di cui euro 23.146.875,51 per riserve risarcitorie da andamento anomalo, oltre rivalutazione alla data della sentenza e la restante somma di euro 4.637.222,29 per riserve contabili, oltre interessi come pattuiti nella Convenzione n. 63 del 2005 sino al soddisfo; ii) alla refusione delle spese di lite liquidate nella metà e quantificate in euro 65 mila, per onorari, oltre al 15 per cento di spese generali.

Raddoppio del tratto Cervaro Bovino della Linea ferroviaria Caserta Foggia

Il giudizio proposto nell'agosto del 2018 ha ad oggetto il riconoscimento delle riserve avanzate per complessivi 76,7 mln in relazione alla Convenzione n. 14/2015 avente ad oggetto i lavori di completamento del raddoppio del tratto Cervaro Bovino della linea ferroviaria Caserta Foggia. Rfi ha proposto appello avverso la sentenza del Tribunale di Roma che ha riconosciuto all'impresa la somma complessiva di 23,8 mln, oltre accessori già versati da Rfi con riserva di ripetizione all'esito dell'appello. La controparte si è costituita con comparsa con appello incidentale per un valore complessivo di euro 21.590.000 circa, oltre interessi legali e moratori ai sensi dell'art. 1284 c.c. e rivalutazione monetaria. L'udienza di prima comparizione è fissata per il 14 aprile 2025.

Pende in primo grado un ulteriore giudizio proposto dall'impresa per un secondo gruppo di riserve iscritte nel medesimo appalto per l'importo di 9,8 mln.

Richiesta di risarcimento dei danni a seguito di alluvione

Con ricorso notificato il 14 ottobre 2020, Rfi ed altri sono stati citati in giudizio innanzi al tribunale delle Acque pubbliche di Napoli, con richiesta dell'attore, a seguito dell'alluvione verificatasi nell'ottobre 2015, di risarcimento dei danni subiti dal proprio stabilimento in Benevento, per un totale di euro 71.028.533,97. Rfi si è costituita in giudizio chiamando in manleva la società di assicurazione. Con sentenza n. 4442 del 2024 depositata il 6 novembre 2024, il Tribunale ha rigettato la domanda attorea, compensando le spese di lite. La sentenza è stata impugnata dalla parte attrice in primo grado, con richiesta di condanna al risarcimento dei danni per un totale di euro 77.909.300, oltre a interessi e rivalutazione.

Delibera Art n. 33 del 2016 di chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64 del 2015, relativo alle inottemperanze a talune prescrizioni della delibera n. 70 del 2014. Rfi ha proposto ricorso al Tar Piemonte, poi rigettato con sentenza n. 157 del 2021. Il 17 maggio 2021 Rfi ha promosso appello al Consiglio di Stato che, con sentenza n. 1562 del 2024, pubblicata il 16 febbraio 2024, ha respinto l'appello di Rfi, confermando la complessiva sanzione di 30 mila euro irrogata da Art con la delibera n. 33, ritenendo infondate le censure di Rfi.

Delibera Art n. 147 del 2022

Si fa riferimento alle delibere Art nn. 126 e 127 del 27 luglio 2023 con cui l'Autorità ha concluso il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 147 del 2022 per la violazione dell'art. 23, c. 3, del d.lgs. n. 112 del 2015 relativamente alle limitazioni nell'assegnazione della "capacità quadro" di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Pir per l'anno 2023. È stato contestato a Rfi di aver stipulato accordi quadro aventi ad oggetto capacità superiore alla soglia dell'85 per cento della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria prevista nella sopra citata disposizione del Pir. Rfi ha impugnato dinanzi al Tar Piemonte i suddetti provvedimenti. L'udienza pubblica è stata rinviata al 24 ottobre 2024. Il ricorso è stato definito con sentenza n. 1.092 del 28 ottobre 2024 impugnata da Rfi. La causa pende davanti al Consiglio di Stato.

Casi UE SA 32179/SA 32953. Trasferimento di immobili infragruppo (c.d. "*asset allocation*")

Con riferimento al caso SA 32179, il 24 novembre 2023 la Commissione europea ha adottato la decisione n. 7891, conclusiva della procedura di indagine formale avviata nel 2014, in relazione ad alcune operazioni di trasferimento di immobili infragruppo realizzate tra il 2007 e il 2011 da Rfi in favore di Trenitalia e FS Logistica (oggi Mil). In particolare, la Commissione ha

ritenuto che tali trasferimenti non siano qualificabili come aiuti di Stato, in quanto conformi con la normativa e la prassi decisionale dell'Unione europea e non attributivi di alcun vantaggio selettivo alle già menzionate imprese *ex* art. 107 TFUE. Con riguardo al caso SA 32953/2014, il 24 novembre 2023 la Commissione europea ha adottato la decisione n. 8017, conclusiva della procedura di indagine formale avviata nel 2014, avente ad oggetto le compensazioni per obblighi di servizio pubblico nel settore merci riconosciute dall'Italia a Trenitalia nel periodo 2000-2014, in forza di tre contratti di servizio consecutivi. La Commissione europea ha stabilito la compatibilità delle suddette compensazioni con le norme in materia di aiuti di Stato, ad eccezione della compensazione concessa per alcuni servizi resi tra il 4 dicembre 2012 e il 31 dicembre 2014. È stato quantificato l'importo dell'aiuto incompatibile pari a circa 95 mln, oltre interessi.

8. LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

8.1 Bilancio d'esercizio

Il bilancio dell'esercizio 2022, approvato dall'Assemblea in data 20 aprile 2023, è stato redatto in base ai principi internazionali (*International Accounting Standards* – Ias e *International Financial Reporting Standards* – Ifrs), emanati dall'*International Accounting Standards Board* (Iabs) e alle interpretazioni emesse dall'*Ifrs Interpretations Commitee* (Ifrc) e dallo *Standing Interpretations Committee* (Sic). Il bilancio è costituto 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 esplicative al bilancio. La relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla relazione sulla gestione. Esso è stato predisposto sulla base del criterio del costo storico salvo che per le ipotesi in cui è obbligatoria l'applicazione del *fair value*. Il bilancio consolidato viene redatto da FS Spa, da cui Rfi è direttamente controllata. Il Gestore ha optato per l'esenzione dal consolidamento di cui all'Ifrs 10. L'Ad e il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari *ex* art. 22 dello statuto sociale in data 6 marzo 2023 hanno attestato l'adeguatezza del bilancio di esercizio 2022 alle caratteristiche dell'impresa e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la relativa formazione; la redazione in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti ai sensi del regolamento (Ce) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002; la corrispondenza alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria. Il Collegio sindacale nella relazione del 28 marzo 2023 ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio. Come attestato nella relazione della società di revisione in pari data, redatta ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 39 del 27 gennaio 2010, il bilancio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Rfi al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa in conformità agli Ifrs adottati dall'Ue e la relazione sulla gestione degli amministratori, redatta in conformità alle norme di legge, è coerente con il bilancio dell'esercizio chiuso alla stessa data.

8.2 Situazione patrimoniale

Di seguito si riporta il prospetto dall'attivo dello stato patrimoniale.

Tabella 25 – Stato patrimoniale - Attivo

	2021	2022	Var ass.	Var. %
Attività				
Immobili, impianti e macchinari	34.844.685.306	34.798.969.118	(45.716.188)	(0,1)
Investimenti immobiliari	1.099.791.042	1.109.815.679	10.024.637	0,9
Attività immateriali	799.654.781	927.930.849	128.276.068	16,0
Partecipazioni	143.773.844	143.773.844	0	0,0
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	72.331.103	146.991.828	74.660.725	103,2
Crediti commerciali non correnti	1.745.531	1.620.353	(125.178)	(7,2)
Altre attività non correnti	2.653.879.626	3.186.119.523	532.239.897	20,1
Totale attività non correnti	**39.615.861.233**	**40.315.221.194**	**699.359.961**	**1,8**
Rimanenze	849.275.720	857.142.955	7.867.235	0,9
Crediti commerciali correnti*	1.034.757.449	909.670.400	(125.087.049)	(12,1)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	148.081.214	430.409.756	282.328.542	190,7
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	711.723.445	1.462.555.363	750.831.918	105,5
Crediti tributari	267.900	309.982	42.082	15,7
Altre attività correnti	1.463.564.700	1.496.718.575	33.153.875	2,3
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione*	14.012.390	6.804.113	(7.208.277)	(51,4)
Totale attività correnti	**4.221.682.818**	**5.163.611.144**	**941.928.326**	**22,3**
Totale attività	**43.837.544.051**	**45.478.832.338**	**1.641.288.287**	**3,7**

**Nella relazione finanziaria annuale, Rfi specifica che, per una più corretta esposizione i crediti per servizi in concessione sono stati riclassificati dalla posta "Crediti commerciali correnti" alla posta "Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione".*
Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Le attività passano da 43,84 mld del 2021 a 45,48 mld nel 2022, con una crescita di 1,64 mld, ascritta all'aumento delle attività non correnti per 699,36 mln e delle attività correnti per 941,93 mln. Con riferimento alle immobilizzazioni (euro 34.798.969.118 nel 2022 rispetto agli euro 34.844.685.306 del 2021), nella relazione finanziaria si riferisce che nel corso del 2022 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di euro 5.828.218 mila, di cui euro 1.227.818 mila derivanti da fonti dell'Unione europea e da enti locali e euro 4.600.400 mila, da fonti statali, costituiti principalmente da euro 4.550.642 mila (a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Mef) e da euro 49.757 mila (a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Mit) e destinati agli investimenti infrastrutturali.

Le attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione diminuiscono di euro 7.208.277 rispetto all'esercizio precedente, per effetto degli incassi delle fatture emesse a fronte dei lavori effettuati sulle linee in concessione della Regione Umbria.

In ordine ai criteri di rappresentazione contabile del sedime e dell'infrastruttura ferroviaria Rfi ha riferito che i sedimi, intesi come superficie piana del terreno su cui poggia l'infrastruttura

ferroviaria, sono classificati tra i terreni, che, insieme ai fabbricati e all'infrastruttura, sono riportati all'interno della voce "Immobili Impianti e Macchinari". Gli elementi che compongono tale voce sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, inclusi gli eventuali oneri accessori, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. I sedimi, poiché non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati. La Società ha precisato che in caso di vendita o dismissioni verso terzi di porzioni del patrimonio non strumentale all'esercizio ferroviario, si procede a determinare il valore secondo logiche di mercato, realizzando nel caso eventuali plusvalenze o minusvalenze.

Le partecipazioni non hanno subìto variazioni rispetto al precedente esercizio.

La tabella che segue illustra la consistenza a inizio e fine esercizio delle partecipazioni, raggruppate per categoria.

Tabella 26 – Partecipazioni

(migliaia)

	Valore netto 2021	Valore netto 2022	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 2023	Utile /perdita esercizio	Quota di partecip.
			Acquisizioni - Sottoscrizioni	Svalutazioni - ripristino valore	Alienazioni/ scissioni			
Partecipazioni in imprese controllate								
Blu Jet srl	200	200	–	–	–	200	382	100
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	48.455	48.455	–	–	–	48.455	666	90,72
Terminali Italia srl	9.238	9.238	–	–	–	9.238	1.691	100
Bluferries srl	21.229	21.229	–	–	(21.229)	–		100
Grandi Stazioni *Rail* Spa	3.145	3.145	–	–	–	3.145	8.421	100
Infrarail srl	5.500	5.500	–	–	–	5.500	35	100
Totale	**87.767**	**87.767**	**0**	**0**	**(21.229)**	**66.538**		
Altro								
Quadrante Europa *Terminal Gate* Spa	7.077	7.077	1.800	0	0,00	8.877	16	50
Stretto di Messina Spa	48.882	48.882	~~0~~	(9.553)	0,00	39.329	n.d.	5,83
Isfort Spa	48	48	0	0	0,00	48		5,6
Totale	**56.007**	**56.007**	**1.800**	**(9.553)**	**0**	**48.254**		
Totale generale	**143.774**	**143.774**	**1.800**	**(9.553)**	**(21.229)**	**114.792**		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati bilancio Rfi.

Le partecipazioni, che ammontano ad euro 143.773.844, non hanno subito variazioni nel biennio 2021-2022 mentre nel 2023 registrano una riduzione di circa euro 28.982.423 attestandosi ad euro 114.791.421. La variazione è attribuibile all'effetto combinato della dismissione della partecipazione di Bluferries srl a favore di Mercitalia *Logistics* Spa, pari a euro 21.229 mila, della riduzione del valore della partecipazione detenuta nella società Stretto di Messina s.p.a. (di seguito SdM), attraverso l'utilizzo dell'apposito fondo istituito al 31 dicembre 2013, per un valore pari a euro 9.553 mila e dell'aumento di capitale sociale della Quadrante Europa *terminal gate* Spa per euro 1.800 mila di cui Rfi e Consorzio Zai hanno già versato 540 mila euro ciascuno a titolo di acconto. Come si evince dal rendiconto riferito all'esercizio 2022 la partecipazione nella società SdM non ha registrato variazioni. Il fondo istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione posta in liquidazione, non ha subito movimentazioni nel 2022, mentre nel 2023 è stato utilizzato per euro 9.553 mila con rilascio della parte residuale del fondo di euro 39.329 mila, a seguito della revoca *ex lege* dello stato di liquidazione (art. 1, c. 491, della l. n. 197 del 2022).

Le attività finanziarie non correnti e correnti, in crescita di euro 356.989 mila rispetto all'esercizio precedente, ammontano a euro 577.401 mila (euro 220.412 mila nel 2021).

La tabella che segue ne mostra la composizione e il relativo andamento nel biennio.

Tabella 27 – Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

(migliaia)

	31.12.2021			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti verso il Mef per contributi quindicennali da riscuotere	-	-	-	95.194	9.999	105.193	95.194	9.999	105.193
Crediti per finanziamenti	71.880	-	71.880	51.448	-	51.448	(20.432)	-	(20.432)
Altri crediti finanziari	-	148.181	148.181	-	419.228	419.228	-	271.047	271.047
Titoli	609	-	609	489	-	489	(120)	-	(120)
Derivati	-	-	-	-	1.512	1.512	-	1.512	1.521
Valore lordo attività finanziarie	72.489	148.181	220.670	147.131	430.739	577.870	74.642	282.558	357.200
Fondo di svalutazione	(158)	(100)	(258)	(139)	(330)	(469)	19	(230)	(211)
Totale attività finanziarie	**72.331**	**148.081**	**220.412**	**146.992**	**430.409**	**577.401**	**74.661**	**282.328**	**356.989**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Tra le variazioni più significative si evidenziano gli "altri crediti finanziari", la cui crescita di euro 271.047 è da ascriversi alla parte corrente dei medesimi ed è dovuta all'aumento del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario. I crediti verso il Mef, pari ad euro 105.193 mila nel 2022, costituiscono i crediti per contributi ai sensi dell'art. 25, c. 1, del d.l. n. 4 del 2022, cd. decreto sostegni *ter* (convertito dalla l. n. 25 del 2022).

Le "altre attività non correnti e correnti", che nell'esercizio in esame ammontano ad euro 4.682.839 mila al netto del fondo di svalutazione (euro 4.117.445 mila nel 2021), crescono complessivamente di 565.394 mila prevalentemente in ragione della crescita (325.068 mila) della voce "Altre amministrazioni dello Stato", determinata dall'aumento dei crediti verso la Csea a causa del rincaro dei costi per l'energia rispetto al precedente anno e dall'incremento di euro 259.762 mila dei crediti verso il Mef e verso il Mit.

La tabella seguente illustra l'andamento nel biennio 2021-2022.

Tabella 28 – Crediti verso il Mef e il Mit al 31.12.2022

(migliaia)

	31/12/2021	Incrementi	Decrementi	31/12/2022
Contributi in c/esercizio				
- Mef: cap. 1541	-	1.155.557	(1.155.557)	-
- Mit: cap. 7255	3.860	7.100	(2.440)	8.520
- Mit: cap. 1300	-	15.000	(15.000)	-
Contributo merci				
Mit: cap. 1274-7302	19.103	100.000	(104.301)	14.802
Contributi in c/impianti e investimenti				
- Mef: cap 7122-7123-8000	3.131.254	5.153.291	(4.927.682)	3.356.863
- Mit: cap. 7060-7514-7515-7518-7528-7540-7532-7549-7561-7550-1274-7505-7506-7006	618.211	118.505	(84.711)	652.005
Totale	**3.772.428**	**6.549.453**	**(6.289.691)**	**4.032.190**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

I crediti commerciali correnti e non correnti ammontano complessivamente, al netto del fondo di svalutazione, a euro 911.290 mila, in decrescita di euro 125.213 mila rispetto al precedente esercizio (in cui erano pari a euro 1.036.503 mila). Il decremento è dovuto principalmente (per euro 163.893 mila) alla diminuzione dei crediti verso società del Gruppo derivante (per euro 163.071 mila) tra l'altro dall'incasso delle fatture pedaggio emesse a Trenitalia, scaturenti dalla rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura per il periodo 2014-2015 previsto dalla delibera Art. n. 88 del 2021. La voce disponibilità liquide e mezzi equivalenti è pari, al netto del fondo di svalutazione a euro 1.462.555 mila nel 2022 (euro 711.724 mila nel 2021). La tabella che segue ne illustra il dettaglio.

Tabella 29 – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(migliaia)

	2021	2022	Var. ass.	Var. %
Depositi bancari e postali	3.696	3.059	(637)	(17,2)
Denaro e valori in cassa	465	472	7	1,5
Conti correnti di tesoreria	707.931	1.459.834	751.903	106,2
Altri	112	112	0	0,0
Totale	**712.204**	**1.463.477**	**751.273**	**105,5**
Fondo di svalutazione	(480)	(922)	(442)	92,1
Totale al netto fondo di svalutazione	**711.724**	**1.462.555**	**750.831**	**105,5**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

La variazione in aumento per 750,83 mln deriva principalmente dall'incremento del saldo del conto corrente di tesoreria nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal Mef per il

Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dal Mit e dalla Commissione europea, poi trasferiti sul conto corrente in base alle esigenze di cassa.

Nella relazione finanziaria è precisato che risultano in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per euro 11.998.000 e pignoramenti per euro 2.205.000, costituenti "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali". In sede istruttoria Rfi ha precisato che le ragioni per cui tali pignoramenti non hanno generato vincoli di indisponibilità sono da ricondursi essenzialmente al fatto che, alla data di redazione del bilancio di esercizio, tali somme non erano state ancora addebitate sugli appositi conti di pignoramento e pertanto risultavano ancora come disponibili. La tabella che segue mostra i dati relativi allo stato patrimoniale passivo.

Tabella 30 – Stato patrimoniale - Patrimonio netto e Passivo

	2021	2022	Var. assol.	Var. %
Patrimonio netto				
Capitale sociale	31.528.425.067	31.528.425.067	0	0,0
Riserve	174.500.167	188.232.632	13.732.465	7,9
Riserve di valutazione	(180.672.774)	(130.163.961)	50.508.813	(28,0)
Utili (perdite) portati a nuovo	2.134.843.603	2.245.760.413	110.916.810	5,2
Utile (perdita) di esercizio	274.649.274	262.965.473	(11.683.801)	(4,3)
Totale Patrimonio Netto	**33.931.745.337**	**34.095.219.624**	**163.474.287**	**0,5**
Passività				
Finanziamenti a medio/lungo termine	2.231.934.030	2.176.409.842	(55.524.188)	(2,5)
TFR e altri benefici ai dipendenti	403.835.102	323.258.132	(80.576.970)	(20,0)
Fondi rischi e oneri	659.608.760	485.921.406	(173.687.354)	(26,3)
Passività per imposte differite	-	-		
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	29.309.601	42.059.838	12.750.237	43,5
Debiti commerciali non correnti	16.583.895	16.494.785	(89.110)	(0,5)
Altre passività non correnti	96.132.222	87.603.086	(8.529.136)	(8,9)
Totale passività non correnti	**3.437.403.610**	**3.131.747.089**	**(305.656.521)**	**(8,9)**
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	470.124.299	565.164.777	95.040.478	20,2
Debiti commerciali correnti	3.063.219.914	3.449.207.815	385.987.901	12,6
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	15.713.460	12.064.407	(3.649.053)	(23,2)
Altre passività correnti	2.919.337.431	4.225.428.626	1.306.091.195	44,7
Totale passività correnti	**6.468.395.104**	**8.251.865.625**	**1.783.470.521**	**27,6**
Totale passività	**9.905.798.714**	**11.383.612.714**	**1.477.814.000**	**14,9**
Totale Patrimonio Netto e passività	**43.837.544.051**	**45.478.832.338**	**1.641.288.287**	**3,7**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Il patrimonio netto ammonta a 34,1 mld, in aumento di 163,47 mln rispetto al precedente esercizio. Il capitale sociale al 31 dicembre 2022, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da 31.528.425.067 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna.

La riserva legale ammonta a euro 114.373.560 (euro 100.641.096 nel 2021); l'incremento è dovuto all'attribuzione a questa della quota dell'utile 2021 per l'importo di euro 13.732.465.

La riserva straordinaria è invece pari a euro 73.859.072, rimasta invariata rispetto al precedente esercizio. Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2022 ammontano a euro 2.245.760.413 e presentano un incremento netto, rispetto all'esercizio precedente, di euro 110.916.810 per la destinazione dell'utile del bilancio 2021 deliberato dall'Assemblea in data 8 aprile 2022.

L'esercizio chiude con un utile di euro 262.965.473 (euro 274.649.274 nel 2021). Le passività non correnti pari a euro 3.131.747.089 (euro 3.437.403.610 nel 2021), presentano un andamento in diminuzione di euro 305.656.521, in via prevalente dovuto alla riduzione del fondo rischi e oneri per euro 173.687.354. Le passività correnti invece, che ammontano a euro 8.251.865.625 (euro 6.468.395.104 nel 2021), registrano una variazione in aumento di euro 1.783.470.521, dovuta principalmente all'incremento della voce altre passività correnti (euro 1.306.091.195).

La tabella che segue illustra la consistenza del fondo rischi e oneri a inizio e a fine esercizio e la relativa movimentazione.

Tabella 31 – Fondo rischi ed oneri

(migliaia)

	31.12.2021	Rettifiche/ riclassifiche	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2022
Fondo imposte	12.009	-	17	-	(11)	12.015
Altri	647.600	(13.726)	17.644	(35.751)	(141.861)	473.906
Totale	659.609	(13.726)	17.661	(35.751)	(141.872)	485.921

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Il prospetto che segue mostra il dettaglio degli altri fondi.

Tabella 32 – Altri fondi

(migliaia)

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

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

La voce relativa agli oneri nei confronti del personale di 47,29 mln (45,80 mln del 2021) indica i probabili oneri correlati a rivendicazioni economiche e di carriera o al risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali in relazione a cause pendenti. Nel corso del 2022 il fondo è stato utilizzato per 16 mln a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze (giudiziali ed extra-giudiziali) nei confronti del personale ed è stato complessivamente incrementato di 17,50 mln per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2022. Il fondo relativo ai terzi ammonta a 198 mln (221 mln del 2021) e si riferisce essenzialmente a cause in corso per appalti di opere, servizi e forniture in relazione a riserve avanzate da fornitori. Nel corso del 2022, il fondo è stato utilizzato per 16 mln a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società o a seguito di atti transattivi. Il fondo partecipazioni non ha subìto movimentazioni.

Con particolare riferimento alla voce "altri rischi ed oneri", vi confluiscono i fondi per altri rischi e oneri futuri relativi principalmente: i) al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (97 mln); al fondo per incentivi all'esodo (10,39 mln); fondo per altri rischi (25,95 mln). Gli utilizzi per euro 3,65 mln si devono ad incentivi all'esodo (per 2,4 mln), alla redistribuzione del *performance* regime (euro 61.000) e al pagamento in favore degli eredi di operai deceduti, costituiti parte civile nell'ambito di un procedimento penale pendente innanzi al Tribunale di Avellino (1,19 mln).

Come evidenziato nella relazione finanziaria le "altre passività non correnti e correnti" presentano complessivamente un aumento di euro 1.297.562, dovuto in via principale ai maggiori acconti per contributi, che crescono di 1.225 mln. La variazione degli acconti si deve all'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso Mit, Mef ed

altri enti (esposti tra le "Altre attività non correnti e correnti" e le "Attività finanziarie non correnti e correnti"), dei decrementi derivanti dall'utilizzo tramite allocazione sulle immobilizzazioni in corso e per la copertura degli oneri finanziari, nonché del decremento netto per 140 mila euro esposto nelle "Altre variazioni", relativo agli aumenti di capitale sociale erogati alla società Tunnel ferroviario del Brennero Spa.

Come evidenziato nella relazione finanziaria i debiti commerciali non correnti e correnti aumentano nel loro complesso a euro 386 mln. L'incremento è determinato, in particolare, dall'aumento dei debiti verso i fornitori, per euro 247 mln, principalmente dovuto ai maggiori lavori sugli investimenti effettuati nel corso del 2021 e dall'incremento dei debiti commerciali verso società del Gruppo, per euro 105 mln, in via prevalente (per euro 71,55 mln) dovuto a maggiori debiti verso la consociata Fercredit per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e Gruppo.

8.2.1 Stato patrimoniale riclassificato

La tabella seguente riporta i dati dello stato patrimoniale riclassificato nell'esercizio 2022, posti a raffronto con l'esercizio 2021.

Tabella 33 - Stato patrimoniale riclassificato

(*mln*)

	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione percent.
Attività				
Capitale circolante netto*	(1.145)	(1.650)	(505)	44,1
Altre attività nette	1.053	323	(730)	(69,3)
Capitale circolante	**(92)**	**(1.327)**	**(1.235)**	**1.342,4**
Immobilizzazioni tecniche	36.744	36.836	92	0,3
Partecipazioni	144	144	0	0,0
Capitale immobilizzato netto	**36.888**	**36.980**	**92**	**0,2**
TFR	(404)	(323)	81	(20,0)
Altri fondi	(660)	(486)	174	(26,4)
TFR e Altri fondi	**(1.064)**	**(809)**	**255**	**(24,0)**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**35.732**	**34.844**	**(888)**	**(2,5)**
Posizione finanziaria netta a breve*	(388)	(1.321)	(933)	240,5
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	2.184	2.071	(113)	(5,2)
Posizione finanziaria netta	**1.796**	**750**	**(1.046)**	**(58,2)**
Mezzi propri	**33.936**	**34.094**	**158**	**0,5**
COPERTURE	**35.732**	**34.844**	**(888)**	**(2,5)**

*Rfi ha precisato che, per una più corretta esposizione sono state riclassificate le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione nel 2021.

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Il capitale investito netto registra una diminuzione di 888 mln, in particolare per la flessione del capitale circolante per 1,2 mld, a sua volta dovuto al decremento sia del capitale circolante netto, che delle altre attività nette. La decrescita del capitale circolante netto è dovuto ai maggiori debiti commerciali non correnti e correnti per 386 mln, riferiti soprattutto agli appaltatori di opere di investimento, ai minori acconti a fornitori per 2 mln, ai minori crediti commerciali correnti e non correnti per 161 mln, in parte compensati da maggiori rimanenze di magazzino per 8 mln, per via dell'aumento dei prezzi delle materie prime e dell'incremento dei contratti in costruzione per 36 mln, relativi essenzialmente alla realizzazione della Metroferrovia di Palermo. La diminuzione delle altre attività nette si deve invece in via principale ai maggiori crediti verso il Mef, il Mit, l'Unione europea ed altri, per 254 mln, a fronte dell'incremento dei relativi acconti per 1,23 mld; di maggiori altri debiti correnti e non correnti per 65 mln, maggiori ratei e risconti per 4 mln e altri debiti tributari per 5 mln, parzialmente compensati da maggiori altri crediti correnti e non correnti per 312 mln specie verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (Csea), conseguenti al rincaro del costo dell'energia rispetto al precedente anno e da minori debiti verso istituti previdenziali per 3 mln.

L'aumento per 92 mln del capitale immobilizzato netto si deve alla crescita delle attività immateriali per 128 mln, in particolare all'incremento delle progettazioni relative ad interventi rientranti nel PNRR e degli investimenti immobiliari, per 10 mln, compensati per 46 mln dalla riduzione degli immobili, impianti e macchinari.

La decrescita della voce altri fondi per 174 mln è da ascriversi per 191 mln a utilizzi, rilasci e riclassifiche, compensanti parzialmente per 17 mln da nuovi accantonamenti.

Le coperture diminuiscono di 888 mln, per il miglioramento sia della posizione finanziaria a breve (933 mln), che della posizione finanziaria netta a medio/lungo (113 mln), in parte compensato dall'incremento dei mezzi propri per 158 mln.

Nel dettaglio, come esposto nella relazione finanziaria, la variazione della posizione finanziaria netta (1.046 mln) è dovuta al miglioramento:

- della posizione finanziaria netta a breve per 933 mln, principalmente per effetto dell'incremento del conto corrente intersocietario fruttifero per 271 mln e del conto corrente di tesoreria per 751 mln, in parte compensati, tra l'altro, dall'incremento della quota a breve dei finanziamenti a medio lungo termine per 107 mln;

- della posizione finanziaria netta a medio/lungo per 113 mln, principalmente per effetto di minori finanziamenti verso banche per 146 mln, nonché per maggiori altri crediti finanziari non correnti per 95 mln, in parte compensati, tra l'altro da maggiori debiti verso controllante per 110 mln.

I mezzi propri esposti nello stato patrimoniale riclassificato includono, rispetto al patrimonio netto, i debiti derivanti da strumenti finanziari di copertura (derivati).

La tabella che segue illustra il prospetto di riconciliazione.

Tabella 34 – Prospetto riconciliazione mezzi propri

(mln)

Descrizione	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione percent.
Mezzi propri SP riclassificato	33.936	34.094	158	0,5
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	(5)	1	6	(120)
Totale patrimonio netto	33.931	34.095	164	0,5

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

8.3 Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

La tabella che segue illustra il prospetto delle variazioni del patrimonio netto.

Tabella 35 – Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

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

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

8.4 Conto economico

La tabella che segue mostra i dati relativi al conto economico del 2022, raffrontati a quelli registrati nel 2021.

Tabella 36 - Conto economico

	2021	2022	Variaz. Assol.	Variaz. Percentuale
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.892.128.096	3.075.386.935	183.258.839	6,3
Altri proventi	164.877.413	158.061.360	(6.816.053)	(4,1)
Totale ricavi operativi (a)	**3.057.005.509**	**3.233.448.295**	**176.442.786**	**5,8**
Costo del personale	(1.544.945.668)	(1.488.245.680)	56.699.988	(3,7)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(1.067.952.497)	(1.110.514.194)	(42.561.697)	4,0
Costi per servizi	(901.867.561)	(928.698.476)	(26.830.915)	3,0
Costi per godimento beni di terzi	(35.456.662)	(38.675.476)	(3.218.814)	9,1
Altri costi operativi	(86.208.363)	(87.272.935)	(1.064.572)	1,2
Costi per lavori interni capitalizzati	1.031.770.550	940.608.669	(91.161.881)	(8,8)
Totale costi operativi (b)	**(2.604.660.201)**	**(2.712.798.092)**	**(108.137.891)**	**4,2**
Ammortamenti (c)	**(110.745.816)**	**(136.970.428)**	**(26.224.612)**	**23,7**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore (d)	**(69.350.088)**	**(101.903.299)**	**(32.553.211)**	**46,9**
Accantonamenti (e)	**-**	30.000.000	30.000.000	100,0
Risultato operativo (EBIT) (a+b+c+d+e)	**272.249.404**	**311.776.476**	**39.527.072**	**14,5**
Proventi e oneri finanziari	**2.399.870**	**(48.811.003)**	**(51.210.873)**	**(2.133,9)**
Proventi finanziari	38.484.409	1.652.859	(36.831.550)	(95,7)
Oneri finanziari	(36.084.539)	(50.463.862)	(14.379.323)	39,8
Risultato prima delle imposte	**274.649.274**	**262.965.473**	**(11.683.801)**	**(4,3)**
Imposte sul reddito	-	-		
Risultato esercizio attività continuative	**274.649.274**	**262.965.473**	**(11.683.801)**	**(4,3)**
Risultato netto di esercizio	**274.649.274**	**262.965.473**	**(11.683.801)**	**(4,3)**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Il risultato di esercizio è pari a euro 262.965.473, con un decremento di euro 11.683.801 rispetto al precedente esercizio, in cui era pari a euro 274.649.274. I ricavi operativi registrano un incremento di euro 176.442.786, ascrivibile alla crescita per euro 183.258.839 dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, compensata dalla diminuzione per euro 6.816.053 degli "altri proventi".

La tabella che segue illustra il dettaglio dei ricavi delle vendite e delle prestazioni.

Tabella 37 – Dettaglio ricavi delle vendite e delle prestazioni

(migliaia)

	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione percentuale
Ricavi da servizi di infrastruttura	**970.806**	**1.070.902**	**100.096**	**10,3**
Ricavi da servizi in concessione	22.617	12.244	(10.373)	(45,9)
Pedaggio	937.947	1.048.315	110.368	11,8
Servizi di traghettamento	10.242	10.343	101	1,0
Altri ricavi da servizi	**438.729**	**547.667**	**108.938**	**24,8**
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	342.676	413.612	70.936	20,7
Ricavi da servizi diversi	51.621	66.895	15.274	29,6
-Prestazioni sanitarie	35.070	37.433	2.363	6,7
-Ricavi GSM-R	4.131	4.257	126	3,1
-Altri ricavi diversi	12.420	25.205	12.785	102,9
Lavori conto terzi	37.475	64.097	26.622	71,0
Vendita materiale	6.957	3.063	(3.894)	(56,0)
Ricavi da contratti con i clienti	**1.409.535**	**1.618.569**	**209.034**	**14,8**
Ricavi diversi	**1.371.400**	**1.341.705**	**(29.695)**	(2,2)
Contributi da Stato	1.371.237	1.293.880	(77.357)	(5,6)
Contributi Ue	142	131	(11)	(7,7)
Noli e altri accantonamenti o rilasci	21	47.694	47.673	22.7014,3
Ricavi da gestione immobiliare	**111.193**	**115.113**	**3.920**	**3,5**
Canoni di locazione	99.863	95.895	(3.968)	(4,0)
Riaddebito oneri condominiali e IRE	11.040	12.910	1.870	16,9
Vendita spazi pubblicitari	290	6.308	6.018	2075,2
Altri ricavi delle vendite e prestazioni	**1.482.593**	**1.456.818**	**(25.775)**	**(1,7)**
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**2.892.128**	**3.075.387**	**183.259**	**6,3**

**Utenze dello standard europeo* "Global system for mobile communicatios-railway"
Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Come evidenziato nella relazione finanziaria alla quale si rinvia per i dettagli, i ricavi da servizi di infrastruttura registrano un aumento di euro 100.096 mila, dovuto all'incremento dei ricavi da pedaggio per euro 110.368 mila e dai maggiori ricavi per servizi di traghettamento per 101 mila euro in relazione alle maggiori corse di navi per il trasporto del materiale ferroviario verso la Sicilia. La voce altri ricavi da servizi registra un incremento di euro 108.938 mila per il rialzo dei prezzi dell'energia e i maggiori volumi di treni circolati che hanno comportato la variazione dei ricavi da servizi accessori alla circolazione per euro 70.936 mila, sostanzialmente derivanti dalla fornitura di energia elettrica per la trazione alle imprese ferroviarie, compensata da una correlata variazione dei costi. Con riguardo ai ricavi diversi, che decrescono di euro 29.695 mila euro, si registrano in particolare minori contributi dallo Stato per 77.375 mila euro, per effetto della decrescita, per euro 169.806 mila, dei contributi connessi alla pandemia, coerentemente con il minore sconto applicato alle If, compensati dai maggiori contributi da Stato stanziati dal

Mef sul capitolo 1541 per il CdP-S, rinnovato nel 2022, nonché dai maggiori altri contributi per euro 1.029 mila, riguardanti i contributi straordinari sotto forma di credito di imposta per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale del secondo trimestre 2022. I costi aumentano di 108,14 mln, in particolare per la crescita, per 42,56 mln, dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, in particolare connessa all'aumento dei prezzi per materie prime e dei costi dell'energia elettrica.

La tabella che segue illustra l'andamento dei costi riferiti a tale voce nel biennio considerato.

Tabella 38 – Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

(migliaia)

	2021	2022	Var. ass.	Var %
Materiali e materie di consumo	666.447	577.483	(88.964)	(13,3)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	320.546	361.377	40.831	12,7
Illuminazione e forza motrice	78.282	171.392	93.110	118,9
Accantonamenti/rilasci	2.677	262	(2.415)	(90,2)
Totale	**1.067.952**	**1.110.514**	**42.562**	**4,0**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

La tabella che segue illustra il dettaglio dei costi per servizi.

Tabella 39 – Costi per servizi

(migliaia)

	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione percentuale
Prestazioni per il trasporto	**18.844**	**23.671**	**4.827**	**25,6**
Altre prestazioni collegate al trasporto	-	3	3	100,0
Servizi di manovra	927	1.090	163	17,6
Servizi di traghettamento	13.718	17.517	3.799	27,7
Servizio trasporto merci	4.199	5.061	862	20,5
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**536.676**	**543.024**	**6.348**	**1,2**
Servizi e lavoro appaltati per c/terzi	40.750	56.120	15.370	37,7
Servizi pulizia e altri servizi appaltati	164.650	161.665	(2.985)	(1,8)
Manutenzioni e riparazione beni immobili e mobili	331.276	325.239	(6.037)	(1,8)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	-	-		
Servizi immobiliari e utenze	**116.324**	**122.888**	**6.564**	**5,6**
Servizi amministrativi e informatici	**104.405**	**119.622**	**15.217**	**14,6**
Comunicazione eterna e pubblicità	**393**	**556**	**163**	**41,5**
Diversi	**125.226**	**118.937**	**(6.289)**	**(5,0)**
Consulenze	357	349	(8)	(2,2)
Assicurazioni	10.215	16.484	6.269	61,4
Prestazioni professionali	4.619	6.158	1.539	33,3
Provvigioni alle agenzie	2	5	3	150,0
Costi comuni di Gruppo	2.982	4.233	1.251	42,0
Altro	94.918	99.885	4.967	5,2
Accantonamenti e rilasci altro	12.133	(8.177)	(20.310)	(167,4)
Totale	**901.868**	**928.698**	**26.830**	**3,0**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Come evidenziato nella relazione finanziaria alla quale si rinvia per i dettagli in ordine all'andamento delle singole voci, i costi per servizi presentano un incremento di 26,83 mln riconducibile, tra l'altro, a maggiori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi, che crescono per 15,37 mln e per servizi amministrativi ed informatici per 15,22 mln.

8.4.1 Conto economico riclassificato

La tabella che segue illustra i dati relativi al conto economico riclassificato del 2022, posti a confronto con quelli dell'esercizio finanziario precedente.

Tabella 40 - Conto economico riclassificato

(mln)

	2021	2022	Var. assoluta	Variazione percentuale
RICAVI OPERATIVI	**3.057**	**3.233**	**176**	**5,8**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.892	3.075	183	6,3
Altri proventi	165	158	(7)	(4,2)
COSTI OPERATIVI	**(2.605)**	**(2.712)**	**(107)**	**4,1**
Costo del personale	(1.545)	(1.488)	57	(3,7)
Altri costi netti	(1.060)	(1.224)	(164)	15,5
MARGINE OPERATIVO LORDO (*Ebitda*)	**452**	**521**	**69**	**15,3**
Ammortamenti	(110)	(137)	(27)	24,5
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(69)	(102)	(33)	47,8
Accantonamenti	0	30	30	100,0
RISULTATO OPERATIVO (*Ebit*)	**273**	**312**	**39**	**14,3**
Proventi e oneri finanziari	2	(49)	(51)	(2.550,0)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**275**	**263**	**(12)**	**(4,4)**
Imposte sul reddito	-	-	-	-
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	**275**	**263**	**(12)**	**(4,4)**
Risultato attività destinate vendita al netto degli effetti fiscali	-	-	-	-
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**275**	**263**	**(12)**	**(4,4)**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Nell'esercizio in esame si registra un risultato netto positivo di 263 mln (275 mln nel 2021), in decrescita di 12 mln rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi operativi sono in aumento di 176 mln per l'aumento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (+ 183 mln) a fronte del quale si registra la decrescita degli altri proventi (-7 mln).

L'incremento dei ricavi delle vendite e prestazioni è connesso in parte a ricavi compensati da corrispondenti costi, che non generano variazioni di margine per la Società, ossia:

- maggiori ricavi per servizi accessori alla circolazione per 71 mln, per la vendita di trazione elettrica, che cresce a seguito dell'incremento dei prezzi (34 mln) e all'aumento del fabbisogno (37 mln), conseguente alla ripresa della circolazione dei treni rispetto all'anno

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

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

Il restante incremento della voce per 95 mln è da ascriversi, in via principale alla crescita, per 244 mln, dei ricavi da pedaggio e sconto (dovuto, per 143 mln, all'aumento dei volumi di traffico per l'allentamento delle misure restrittive legate alla pandemia e, per 101 mln, al minore impatto degli interventi legislativi che hanno richiesto al Gestore l'applicazione di uno sconto a copertura delle perdite causate dalla pandemia); alla decrescita, per 170 mln, dei contributi covid stanziati dagli interventi legislativi; al peggioramento del saldo relativo alle penalità di *performance regime* e da inadempimento contrattuale (per 20 mln) e minori conguagli relativi al pedaggio degli anni precedenti (per 114 mln), che nel 2021 avevano beneficiato degli effetti della delibera Art. n. 88 del 2021; all'incremento, per 90 mln, dei contributi da CdP-S ed incremento dei ricavi diversi per 48 mln, legato al rilascio di fondi.

In relazione ai costi, assume rilievo la sottoscrizione, nel 2022, dell'accordo per il rinnovo del contratto collettivo nazionale del lavoro, che ha inciso sulla voce costi del personale; l'accantonamento effettuato durante i precedenti anni di *vacatio* contrattuale è infatti risultato superiore rispetto alle esigenze emerse in sede di accordo, con conseguente rilascio della parte eccedente di 43 mln. Tale risparmio è stato parzialmente compensato da un incremento dei costi per 17 mln, che si deve ai maggiori costi per effetto di consistenze, per competenze accessorie e oneri sociali connessi alla ripresa delle attività a seguito della pandemia, mitigati dal risparmio per effetto del *turn over.* Il 2022 è stato poi caratterizzato da un incremento dei costi dell'energia elettrica legato a condizioni macroeconomiche e all'assetto geopolitico sfavorevole che ha determinato l'aumento del costo delle materie prime, sussidiarie di consumo e merci, sebbene calmierato dalle agevolazioni legate al regime tariffario speciale. Rfi ha consuntivato nel 2022 maggiori costi dell'energia elettrica e combustibile per 41 mln (65 mln per l'aumento dei prezzi, compensati da maggiori conguagli relativi agli anni precedenti per

24 mln), di illuminazione e forza motrice per 93 mln[16]. È inoltre stato generato un aumento dei prezzi dei materiali impiegati, con conseguente incremento dei costi per 36 mln. Si è inoltre registrato un decremento degli impieghi di materiali per attività di investimento per 132 mln, compensato da minori capitalizzazioni di materiali di pari importo, verificatesi negli oneri capitalizzati per lavori interni. I costi per servizi presentano un incremento di 27 mln in particolare per la crescita per 15 mln dei costi per servizi informatici (di cui 6 mln connessi ad attività extra per l'attacco informatico subito dal Gruppo nel mese di marzo); per 6 mln delle polizze Rct, a fronte delle mutevoli condizioni di mercato; per 6 mln dei costi per viaggi e soggiorni, in conseguenza dell'allentamento delle misure restrittive da covid-19; per 15 mln, dei costi per lavori c/terzi (in linea con la variazione delle relative voci di ricavo). A tali aumenti si contrappone la diminuzione dei costi per manutenzione ordinaria (- 6 mln), specie per la riduzione degli interventi per calamità naturali; i minori accantonamenti e maggiori rilasci per 20 mln, derivanti dall'andamento favorevole, nel corso dell'esercizio, dei contenziosi giudiziali e stragiudiziali (parzialmente compensati da un incremento per 2 mln dei costi per prestazioni professionali). Il margine operativo lordo (*Ebitda*) si attesta a 521 mln (452 mln nel 2021), con un incremento di 69 mln a seguito della ripresa dei volumi di traffico, che ha compensato l'incremento dei costi delle materie prime e dell'energia elettrica nel quadro della situazione geopolitica generale. Parimenti in aumento risulta l'*Ebit* (312 mln rispetto ai 273 mln nel 2021).

[16] Rfi ha evidenziato che, mentre l'incremento del costo dell'energie alta tensione non genera un saldo sfavorevole al conto economico del Gestore quello dell'illuminazione e della forza motrice (c.d. energia a bassa e media tensione) costituisce un costo a carico della Società.

8.5 Conto economico complessivo

Il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società.

Tabella 41 – Conto economico complessivo

	2021	2022	Variazione assoluta	Var. %
Risultato netto di esercizio	**274.649.274**	**262.965.473**	**(11.683.801)**	**(4,3)**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio				
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(18.286.818)	39.473.400	57.760.218	(315,9)
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali				
Riclassifiche altre componenti conto economico complessivo nel conto economico esercizio	**8.265.971**	**5.093.785**	**(3.172.186)**	**(38,4)**
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	5.037.687	5.941.627	903.940	17,9
Differenze di cambio				
Effetto fiscale quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari				
Attività finanziarie disponibili per la vendita				
Effetto fiscale attività finanziarie disponibili per la vendita				
Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto effetti fiscali	**(4.983.160)**	**50.508.812**	**55.491.972**	**(1.113,6)**
Conto economico complessivo di esercizio	**269.666.114**	**313.474.285**	**43.808.171**	**16,2**

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Nell'esercizio considerato la variazione positiva del conto economico complessivo, che passa da euro 269.666.114 ad euro 313.474.285, è pari ad euro 43.808.171. Gli utili relativi a benefici attuariali si attestano a euro 39.473.400 e mostrano l'incremento di euro 57.760.218 (-18.286.818 euro nel 2021). Si registrano riclassifiche di altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio per euro 5.093.785. Le altre componenti di conto economico complessivo, al netto degli effetti fiscali, passano nel biennio da - 4.983.160 euro a 50.508.812 euro nel 2022.

8.6 Rendiconto finanziario

La tabella che segue mostra i dati del rendiconto finanziario predisposto da Rfi secondo il metodo indiretto.

Tabella 42 - Rendiconto finanziario

	2021	2022
Utile/(perdita) di periodo	**274.649.274**	**262.965.473**
Imposte sul reddito	-	-
Proventi/(oneri) finanziari	(2.399.870)	48.811.003
Ammortamenti	110.745.816	136.970.428
Accantonamenti e svalutazioni	**163.925.176**	**20.623.209**
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(104.886.847)	(105.216.026)
Variazione delle rimanenze	177.391.039	(7.867.235)
Variazione dei crediti commerciali	(432.392.370)	125.212.226
Variazione dei debiti commerciali	514.566.495	385.892.112
Variazione delle altre attività e passività	387.266.393	723.053.207
Utilizzi fondi rischi e oneri	(24.955.287)	(177.623.672)
Pagamento benefici ai dipendenti	(63.513.551)	(51.956.657)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(36.630.609)	(35.720.736)
Imposte (pagate)/incassate	-	-
Flusso cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	**963.765.660**	**1.325.143.332**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(7.786.512.452)	(5.817.795.142)
Investimenti immobiliari	(12.158.683)	(19.546.174)
Investimenti in attività immateriali	(133.460.122)	(204.213.678)
Investimenti in partecipazioni	(28.086.000)	(140.434.100)
Investimenti al lordo dei contributi	**(7.960.217.257)**	**(6.181.989.094)**
Contributi immobili, impianti e macchinari	7.376.213.520	5.828.217.738
Contributi-Investimenti immobiliari	470.793	-
Contributi-attività immateriali	-	-
Contributi-partecipazioni	28.086.000	140.434.100
Contributi	**7.404.770.313**	**5.968.651.838**
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	15.163.002	109.866.283
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	2.941.260	6.211.711
Disinvestimenti in attività immateriali	-	-
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	2.198	-
Disinvestimenti	**18.106.460**	**116.077.994**
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	**(537.340.484)**	**(97.259.262)**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(436.428.812)	38.420.009
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(50.000.000)	(565.333)
Contributi in c/impianti su finanziamenti	497.059.552	(105.193.667)
Canoni per *leasing* finanziario	(16.603.080)	(16.223.329)
Variazione delle attività finanziarie	38.537.104	20.267.348
Variazione delle passività finanziarie	(89.252)	(82.982)
Dividendi	-	(150.000.000)
Variazione attività/passività finanziarie da opere da realizz./servizi in conc.	-	7.208.277
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	**32.475.513**	**(206.169.677)**
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio	**458.900.689**	**1.021.714.393**
Disponibilità liquide a inizio esercizio	**400.903.967**	**859.804.656**
Disponibilità liquide a fine esercizio	**859.804.656**	**1.881.519.049**
di cui conto corrente intersocietario	*148.081.211*	*418.963.686*

Fonte: Relazione finanziaria Rfi

Nel 2022 i flussi di cassa hanno generato liquidità per 1.021,7 mln (458,9 mln nel 2021) sui quali hanno influito sia l'attività operativa che quella di investimento. Il flusso di cassa da attività

operativa ha generato risorse per 1.325,1 mln (963,8 mln nel 2021), mentre quelli da attività di investimento e da attività finanziaria sono negativi per 97,3 mln (- 537,3 mln nel 2021) e per 206,2 mln (32,5 mln nel 2021). Le disponibilità liquide a fine esercizio ammontano a euro 1.881.519.049 (euro 859.804.656 nel 2021), di cui euro 418.963.686 di conto corrente intersocietario (148.081.211 nel 2021).

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Rete ferroviaria italiana (Rfi) Spa è una società per azioni interamente partecipata dalla Ferrovie dello Stato italiane (FS) Spa *holding*, società emittente strumenti finanziari quotati il cui capitale è interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze – Mef. Alla separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio, che caratterizza il sistema ferroviario italiano in coerenza con quello europeo, si è accompagnata la separazione societaria, all'interno della *holding*, tra Rfi, titolare della concessione sessantennale (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000) della rete, e Trenitalia Spa., che effettua il trasporto ed è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci. Ai sensi della direttiva Ue 2016/2370 le due imprese sono inserite in un Gruppo che costituisce "impresa ad integrazione verticale", e quindi assoggettate alle norme volte a garantire l'indipendenza e l'imparzialità del gestore introdotte dalla stessa direttiva. L'esercizio considerato è stato interessato dall'introduzione, a far data dal 1° giugno 2022, del nuovo modello di *governance* del Gruppo, definito dal Regolamento approvato dal Cda di FS Spa il 30 marzo 2022. L'assetto organizzativo e di *governance è* articolato in quattro poli corrispondenti alle aree di *business* Infrastrutture, Passeggeri, Logistica ed Urbano. Rfi è Capogruppo di settore del Polo Infrastrutture e svolge attività di direzione e coordinamento in ambito tecnico-operativo, nel rispetto degli obiettivi strategici e del quadro finanziario del Gruppo FS, su base partecipativa verso le sue controllate e su base contrattuale verso Anas Spa e sue controllate, Italferr Spa e sue controllate, Ferrovie del Sud Est Srl, per la sola area infrastruttura ferroviaria.

I rapporti tra concessionario della rete (Rfi) e concedente (Mit) sono regolati da uno o più contratti di programma, secondo la disciplina recata dal d.lgs. n. 112 del 2015 e dalla l. 14 luglio 1993, n. 238. Con delibere nn. 24 e 25 del 2 agosto 2022 il Cipess ha espresso parere favorevole sui contratti di programma 2022-2026, parte servizi e parte investimenti, che hanno seguito il nuovo iter previsto dal d.l. n. 152 del 2021, sottoscritti da Rfi e Ministero il 19 e 20 dicembre 2022. Con riguardo al CdP-I, le risorse finanziarie contrattualizzate ammontano a circa 13 mld. Quanto al CdP-S, l'ammontare dei fabbisogni annui del ciclo programmatico si attesta ad un totale di 3,36 mld, di cui 1,1 mld per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto esercizio e 2,2 mld per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto capitale di manutenzione straordinaria. Con riferimento alle risorse finanziarie disponibili, il CdP-S

prevede una programmazione delle attività nel medio periodo, pari a complessivi 5,1 mld nel periodo 2022-2027 in conto investimenti, e risorse per circa 1 mld all'anno per il triennio 2022-2024 in conto esercizio.

In base agli obblighi contrattuali, Rfi trasmette al Mit e al Mef, entro il 30 giugno, una Relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento di cui al CdP-I, al cui interno sono illustrati – tra l'altro - gli indicatori di monitoraggio sullo stato della rete. La Società ha provveduto, nel luglio del 2023, all'inoltro della Relazione redatta sulla base dei dati di consuntivo al 31 dicembre 2022.

Per quanto riguarda la valutazione della *performance,* Rfi ha rappresentato che gli scostamenti per cause attribuibili al gestore rientrano nei limiti contrattualmente ammessi. Al riguardo, questa Corte ritiene imprescindibile il costante attento monitoraggio dell'Ente sull'andamento dei valori al fine di garantire nel tempo migliori *standard* di affidabilità, regolarità, puntualità.

Rfi è chiamata a svolgere un ruolo primario nell'attuazione degli interventi previsti dal PNRR. All'esito della rimodulazione del PNRR intervenuta con la decisione del Consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023 di modifica della decisione di esecuzione del 13 luglio 2021, Rfi risulta destinataria, al 30 giugno 2024, in qualità di soggetto attuatore e di responsabile dell'intervento, di 22 mld (24 mld nel precedente monitoraggio), per 150 interventi. Le amministrazioni titolari degli interventi sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, per i progetti relativi alla Missione 1, Componente 3, il Ministero della cultura.

Secondo quanto riferito in sede di sesto monitoraggio, il Gestore è assegnatario al 31 dicembre 2024 complessivamente di euro 37.418.509.438 (euro 37.440.956.431 al 30 giugno 2024), di cui euro 22.062.415.987 a valere su risorse PNRR (pari importo nel precedente monitoraggio) ed euro 205.100.000 sul PNC (euro 209.300.000 al 30 giugno 2024). Si registra l'incremento delle somme ricevute che passano, rispetto agli esiti del precedente monitoraggio, da euro 5.184.828.305 a euro 8.291.663.863 e dei pagamenti con riguardo alle diverse missioni rappresentate nella tabella, che ammontano complessivamente ad euro 8.830.527.094.

Il Cda, composto da 5 membri, è stato nominato in data 29 dicembre 2020 per il triennio 2020-2023; nella medesima data sono stati nominati il Presidente e l'Ad, che ha assunto anche la carica di Direttore generale. Venuto a scadenza il mandato, il 19 maggio 2023 l'Assemblea di Rfi ha nominato il nuovo Cda per il triennio 2023-2025, eleggendo il nuovo Presidente ed indicando il nuovo Ad, che ha assunto anche la carica di Direttore generale. Il Collegio

sindacale operante nell'esercizio finanziario in esame è stato nominato dall'Assemblea il 29 dicembre 2020 per il triennio 2020-2022. Il Collegio sindacale è stato poi nominato in nuova composizione per il successivo triennio il 19 maggio 2023. Al riguardo, questa Corte evidenzia che il tempestivo rinnovo degli organi è in funzione non solo della prosecuzione senza soluzione di continuità delle funzioni istituzionali, ma anche della funzionalità e dell'efficienza necessaria al buon andamento della gestione. La Società ha riferito che, a seguito delle dimissioni del Presidente del Cda e dell'Amministratore delegato, entrambi anche per la carica di Consigliere, l'Assemblea ordinaria e il Cda, nelle sedute del 6 marzo 2025, hanno proceduto alle nuove nomine.

Nel 2022 i compensi annui per gli amministratori sono complessivamente pari a euro 828.062, compresa la retribuzione per il Direttore generale la cui funzione è attribuita all'Amministratore delegato; i compensi per i sindaci ammontano a euro 83.173.

Al 31 dicembre 2022 la consistenza del personale è pari a n. 28.773 unità (27.892 nel 2021), di cui 300 dirigenti (262 nel 2021) e 27.892 tra addetti e quadri (27.630 nel 2021). Il costo per personale decresce da 1,54 mld a 1,49 mld. In particolare, si registra un decremento del costo del personale a ruolo (-56 mln); anche i costi del personale con rapporto di lavoro autonomo mostrano un decremento.

Quanto ai risultati contabili, nel 2022 il patrimonio netto è pari a 34,09 mld (33,93 mld nel 2021), con un incremento di 163 mln rispetto al 2021. Con riferimento al fondo rischi, la Corte rappresenta l'importanza di procedere al costante monitoraggio e alla prudente valutazione periodica della congruità degli importi accantonati in rapporto ai possibili rischi legati al rilevante contenzioso in essere, al fine di non generare situazioni di squilibrio non conformi ai principi di sana gestione finanziaria.

Il conto economico registra un risultato netto 262,96 mln (274,65 mln nel 2021), presentando un decremento rispetto al precedente esercizio (-11 mln). Nel 2022 i flussi di cassa hanno generato liquidità per 1.021 mln (458,9 mln nel 2021), determinando, a fine esercizio, disponibilità liquide per 1.881 mln (859,8 mln nel 2021).

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI



CORTE DEI CONTI