

**Doc XV, n. 84****CORTE DEI CONTI****SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI****IL PRESIDENTE**

Onorevole Presidente,

in adempimento al disposto dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, rassegno alla S.V. la determinazione e la relazione con cui la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni (RFI S.p.A.) per l'esercizio 2020.

Alla determinazione sono allegati i documenti rimessi dall'Ente ai sensi dell'art. 4, primo comma, della legge stessa.

L'occasione è gradita per inviare distinti saluti.

Manuela Arrigucci



MANUELA
ARRIGUCCI
CORTE DEI
CONTI
02.05.2023
12:43:59
GMT+01:00

Illustre On.

Dott. Lorenzo FONTANA

Presidente della Camera dei Deputati

R O M A



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2020

Determinazione del 13 aprile 2023, n. 43



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2020

Relatore: Consigliere Alfredo Grasselli



CORTE DEI CONTI

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 13 aprile 2023;

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) s.p.a., 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) s.p.a., relativo all'esercizio finanziario 2020, 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 cons. Alfredo Grasselli 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 2020;

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 2020 - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo di Rete ferroviaria italiana (RFI) s.p.a. - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per il suddetto esercizio.

RELATORE

Alfredo Grasselli

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

DIRIGENTE

Fabio Marani

depositata in segreteria



CORTE DEI CONTI

INDICE

PREMESSA	1
1. QUADRO NORMATIVO E ORDINAMENTO	2
1.1. Il ruolo di RFI nell'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e del Piano nazionale complementare (Pnc)	4
1.2. Contratti di programma, Piano industriale, Piano commerciale e Prospetto informativo della rete.....	8
1.2.1. I contratti di programma con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	8
1.2.2. Il Piano d'impresa	11
1.2.3 Il Piano commerciale.....	12
1.2.4 Il prospetto informativo della rete	14
1.3. Le reti ferroviarie regionali.....	15
1.4. Profili gestionali	19
2. L'ASSETTO SOCIETARIO	21
2.1. Gli organi	21
2.2. I compensi agli amministratori e ai sindaci	22
2.2.1. Gli amministratori	22
2.2.2. I sindaci	24
2.3. L'articolazione organizzativa.....	25
2.4 Il sistema di controllo interno	26
2.4.1. La società di revisione.....	26
2.4.2 L' <i>internal auditing</i>	26
2.4.3 Modello di organizzazione, gestione e controllo e Organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs n. 231 del 2001.....	28
2.4.4 Misure di prevenzione della corruzione e <i>compliance</i>	28
3. LE RISORSE UMANE	31
3.1. La consistenza	31
3.2. Il costo del personale	31
3.3. La formazione.....	32
3.4 Le consulenze e prestazioni professionali.....	32
4. LA SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO E DEL LAVORO	34

5. FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI.....	36
5.1 Stato degli impegni finanziari.....	36
5.2 Valutazione della <i>performance</i>	37
5.3 Ricorso al mercato per il finanziamento delle opere infrastrutturali.....	39
5.4 Investimenti in ricerca e sviluppo	40
6. ATTIVITÀ NEGOZIALE	41
7. IL CONTENZIOSO.....	42
8. LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA	49
8.1 Bilancio d'esercizio	49
8.2 Situazione patrimoniale	50
8.2.1. Stato patrimoniale riclassificato	57
8.3 Conto economico	59
8.3.1 Conto economico riclassificato	62
8.3.2. Effetti Covid sul conto economico	64
8.4 Rendiconto finanziario.....	66
9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	69

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Dati Pnrr/Pnc 152 progetti	5
Tabella 2 - Obiettivi.....	5
Tabella 3 - Risorse CdP - I (aggiornamento 2020-2021).....	9
Tabella 4 - Accordi quadro stipulati tra regioni, province autonome e RFI	17
Tabella 5 - Compensi Consiglio di amministrazione.....	24
Tabella 6 - Compensi Collegio sindacale.....	25
Tabella 7 - Attività di <i>internal audit</i>	27
Tabella 8 - Consistenza media 2020.....	31
Tabella 9 - Costo del personale.....	32
Tabella 10 - Dettaglio prestazioni professionali.....	33
Tabella 11 - Incidenti significativi	35
Tabella 12 - Investimenti finanziati da Stato e UE.....	36
Tabella 13 - Finanziamenti delle opere	39
Tabella 14 - Spese per ricerche e sviluppo.....	40
Tabella 15 - Valore del contenzioso.....	42
Tabella 16 - Dettaglio per tipologia del giudizio e per materia delle cause pendenti al 31.12.2020	43
Tabella 17 - Stato patrimoniale - Attivo.....	50
Tabella 18 - Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)	51
Tabella 19 - Consistenza delle partecipazioni.....	52
Tabella 20 - Partecipazioni.....	53
Tabella 21 - Crediti verso il Mef e il Mit al 31/12.....	54
Tabella 22 - Dettaglio disponibilità liquide e mezzi equivalenti	54
Tabella 23 - Stato patrimoniale - Patrimonio netto e Passivo.....	55
Tabella 24 - Debiti commerciali non correnti e correnti.....	56
Tabella 25 - Acconti per contributi.....	57
Tabella 26 - Stato patrimoniale riclassificato.....	58
Tabella 27 - Conto economico	60
Tabella 28 - Dettaglio ricavi delle vendite e delle prestazioni.....	61
Tabella 29 - Conto economico riclassificato	63

Tabella 30 – Effetti Covid sul conto economico.....	64
Tabella 31 - Rendiconto finanziario	67

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) s.p.a. per l'esercizio 2020 e sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

La relazione riguardante gli esercizi 2017, 2018 e 2019, approvata da questa Sezione con determinazione n. 133 del 9 dicembre 2021, è pubblicata in: Atti parlamentari, XVIII legislatura, Doc. XV, n. 510.

1. QUADRO NORMATIVO E ORDINAMENTO

Rete ferroviaria italiana s.p.a. (RFI; di seguito indicata anche come “Società” e “Gestore”) è una società per azioni interamente partecipata dalla Ferrovie dello Stato italiane s.p.a. *holding* (FS), alla cui attività di direzione e coordinamento 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.

È la società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane (Gruppo FS) preposta alla gestione dell’Infrastruttura ferroviaria nazionale. L’assetto del sistema ferroviario italiano, in coerenza con quanto previsto dall’ordinamento europeo, è caratterizzato dalla separazione tra gestione dell’infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all’interno della *holding* FS, tra RFI s.p.a., che è titolare della concessione sessantennale della rete (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000), e Trenitalia s.p.a., che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci. Le due imprese sono inserite in un gruppo che costituisce “impresa ad integrazione verticale”, secondo la definizione contenuta nella direttiva Ue 2016/2370 e ripresa dal d.lgs. n. 112 del 2015¹, sopra citato, che detta altresì norme, anche di derivazione eurounitaria, relative a garantire l’indipendenza e l’imparzialità del gestore².

L’assetto organizzativo e di *governance* del Gruppo FS è stato oggetto di una rimodulazione, avente effetto dal 1° giugno 2022, con la costituzione di quattro Poli (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica ed Urbano) che comprendono ciascuno aree di *business* omogenee. L’attività di direzione e coordinamento si articola, ora, su due livelli: un primo, esercitato da FS nei confronti delle società capogruppo di settore e delle altre società controllate non facenti parte di un Polo, per l’indirizzo strategico generale e per il coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo; un secondo, per il coordinamento ed il controllo tecnico operativo, da parte di ciascuna società capogruppo di settore nei confronti delle società

¹ Art. 3, lett. uu-bis, d.lgs. 112 del 2015, ad esito delle modifiche operate dal d.lgs. 23 novembre 2018, n. 139, di attuazione della Direttiva citata nel testo.

² Il riferimento va agli artt. 11 e ss. del decreto legislativo citato nel testo. RFI ha precisato di aver provveduto a dare piena attuazione alle specifiche misure contenute nel IV Pacchetto ferroviario, a valle degli opportuni approfondimenti/verifiche svolti anche avvalendosi del supporto di soggetti esterni. Ribadisce, inoltre, con riferimento alla delega di funzioni all’art. 11-ter, d.lgs. n. 112 del 2015, che la disposizione non ha trovato attuazione nel nostro ordinamento, in quanto RFI non si è avvalsa della facoltà di delega/ripartizione delle attività.

appartenenti al settore medesimo. Si rinvia a quanto già riferito da questa Sezione in occasione del referto sull'esercizio 2020 di FS (det. n. 95 del 2022).

RFI è capogruppo di settore del Polo Infrastrutture. Esercita pertanto l'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 s.p.a., Italferr s.p.a. e, per la sola area infrastruttura ferroviaria, Ferrovie del Sud Est s.r.l., oltre che sulle loro controllate.

Al fine di aggiornare il modello descritto, RFI, alla seduta del Cda del 17 marzo 2022, ha adottato modifiche statutarie (in particolare, all'art. 4, commi 3 e 4, in relazione all'oggetto sociale)³ e i seguenti atti, con efficacia dal 1° giugno 2022: il Regolamento del Gruppo FS⁴; il Regolamento del Polo Infrastrutture⁵. È stato approvato il testo del Contratto di direzione e coordinamento (poi sottoscritto il 10 giugno 2022) tra RFI, in qualità di Capogruppo di settore, e Anas s.p.a., Italferr s.p.a., Ferrovie del Sud Est s.p.a. (per l'infrastruttura ferroviaria). Ha conferito mandato, poi, all'Amministratore delegato (Ad) a porre in essere tutte le attività propedeutiche e connesse per dare esecuzione a quanto deliberato.

RFI è inclusa nell'elenco dei soggetti ricompresi nel perimetro della pubblica amministrazione redatto dall'Istat ai sensi dell'art. 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2019, n. 196⁶. Un esito delle interlocuzioni, che proseguono tutt'oggi, con le istituzioni (Istat, Eurostat, Ministero dell'economia e delle finanze - Mef), svolte al fine di valutare eventuali effetti che potrebbero avere impatto sull'operatività della società stessa, va rinvenuto nel d.l. 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla l. 19 dicembre 2019, n. 157, recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili", che all'art. 40 prevede la non applicazione a RFI dei vincoli e degli obblighi per il contenimento della spesa pubblica previsti dalla legge a carico dei soggetti inclusi nel suindicato elenco. La Società è tenuta a fornire preventiva informativa

³ Delle modifiche, operate al fine di consentire un pieno allineamento dello statuto con le attività di direzione e coordinamento attribuite a RFI in qualità di Capogruppo del Polo infrastrutture, si darà diffusamente conto nelle prossime Relazioni di questa Corte.

⁴ Il Regolamento individua gli ambiti in cui si esplica l'attività di direzione e coordinamento da parte di FS nei confronti delle società Capogruppo di settore e delle altre società controllate non facenti parte dei Poli.

⁵ 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.

⁶ Nel 2020, GU n.242 del 30 settembre.

ai competenti ministeri e autorità, in relazione alle operazioni finanziarie che comportano una variazione dell'esposizione debitoria della società.

RFI evidenzia che, a seguito dell'inserimento nell'elenco citato, ha provveduto ad aprire un conto corrente di tesoreria dedicato e ha dato avvio alla comunicazione periodica di un report contenente i flussi di cassa rilevati al mese di riferimento e da destinare al Mef, Ragioneria generale dello Stato (Rgs) e Ispettorato generale per la contabilità e la finanza pubblica.

Specifica, inoltre, che sono in corso le interlocuzioni con il Mef con riferimento al monitoraggio dei tempi medi di pagamento in relazione ai debiti commerciali - adempimento che ha richiesto, preordinatamente, interlocuzioni con l'Agenzia per l'Italia digitale, per la preventiva attribuzione del c.d. codice IPA⁷, oltre che approfondimenti interni al Gruppo con riferimento agli impatti tecnico-amministrativi di quanto descritto.

1.1. Il ruolo di RFI nell'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e del Piano nazionale complementare (Pnc)

RFI è chiamata a svolgere un ruolo primario nell'attuazione degli interventi previsti dal Pnrr, in via principale ascritti alla Missione 3, Componente 1, "Rete ferroviaria ad alta velocità/capacità e strade sicure".

Al 31 dicembre 2022, secondo i dati forniti nell'ambito del secondo monitoraggio svolto da questa Corte sullo stato di attuazione del Pnrr, illustrati nella determina della Sezione del controllo sugli enti n. 26 del 9 marzo 2023, allegata alla Relazione delle Sezioni riunite in sede di controllo 16 marzo 2023, redatta ai sensi dell'art. 7, comma 7, del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, alla data del 31 dicembre 2022, RFI risulta destinataria, in qualità di soggetto attuatore, di 24,12 mld, per 152 interventi.

Ad essi si aggiungono ulteriori interventi, trattati distintamente nel prosieguo, in cui la Società riveste parimenti la posizione di attuatore di primo o secondo livello⁸, per un importo, derivante dal Pnrr e dal Pnc, di 483,2 mln, nonché quelli per cui la stessa opera quale "responsabile dell'intervento", per un importo di 33,5 mln con riferimento alle somme di fonte Pnc.

⁷ Indice delle pubbliche amministrazioni.

⁸ Originariamente non riportati nel riscontro al monitoraggio in quanto non rientranti nell'infrastruttura ferroviaria nazionale e, con riferimento ad un ulteriore intervento, non essendo allo stato del riscontro RFI titolare di CUP.

Focalizzando l'attenzione sui 152 progetti sopracitati, la tabella che segue illustra la loro ripartizione nelle Missioni e Componenti previste dal Piano e i relativi importi.

Tabella 1 - Dati Pnrr/Pnc 152 progetti

(in migliaia)

Missione	Missione e componente	N. progetto	Importo
Missione 1	M1	7	166.000
<i>Componenti</i>	<i>M1C3</i>	<i>7</i>	<i>166.000</i>
Missione 2	M2	1	80.000
<i>Componenti</i>	<i>M2C2</i>	<i>1</i>	<i>80.000</i>
Missione 3	M3	143	23.814.596
<i>Componenti</i>	<i>M3C1</i>	<i>143</i>	<i>23.814.596</i>
Missione 5	M5	1	57.700
<i>Componenti</i>	<i>M5C3</i>	<i>1</i>	<i>57.700</i>
Totale		152	24.118.296

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati questionario 2° monitoraggio

Molti dei progetti erano già in essere antecedentemente al Piano nazionale di ripresa e resilienza e sono stati pertanto oggetto di rifinanziamento.

Si registra inoltre l'incidenza, rispetto a taluni progetti, di ulteriori fonti di finanziamento rispetto al Pnrr e al Pnc, di matrice sia nazionale sia sovranazionale (tra i quali si citano il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Programma *Connecting Europe Facility* e il finanziamento delle Reti Transeuropee), ammontanti complessivamente a 22,21 mld.

Sono state contabilizzate e pagate somme rispettivamente pari a 5,07 mld e a 4,13 mld, a fronte di trasferimenti di soli euro 1,25 mld.

La tabella che segue illustra il numero dei progetti con obiettivi al 31.12.2022, i progetti con obiettivi raggiunti e quelli con obiettivi non raggiunti.

Tabella 2 - Obiettivi

N. progetti	Progetti con obiettivi al 31.12.2022	Progetti con obiettivi raggiunti	Progetti con obiettivi non raggiunti
152	119	99	20

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati questionario 2° monitoraggio

Come si evince dalla tabella, rispetto ai progetti considerati, erano stati fissati obiettivi da raggiungere al 31 dicembre 2022 per 119 progetti; 99 progetti presentano obiettivi raggiunti, a fronte di 20 i cui obiettivi non sono stati raggiunti. Rispetto a questi ultimi, ad esito delle interlocuzioni intervenute in occasione del richiamato monitoraggio, la Cabina di regia FS ha riferito:

- in relazione a 19 progetti, inerenti ai raccordi ferroviari, il mancato raggiungimento dell’*“obiettivo II/2022 del Ministero Committente, in ambito finanziamenti nazionali PNC: trasferimento risorse a RFI per elettrificare i Raccordi intermodali”* è dovuto alla sospensione della procedura in attesa dell’autorizzazione della Commissione Europea in materia di aiuti di Stato in merito al decreto che definisce le modalità di assegnazione delle risorse per gli interventi di adeguamento dell’ultimo e penultimo miglio;
- quanto ad un progetto, relativo alla navigazione, il mancato raggiungimento dell’*“obiettivo del II/2022 in ambito finanziamenti nazionali PNC: Aggiudicazione gara per acquisto delle 3 nuove unità navali veloci”* è dovuto alla necessità di pubblicare nuovamente il bando di gara (la precedente gara, pubblicata nel rispetto dei tempi previsti, è andata deserta). A seguito della pubblicazione da parte di RFI del nuovo bando sulla GUUE il 21.06.2022 per l’acquisto di due navi con opzione sulla terza (rimodulazione oggetto di gara discussa ed autorizzata dal Ministero Committente), l’originaria scadenza di quest’ultimo, prevista per il 30 settembre 2022, è stata prorogata al 31 ottobre 2022 per garantire una maggiore partecipazione e la presentazione di proposte tecnicamente fattibili. Alla data del riscontro erano in corso i lavori della Commissione Giudicatrice.

Ulteriori interventi

In aggiunta a quanto sopra illustrato, RFI opera quale soggetto attuatore di secondo livello per interventi in conto terzi non attinenti all’infrastruttura ferroviaria nazionale, rispetto ai quali rivestono la qualifica di attuatori di primo livello le Regioni (segnatamente Friuli-Venezia-Giulia, Umbria e Piemonte). Tali interventi si ascrivono tutti alla Missione 3, componente 1, e presentano un importo complessivo di fonte Pnrr pari ad euro 324,6 mln.

Inoltre, RFI è attuatore di un ulteriore intervento in conto terzi, parimenti non relativo all’infrastruttura ferroviaria nazionale, che si colloca nell’ambito della Missione 1, Componente 3, e presenta un importo di 62 mln, di fonte Pnc.

Infine, ha riferito di interventi sulle stazioni rispetto ai quali RFI opera:

- come soggetto attuatore, pur non ancora titolare del relativo CUP, per un importo di 96,6 mln (M5C2);

- in qualità di “responsabile dell’intervento, per l’attuazione degli interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, “Infrastrutture e mobilità”, Linea di intervento 3, intitolata “Potenziamento e restyling di stazioni ferroviarie”, ai sensi dell’art. 14-bis del d.l. 77 del 2021, conv. con mod. dalla l. 28 luglio 2021, n. 108, per un importo di 33,5 mln derivanti dal Pnc (M5C3).

Misure organizzative

Si premette che, in relazione alla *Governance* del Pnrr il Gruppo FS ha strutturato un sistema di monitoraggio e controllo *ad hoc* per i progetti finanziati dal Piano, come ulteriore supporto alle attività delle società del Gruppo responsabili dei progetti assegnati a ciascuna e dell’impiego delle risorse finanziarie previste. In particolare, dal 17 novembre 2021 è stata istituita la Struttura centrale “Cabina di Regia FS – Pnrr”, a livello di *holding*; inoltre, il coordinamento centrale è completato dal Monitoraggio e controllo investimenti svolto nell’ambito della Direzione Administration, Planning and Control, che presiede in particolare il monitoraggio dei progetti in Pnrr in termini di avanzamento tempi e costi, nell’ambito delle attività di budget e controllo investimenti di Gruppo.

Con specifico riferimento a RFI, la Società ha rappresentato che al 31.12.2022:

- il Piano per la gestione, controllo, monitoraggio e rendicontazione era in corso di definizione in seguito all’emanazione di linee guida in merito al sistema di gestione e controllo del Pnrr da parte delle Amministrazioni Centrali;
- ha predisposto una struttura dedicata al governo e al monitoraggio degli interventi, costituita dal Comitato RFI Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Pnrr ed Opere Commissariate;
- era in corso l’adeguamento dei sistemi informativi al sistema ReGiS del Mef, in attesa di specifiche ulteriori da parte delle Amministrazioni Centrali e del citato Dicastero.

Infine, con riguardo alla contabilità separata, RFI ha specificato di essere dotata di un applicativo informatico che estrae in un unico report di rendicontazione i dati gestionali

(Opere – Ordini Di Acquisto), contabili (Entrate Merci – Fatture) e finanziari (pagamenti) dal sistema SAP⁹.

1.2. Contratti di programma, Piano industriale, Piano commerciale e Prospetto informativo della rete

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

I rapporti tra concessionario della rete (RFI) e concedente (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Mit) sono regolati da uno o più contratti di programma, secondo la disciplina recata dal d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 e dalla l. 14 luglio 1993, n. 238.

Più specificamente, il Contratto di programma – parte investimenti (CdP-I) è finalizzato a regolare la programmazione sostenibile degli investimenti infrastrutturali relativi alla sicurezza e all'adeguamento ad obblighi di legge, alle tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, a interventi "leggeri", per l'aumento delle prestazioni di linee esistenti, e a interventi "pesanti", per la realizzazione di nuove opere ferroviarie di ammodernamento e sviluppo della rete.

Il CdP-I 2017-2021 - in merito al quale il CIPE nella seduta del 7 agosto 2017 aveva espresso parere favorevole - ha concluso il suo *iter* autorizzativo nel maggio 2019. Nell'ottobre 2020 si è perfezionata l'approvazione dell'aggiornamento 2018-2019¹⁰. L'aggiornamento 2020- 2021, che ha seguito l'*iter* accelerato di cui all'art. 73-ter del d.l. 25 maggio 2021, n. 73, recante: «*Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali*», convertito con modificazioni dalla l. 23 luglio 2021, n. 106¹¹, è stato

⁹ Tali dati vengono selezionati e controllati dalle strutture di RFI a diversi livelli e una volta rendicontati all'Autorità titolare della fonte di finanziamento vengono considerati dal Sistema Informativo come "RENDICONTATI PNRR" e conseguentemente esclusi da ogni altro tipo di rendicontazione garantendo così l'unicità della fonte di finanziamento.

¹⁰ Con tale aggiornamento, sono diventate operative tutte le risorse oggetto dell'atto contrattuale pari a 15,4 mld finalizzate all'avvio/proseguimento dei seguenti progetti/programmi di investimento: 2,5 mld per il proseguimento dei programmi di sicurezza; 1,8 mld per la prosecuzione del piano di attrezzaggio ERTMS - *European Rail Traffic Management System* e per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari; 0,1 mld per il programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128; 1,1 mld di euro per la valorizzazione delle reti regionali; 1,5 mld per il potenziamento e sviluppo delle aree metropolitane; 0,2 mld per lo sviluppo dell'integrazione modale, anche secondo quanto disposto dall'art. 1, comma 49, della legge di bilancio 2019; 6,7 mld per investimenti volti a garantire una connettività "a rete" su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi "core" della rete TEN-T; 1,5 mld per investimenti di sviluppo nei corridoi europei.

¹¹ In particolare, la disposizione citata prevede che l'aggiornamento, per gli anni 2020 e 2021, del CdP-I 2017- 2021 si considera approvato con il parere favorevole espresso dal CIPESS e che gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per RFI ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti.

approvato dal Cipess il 27 luglio 2021, con delibera n. 45, pubblicata nella GU del 18 novembre 2021. Esso è stato poi sottoscritto da RFI e Mims il 26 novembre 2021.

Le risorse finanziarie contrattualizzate sono pari a 31,7 mld di euro, articolate come da tabella che segue.

Tabella 3 – Risorse CdP – I (aggiornamento 2020-2021)

(in mld)

Estensione della rete alta velocità (connettività “a rete” per collegare i principali capoluoghi in meno di 4,30 h)	17,1
Digitalizzazione e sviluppo tecnologico (tecnologia ERTMS sull’intera rete per sfruttare al meglio le potenzialità dell’infrastruttura esistente)	3,3
Sviluppo dei sistemi regionali (riduzione del gap infrastrutturale nord-sud, miglioramento dei collegamenti con le aree interne e turismo lento con le ferrovie storiche)	3,2
Miglioramento dei livelli di resilienza (anticipare le minacce, affrontare le avversità e adattarsi ai cambiamenti)	3,2
Potenziamento delle connessioni merci e valichi alpini (una rete sempre più interoperabile e interconnessa con i principali porti e scali intermodali per sostenere lo sviluppo economico e industriale del Paese)	2,8
Potenziamento dei nodi metropolitani (miglioramento dell’accessibilità, aumento della quantità e qualità dei servizi per ridurre i tempi di percorrenza per i pendolari).	2,1
Totale	31,7

Fonte: RFI

Nel giugno 2021, il Gestore ha inviato al Mims e al Mef la relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31 dicembre 2020.

RFI dichiara, nella relazione finanziaria annuale relativa all’esercizio finanziario 2020, di aver adempiuto agli obblighi informativi previsti dall’art. 4, comma 2, lett. h) e comma 3, lett. a), dall’art. 6, dall’art. 7, comma 3, e dall’art. 8 del CdP-I 2017-2021.

Il Contratto di programma – parte servizi (CdP- S) disciplina il finanziamento delle attività di gestione e manutenzione straordinaria della Rete, finalizzate a garantire l’utilizzabilità della rete stessa in condizioni di sicurezza e affidabilità, mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché 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.

Al primo CdP-S tra RFI e lo Stato, operativo dal giugno 2014, ha fatto seguito il CdP-S 2016-2021, sottoscritto il 14 giugno 2017 e pienamente efficace dal 2 ottobre 2017; tale contratto, pur presentando una sostanziale continuità d’impostazione con l’atto precedente, introduce alcune novità in coerenza con l’evoluzione del quadro normativo e regolatorio di riferimento (in

particolare del d.lgs. n. 112 del 2015 e della delibera dell’Autorità di regolazione dei trasporti – ART, n. 96 del 2015, di definizione dei principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso all’infrastruttura ferroviaria).

Oggetto principale del CdP-S rimane la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete ferroviaria nazionale per interventi di tipo “ordinario” per il contenimento del normale degrado dell’infrastruttura nell’ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l’infrastruttura e di primo intervento e straordinario finalizzato al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l’incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l’affidabilità, la produttività, l’efficienza e la sicurezza.

Per il periodo 2016-2021 il CdP-S prevede un ammontare di fabbisogni pari a circa 10,5 mld (media annua circa 1,8 mld), a fronte di un totale di coperture disponibili a legislazione vigente pari a circa 9,3 mld. A fronte del mutato quadro finanziario a disposizione del CdP-S, sono stati sottoscritti, in base all’art. 6 del citato Contratto, due atti integrativi: il primo, approvato con d.m. del 14 maggio 2020, n. 206¹²; il secondo, efficace dal 19 ottobre 2021, che ha permesso l’integrale copertura dei fabbisogni di manutenzione straordinaria riferiti al 2021. Sono state inoltre disciplinate le ulteriori proroghe richieste dal Mims (relative al periodo 1° gennaio 2020 sino al 30 settembre 2021) e le relative risorse previste per lo svolgimento temporaneo del servizio di navigazione con mezzi veloci Messina-Reggio Calabria.

Il CdP 2016-2021, parte servizi, è stato in regime di proroga sino al 31 dicembre 2022.

In materia si segnala infine l’art. 5 del d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 29 dicembre 2021, n. 233, che, nell’apportare modifiche al d.lgs. n. 112 del 2015 e alla legge 14 luglio 1993, n. 238, ha previsto disposizioni volte a semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Pnrr, nonché a ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari.

In particolare, il legislatore:

- ha rimodulato l’art. 1, comma 7, che prevede l’elaborazione e contenuto del Documento strategico della mobilità ferroviaria (DSMF) di passeggeri e merci del Mims;

¹² Sono state così rese operative le risorse modificative del quadro finanziario originariamente contrattualizzato nel CdP-I 2016-2021, in particolare recate dalla l. 27 dicembre 2017, n. 205; del d.l. 23 ottobre 2017, n. 119; dalla legge 30 dicembre 2018, n. 145; dalla l. 27 dicembre 2019, n. 160; dal Programma operativo nazionale 2007-2013; dalla legge 28 settembre 2018, n. 111.

- ha introdotto il comma 7-bis all'articolo in parola, che stabilisce l'*iter* approvativo del suindicato Documento;
- ha apportato modifiche all'art. 15, ridelineando il procedimento di approvazione dei Contratti di programma.

In base alla citata normativa, in data 30 dicembre 2021, il Mims ha trasmesso al Parlamento il DSMF, che, acquisito il parere favorevole sia dalle competenti Commissioni parlamentari, sia dalla Conferenza unificata, è stato definitivamente approvato dal citato Dicastero con d.m. del 29 aprile 2022, n. 109, pubblicato sulla GU n. 199 del 26 agosto 2022.

I Contratti di programma 2022-2026, parte investimenti e parte servizi, hanno seguito il nuovo *iter* previsto dal d.l. n. 152 del 2021.

Ad inizio luglio 2022 erano stati pubblicati, sul sito di RFI, gli "Schemi dei nuovi contratti di programma – parte investimenti e parte servizi 2022-2026", per la consultazione da parte degli *stakeholders*. Il Cipess, con le delibere n. 24 e 25 del 2 agosto 2022, pubblicate in Gazzetta Ufficiale in data 9 novembre 2022, ha approvato i predetti Contratti. Essi sono stati sottoscritti da Mit e RFI nel dicembre 2022.

Con il CdP-parte investimenti sono contrattualizzate nuove risorse per circa 13 mld; il nuovo CdP- parte servizi prevede una programmazione delle attività nel medio periodo e provvede a finalizzare le risorse stanziare dalla legge di bilancio 2022 su investimenti per la manutenzione straordinaria, pari a 5,1 mld, e risorse per le attività di gestione e manutenzione ordinaria per circa 1 mld all'anno per il triennio 2022-2024.

RFI ha evidenziato come le citate misure di semplificazione e velocizzazione introdotte abbiano consentito un'accelerazione della fase approvativa dei nuovi contratti di programma tra Ministero e RFI, rispetto al precedente ciclo di programmazione 2017-2021.

Questa Corte prende atto della riduzione dei ritardi in precedenza rilevati e auspica che si prosegua in questa direzione, al fine di conformare i tempi di approvazione alla natura di atto programmatico del contratto.

1.2.2. Il Piano d'impresa

Nel settembre 2016 il Consiglio di amministrazione di RFI ha approvato il "Piano d'impresa" che si sviluppa nell'arco temporale del decennio 2017-2026, in coerenza con il Piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Quest'ultimo è, incentrato su cinque pilastri strategici:

integrazione modale passeggeri, logistica integrata, infrastrutture integrate, sviluppo internazionale e digitalizzazione, centralità del cliente.

Nel Piano, inoltre, è prevista la progressiva integrazione delle ex “ferrovie concesse” nell’ambito dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, con l’obiettivo di ottenere maggiore capillarità del servizio, maggiore efficienza e, soprattutto, maggiore sicurezza garantita dagli elevati *standard* tecnologici adottati da RFI.

Alle sedute del 19 gennaio e dell’8 marzo 2022, il Cda di RFI ha approvato il nuovo Piano, con orizzonte temporale 2022-2031, elaborato nell’ambito del Piano industriale del Gruppo FS. In coerenza con le linee di azione individuate nel DSMF e nel Pnrr¹³, i progetti trainanti del nuovo Piano industriale di Gruppo facenti capo al Gestore possono essere individuati:

- nell’estensione e nel potenziamento dell’Alta velocità;
- nell’estensione del sistema ERTMS a tutta la rete;
- nell’incremento della resilienza al *climate change*;
- nella valorizzazione del ruolo delle stazioni, quale elemento centrale dei nuovi paradigmi di mobilità, orientati alla sostenibilità e alla logistica integrata.

1.2.3 Il Piano commerciale

Il Piano commerciale di RFI è redatto al fine di adempiere agli obblighi derivanti dall’art. 15, comma 5 e 6, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 122, di Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (*Recast*). Coerentemente con la strategia di sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria definita dallo Stato con il piano strategico di mobilità DSMF nel quale si illustrano le esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci per ferrovia, il Piano commerciale descrive gli interventi programmati per il potenziamento e sviluppo della rete e gli obiettivi ad essi connessi, con lo scopo di garantire l’uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell’infrastruttura per un periodo di almeno cinque anni, anche in attuazione di quanto previsto dal Piano industriale e nel Contratto di programma- investimenti¹⁴.

¹³ RFI in proposito specifica che tra le principali sfide del Piano vi sia la realizzazione del programma di investimenti del PNRR, nel rispetto delle *milestone* ivi stabilite, impiegando al meglio le ingenti risorse previste per il superamento dei *gap* infrastrutturali, l’innalzamento degli standard prestazionali e di accessibilità alla rete, nonché per l’implementazione delle tecnologie.

¹⁴ Nel Piano commerciale sono inseriti solo i progetti di investimento che abbiano almeno una fase funzionale finanziata nel Contratto di programma - Parte investimenti in vigore al momento della pubblicazione.

La prima edizione del Piano predetto, in ottemperanza delle disposizioni sopra citate, è stata pubblicata il 31 luglio 2018. Hanno fatto seguito due aggiornamenti, pubblicati rispettivamente nel febbraio 2020 e 2021¹⁵. Nel giugno 2022 ne è stato pubblicato l'aggiornamento, in vigore alla data dell'istruttoria.

Nell'agosto 2021, è stata pubblicata l'edizione speciale del Piano commerciale conseguente al Pnrr, con l'obiettivo di dare evidenza a tutti gli *stakeholder* dei principali investimenti che RFI, grazie alle risorse stanziare nell'ambito del medesimo Pnrr, introdurrà nel quinquennio 2022-2026¹⁶.

Rispetto alla versione pubblicata nel febbraio 2021, sono state implementate tutte le modifiche grafiche e di contenuto inserite nell'ultima versione del Pnrr, approfondendosi, tra l'altro, la descrizione tecnica dei progetti; il documento è stato allineato al nuovo Piano industriale del Gestore¹⁷.

Infine, RFI rappresenta che, conclusa la fase di consultazione avviata lo scorso marzo, ha provveduto a pubblicare *on line* il Piano commerciale, edizione di giugno 2022. Precisa in proposito che, rispetto alla precedente versione del febbraio 2021, sono state apportate le seguenti modifiche:

- l'inserimento delle informazioni riportate nel Piano commerciale – edizione straordinaria Pnrr, pubblicata da RFI nell'agosto 2021 a seguito dell'avvio del Pnrr;
- l'aggiunta del nuovo capitolo denominato “Piani nazionali”, nel quale sono descritti i principali piani di sviluppo che RFI sta realizzando sull'intera rete e che hanno benefici trasversali ai tre *business* di servizio (TPL, lungo percorso e merci).

Le azioni e gli interventi dichiarati nel documento hanno almeno una fase funzionale

¹⁵ In particolare, il documento è stato allineato al nuovo Piano Industriale (l'arco temporale di riferimento è il periodo tra il 2020 e il 2024); sono stati inseriti i progetti di investimento finanziati nell'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I; sono stati inseriti i dati del nuovo orario di servizio 2020/2021 e di puntualità e produzione consuntivati nel 2020.

¹⁶ Costituiscono pertanto oggetto del documento gli interventi finanziati almeno per una fase funzionale, che produrranno benefici commerciali apprezzabili per le Imprese ferroviarie e per i clienti finali. Per completare il quadro degli investimenti previsti, sono inoltre stati descritti i nuovi progetti finanziati nell'aggiornamento 2020/2021 del CdP-I, approvato nel primo semestre 2021.

¹⁷ Inoltre, sono state apportate le seguenti novità: è stato creato il nuovo capitolo “Piani nazionali”; il piano di potenziamento servizi extra PMdA ha sostituito la rappresentazione di tutti i servizi extra PMdA, ripetizione, aggiornata con minore frequenza, di quanto già pubblicato nell'E-Pir; è stata inserita una nuova sezione, con elencazione delle modifiche rispetto al Piano commerciale precedente e le modifiche alla data di attivazione dei progetti di investimento, con una breve descrizione della motivazione che ha portato alla riprogrammazione dell'attivazione (entrambe richieste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti; ART); è stato inserito l'elenco degli impianti resi accessibili alle persone a mobilità ridotta (PRM), in linea con l'elenco inviato all'ART; è stata implementata una nuova barra di navigazione per rendere il documento interamente navigabile.

realizzativa finanziata nell'ambito del Contratto di programma parte investimenti 2017-2021, aggiornamento 2020/2021 e, prevalentemente, previsione di attivazione tra il 2022 e il 2026.

1.2.4 Il prospetto informativo della rete

Ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 112 del 2015, ai fini della commercializzazione della capacità ferroviaria e dei servizi connessi all'utilizzo dell'infrastruttura, il gestore è tenuto a pubblicare il Prospetto informativo della rete (PIR). Attraverso tale Prospetto, RFI comunica le regole e le procedure¹⁸ che disciplinano la richiesta di capacità e la allocazione della stessa, nonché le regole che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del gestore e delle imprese ferroviarie richiedenti, con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo quadro¹⁹ e Contratto di utilizzo²⁰). Il PIR è redatto dal gestore previa consultazione delle parti interessate, recependo le eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione (l'Autorità di regolazione dei trasporti; ART) e pubblicato a norma del comma 5 dell'articolo citato.

L'ART, con delibera n. 118 del 2018, ha deliberato le indicazioni e le prescrizioni che sono state recepite da RFI, con riferimento al "Prospetto informativo della rete" per gli anni 2019 e 2020, nonché per la predisposizione del PIR 2021.

Nel corso del primo semestre del 2019, in ottemperanza alla delibera ART n. 118/2018, RFI ha provveduto a pubblicare in PIR WEB (oggi "ePIR") le dovute informazioni, quali, ad es.: le soglie di puntualità entro le quali un treno appartenente ad un determinato segmento di mercato è considerato puntuale; gli indicatori di puntualità; etc. Successivamente, in ottemperanza alla delibera ART n. 43 del 2019 che ha approvato il sistema tariffario proposto da RFI nell'ambito del procedimento avviato con la delibera ART n. 138/2017²¹, RFI ha

¹⁸ L'art. 3 del d.lgs. n. 112/2015 definisce il PIR il "documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura".

¹⁹ L'art. 3 del d.lgs. n. 112/2015 definisce come "accordo quadro" l'accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

²⁰ L'art. 3 del d.lgs. n. 112/2015 definisce come "contratto di utilizzo dell'infrastruttura" l'accordo concluso tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie, a fronte del pagamento dei canoni.

²¹ Secondo le precisazioni di RFI, il procedimento regolatorio de quo è stato aperto in ottemperanza delle sentenze nn. 1097 e 1098 del 2017 del Tribunale amministrativo regionale del Piemonte (sezione II).

aggiornato il PIR 2019 e il PIR 2020 relativamente alle tariffe del PMdA e dei servizi extra PMdA.

In aggiunta a quanto sopra, al fine di dare seguito alle misure contenute nella delibera ART n. 106 del 2018, RFI ha altresì presentato un programma di azioni, riguardanti le diverse modalità di esposizione informativa dei servizi erogati dalla stessa all'utenza in stazione, da svolgersi nell'arco temporale ricompreso tra il 2019 e il 2024 e finalizzate a dare massima pubblicità e trasparenza ed efficienza all'attività posta in essere da RFI.

Il 13 dicembre 2019 RFI ha altresì provveduto a pubblicare, sul proprio sito, l'aggiornamento straordinario del PIR 2020 e il PIR 2021, confermando in parte quanto contenuto nella bozza definitiva del PIR 2021 e recependo le prescrizioni e indicazioni dell'ART di cui alla delibera n. 151 del 2019.

1.3. Le reti ferroviarie regionali

Accanto alla Rete ferroviaria nazionale, assegnata in concessione a RFI, sono presenti in Italia reti ferroviarie gestite da soggetti diversi da RFI, alcune interconnesse con la rete ferroviaria nazionale²² ed altre non interconnesse con la stessa. Le reti ferroviarie regionali sono oggetto di concessione da parte di ciascuna Regione, ai sensi del d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, che, all'art. 8, ha previsto il trasferimento alle Regioni delle concessioni delle ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione a FS, e delle ferrovie in concessione a soggetti diversi da FS, sulla base di appositi accordi di programma.

Successivamente al perfezionamento dei predetti accordi, le Regioni hanno proceduto all'affidamento della gestione dei servizi ferroviari con appositi contratti di servizio. L'articolo 7, comma 3-ter, del d.l. 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 aprile 2009, n. 33²³, ha previsto che i contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale e locale abbiano una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili per altri sei.

²² Con il decreto 5 agosto 2016 si è proceduto alla individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. n. 112 del 2015, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, in particolare, attraverso i seguenti gestori dell'infrastruttura: Regione Piemonte - Gruppo torinese Trasporti s.p.a., Lombardia - Ferrovienord s.p.a., Friuli Venezia Giulia - Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l., Veneto - Società Sistemi territoriali s.p.a., Emilia Romagna - FER s.r.l., Toscana - RFT s.p.a., Umbria - Umbria Tpl e mobilità s.p.a., Abruzzo - Società unica abruzzese di Trasporto s.p.a., Campania - EAV s.r.l., Puglia - Ferrovie del Gargani s.r.l., Ferrotramviaria s.p.a e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.

²³ Che ha modificato il comma 1 dell'articolo 18 d.lgs. n. 422 del 1997, aggiungendovi un periodo.

L'art. 8 del d.lgs. n. 422 del 1997 sopracitato prevede anche che lo Stato e le regioni possano concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con FS, per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale.

Con il d.lgs. 23 novembre 2018, n. 139, si prevede l'obbligo per le società regionali che gestiscono contestualmente sia la rete ferroviaria che il servizio di trasporto ferroviario sulla medesima rete, di conformarsi ai principi previsti dalle disposizioni europee. In particolare, qualora i gestori delle infrastrutture, entro trecentosessanta giorni (art. 7, comma 11) dalla data di entrata in vigore del decreto, non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, devono, entro i successivi novanta giorni, affidare le funzioni essenziali ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da un accordo tra le parti. I gestori delle reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione delegata della prestazione dei servizi ferroviari per le finalità di bilancio (coerentemente con quanto previsto dalla direttiva) e il rispetto dei requisiti è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa (art. 11, comma 11, d.lgs. n. 112 del 2015).

Accanto alla concessione delle reti ferroviarie e all'affidamento dei relativi servizi ferroviari, spettano alle Regioni (ai sensi dell'art. 9 del d.lgs. n. 422 del 1997), le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari in concessione a FS di interesse regionale e locale. Tali servizi ricomprendono, comunque, i servizi interregionali di interesse locale.

RFI, in base all'art. 47, comma 1, d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla l. 21 giugno 2017, n. 96, è chiamata a svolgere il ruolo di soggetto unico attuatore degli interventi tecnologici da svolgere sulle linee ferroviarie regionali, al fine di favorire ed accelerare il conseguimento della compatibilità degli *standard* tecnologici e di sicurezza delle linee ferroviarie regionali con quelli della rete ferroviaria nazionale. Peraltro, si evidenzia che RFI, dal 1° luglio 2019, assolve il ruolo di gestore dell'infrastruttura della linea regionale già in concessione in Umbria (ex FCU), ai sensi del comma 4 del richiamato art. 47 e che, attualmente,

tutte le Regioni e le province autonome hanno sottoscritto un accordo quadro con la stessa RFI per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura da essa gestita.

A questo proposito, la Società precisa come la sottoscrizione di accordi quadro con una regione non comporti il subentro di quest'ultima nella gestione della infrastruttura regionale ma, conformemente alla normativa di settore e specificamente agli artt. 3, comma 1, lett. cc) e gg), e 23 del d.lgs. n. 112 del 2015, la messa in disponibilità di capacità di infrastruttura da parte del gestore e il corrispondente impegno all'utilizzo da parte della regione, attraverso l'impresa ferroviaria a cui sarà affidata l'effettuazione dei servizi di trasporto regionali.

La seguente tabella evidenzia gli accordi quadro stipulati da RFI con regioni e province autonome per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura. Il segmento di mercato che viene in rilievo è il trasporto pubblico locale (TPL).

Tabella 4 - Accordi quadro stipulati tra regioni, province autonome e RFI

N.	REGIONE/PROVINCIA	Data sottoscrizione	Durata originaria	Data di eventuale rinnovo/proroga e di nuova scadenza
1	Abruzzo	8/3/2022	dic. 2022 – dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni
2	Basilicata	21/12/2017	dic. 2018 – dic. 2023	Previsto rinnovo di 5 anni
3	Calabria	26/09/2018	dic. 2.019 - dic. 2029	Previsto rinnovo di 5 anni
4	Campania	10/03/2022	dic. 2022 – dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni
5	Emilia-Romagna	6/02/2014	dic. 2016 - dic. 2016	Previsto rinnovo di 5 anni
6	Friuli-Venezia-Giulia	3/02/2016	dic. 2017 - dic. 2033	Previsto rinnovo di 7,5*
7	Lazio	22/02/2018	dic. 2018 - dic. 2023	Previsto rinnovo di 5 anni
8	Liguria	10/03/2022	dic. 2022 - dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni
9	Lombardia	12/03/2020	dic. 2020 - dic. 2025	
10	Marche	10/03/2022	dic. 2022 - dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni
11	Molise	28/07/2017	dic. 2018 – dic. 2023	Previsto rinnovo di 5 anni
12	Piemonte	10/03/2022	dic. 2022 – dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni
13	Puglia	27/04/2021	dic. 2021 – dic. 2026	Previsto rinnovo di 5 anni
14	Sardegna	6/05/2020	dic. 2020 – dic. 2025	Previsto rinnovo di 5 anni
15	Sicilia	10/03/2022	dic. 2022 – dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni
16	Toscana	9/03/2022	dic. 2022 – dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni
17	Umbria	26/01/2015	dic. 2016- dic. 2026	Previsto rinnovo di 5 anni
18	Valle D'Aosta	20/12/2017	dic. 2018 – dic. 2023	Previsto rinnovo di 5 anni
19	Veneto	22/11/2016	dic. 2017-dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni
20	Provincia autonoma di Bolzano	4/05/2015	dic. 2016-dic. 2025	
21	Provincia autonoma di Trento	10/03/2022	dic. 2022-dic. 2027	Previsto rinnovo di 5 anni

**Nel marzo 2022 è stato siglato un atto integrativo e modificativo per variare esigenze di servizio della Regione.*

Fonte: RFI

Per quanto più specificamente attiene alle reti regionali, il citato d.l. n. 50 del 2017 ha introdotto una norma volta a consentire il trasferimento gratuito (al netto cioè di ogni imposta e tassa, in particolar modo dell'imposta di registro) alle società costituite dalle *ex* gestioni governative, a totale partecipazione delle regioni conferenti, degli immobili, delle opere e degli impianti di linee ferroviarie dismessi, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario (indicati all'articolo 3, commi 7, 8 e 9 della l. 15 dicembre 1990, n. 385) trasferiti alle regioni medesime ai sensi del comma 4 del citato d.lgs. n. 422 del 1997.

Con riferimento al finanziamento dei mutui contratti dalle regioni ai sensi dell'art. 13, comma 12, della l. n. 67 del 1988, per le ferrovie regionali un tempo in concessione o in gestione commissariale, è stata prevista (articolo 1, comma 359, della legge n. 190 del 2014) una riduzione di 8,9 mln di euro per l'anno 2015 e di 10 mln a decorrere dall'anno 2016. Le risorse previste sul relativo capitolo di bilancio (capitolo 7141) sono, per quanto di interesse ai fini della presente relazione, pari 7,345 mln per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022.

A RFI spetta il compito di garantire, in ossequio alle direttive comunitarie, l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria a "costi sostenibili per il mercato", di curare la pianificazione e realizzazione degli investimenti per lo sviluppo, la manutenzione e la messa in sicurezza dell'infrastruttura secondo gli obiettivi di sviluppo individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate di gestire la circolazione dei treni e i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori.

Le imprese ferroviarie titolari di contratto per gli orari 2019-2020, 2020-2021 e 2021-2022 sono 37.

Il d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni dalla l. 28 febbraio 2020, n. 8, ha previsto che anche le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali non è stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Mit e la Regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In attuazione di tale intesa, è stato previsto il trasferimento della tratta ferroviaria Bari-Bitritto a titolo gratuito al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione:

l'intesa tra il Mit e la regione Puglia si è perfezionata con la deliberazione di Giunta regionale n. 1186 del 31 luglio 2020.

A fini di aggiornamento, si precisa inoltre che con decreto Mims n. 439 del 9 novembre 2021²⁴ è stato disposto il riparto di quota parte delle risorse dell'intervento 1.6 "Potenziamento delle linee regionali" di cui alla Missione 3, Componente 1, del Pnrr, pari complessivamente a 936 mln. In tale ambito, per taluni degli interventi, RFI ricopre il ruolo di soggetto attuatore, coerentemente con la disciplina recata dall'art. 47 del d.l. n. 50 del 2017, sopra citato, nella parte in cui prevede la possibilità di realizzare interventi sulle linee regionali, previo accordo tra Regione, gestore regionale e RFI.

Ad inizio 2022 sono stati sottoscritti i seguenti tre accordi:

- Torino-Ceres e ferrovia Canavesana: accordo sottoscritto in data 18 gennaio 2022 tra la regione Piemonte, Gruppo torinese trasporti - GTT e RFI, soggetto attuatore degli interventi, per 120,5 mln di euro, da realizzarsi sulla rete regionale piemontese;
- Ferrovie Udine-Cividale (FUC): accordo sottoscritto il 1° febbraio 2022 tra regione Friuli-Venezia Giulia, FUC e RFI, ove quest'ultima è individuata come soggetto attuatore di interventi, per 41,09 mln di euro, sulla rete ferroviaria friulana;
- Ferrovia centrale umbra: accordo sottoscritto in data 9 febbraio 2022, tra regione Umbria e RFI, ove quest'ultima è individuata come soggetto attuatore di interventi, pari a 163 mln di euro, da realizzarsi sulla rete regionale umbra (nella cui gestione RFI è subentrata dal 1° luglio 2019).

Gli accordi citati regolano i rapporti tra le regioni di volta in volta interessate, il soggetto gestore (con riferimento ai primi due accordi) e RFI, al fine della realizzazione e messa in servizio degli interventi relativi all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria regionale agli *standard* tecnici di RFI, relativamente ai vari sottosistemi (infrastruttura, comando/controllo e energia), nonché agli interventi per l'*upgrading* ed il potenziamento delle linee regionali stesse.

1.4. Profili gestionali

Le attività realizzate da RFI sono finanziate con i proventi derivanti dai contributi dello Stato, definiti nell'ambito dei sopra illustrati contratti di programma (CdP), con la riscossione di

²⁴ Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 20 dicembre 2021, n. 301.

canoni per l'utilizzo della rete, con i corrispettivi per la erogazione di servizi alle imprese ferroviarie, nonché con le risorse derivanti dall'emissione di prestiti obbligazionari (emessi dalla Capogruppo ed erogati a RFI con appositi contratti *intercompany*) e altre attività finanziarie.

RFI cura, infine, la gestione del patrimonio non funzionale all'esercizio ferroviario, che deve ritenersi a tutti gli effetti di esclusiva proprietà della Società, che ne può disporre secondo i principi civilistici, come previsto dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, anche attraverso le società partecipate.

2. L'ASSETTO SOCIETARIO

2.1. Gli organi

L'Assemblea dei soci 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 3 e non superiore a 5. 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. 2831 c.c., ad uno solo dei suoi componenti, al quale è attribuita la funzione di Amministratore delegato (Ad).

In data 28 aprile 2017, l'Assemblea ha nominato il Cda in carica per gli esercizi 2017-2018-2019 (con scadenza alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica), in una composizione di 5 membri e con conferma dei precedenti amministratori, nonché il Presidente. Nella medesima data il Cda ha nominato l'Ad, anche con l'incarico di Direttore generale, e, in continuità con la *governance* da tempo adottata, ha assegnato al Presidente, come autorizzato dall'Assemblea, l'incarico di nominare i componenti e presiedere il Comitato *Audit*.

Il Cda, inoltre, acquisto il parere favorevole del Collegio sindacale, ha nominato il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, per un periodo corrispondente a quello di permanenza del Cda in carica (ossia sino all'Assemblea di approvazione del bilancio 2019)²⁵. Il successivo 21 novembre 2017, ha poi nominato un consigliere ai sensi dell'art. 2386 c.c., in sostituzione di un consigliere dimissionario.

In data 29 dicembre 2020, scaduto il mandato del suindicato Cda, è stato nominato il nuovo Consiglio per il successivo triennio, parimenti composto da 5 membri, il Presidente e l'Ad, che ha assunto anche la carica di Direttore generale. In data 2 febbraio 2021, è stato nominato il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Si specifica che, ai sensi dell'art. 7, comma 9-bis, del d.l. 30 dicembre 2015, n. 210, convertito, con modificazioni, dalla l. 26 febbraio 2016, n. 21, l'Ad di RFI è subentrato all'Ad di FS nella carica di Commissario per la realizzazione delle opere previste dalla l. 11 novembre 2014, n.

²⁵ Concludendosi anch'esso in caso di anticipata cessazione, per qualsiasi causa, dell'intero Cda, fermo restando il permanere nel ruolo di Dirigente preposto sino a nuova nomina.

164²⁶, cioè degli interventi sui principali assi strategici per lo sviluppo del sistema ferroviario italiano nel Mezzogiorno e del c.d. “Corridoio scandinavo-mediterraneo”, compreso nella rete di trasporto europea. Il termine per il compimento delle attività è stato prorogato al 31 dicembre 2021 (art. 13, comma 14-*bis*, del d.l. 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla l. 26 febbraio 2020, n. 21).

Il Collegio sindacale provvede al controllo sistematico della corretta applicazione delle disposizioni societarie e 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 Capogruppo 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 è stato nominato il 28 aprile 2017 per il triennio 2017-2019. Scaduto il mandato, il Collegio per il successivo triennio è stato nominato dall’Assemblea il 29 dicembre 2020.

2.2. I compensi agli amministratori e ai sindaci

2.2.1. Gli amministratori

Con riferimento agli Organi in carica sino al 28 dicembre 2020, il compenso annuo lordo spettante ai membri del Cda è stato stabilito dall’Assemblea in data 28 aprile 2017 in:

- euro 24.300, per ciascun componente;
- euro 85.000, per il Presidente, comprensivo dei compensi sia per la carica di Consigliere, che di Presidente per il Comitato *Audit*.

Nella medesima data, il Cda ha deliberato di attribuire a ciascun componente del Comitato *Audit* un compenso aggiuntivo pari al 30 per cento (per il Presidente, questo ammonta in valore assoluto ad euro 19.615 che è, come appena evidenziato, assorbito nell’emolumento fisso per la carica di Presidente del Cda).

²⁶ Si tratta, in particolare, degli interventi sugli assi ferroviari Alta velocità, Alta capacità Napoli – Bari che ha un ruolo fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno poiché connette due aree che da sole raggiungono una quota di oltre il 40 per cento della produzione di mercato nel meridione e della Palermo-Catania-Messina. Nel marzo 2015 è stata approvata dal Commissario l’Ordinanza n. 5 di approvazione del Programma generale attività per singolo progetto ferroviario con annesso Gantt delle opere che costituisce la base per evidenziare, in sede di rendicontazione annuale di cui all’art. 1, comma 8, della Legge n. 164/2014, eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati per l’espletamento delle attività medesime.

Il compenso annuo lordo onnicomprensivo²⁷ dell'Ad è stato determinato dal Cda del 26 luglio 2017 in euro 65.000, per la parte fissa, ed euro 100.000, per la parte variabile, da corrispondersi al raggiungimento del 100 per cento di predefiniti obiettivi annuali aziendali, riproporzionata ai parametri di incentivazione (*under/over performance*) per un valore variabile da un minimo di euro 50.000 a un massimo di euro 130.000, previa specifica deliberazione del Cda.

Nella medesima seduta, il Cda ha inoltre stabilito, per l'incarico di Direttore generale attribuito all'Ad, un compenso annuo lordo composto di una parte fissa, pari ad euro 400.000, e di una parte variabile, nella misura di euro 100.000, da corrispondersi al raggiungimento del 100 per cento di predefiniti obiettivi annuali aziendali, riproporzionata ai parametri di incentivazione (*under/over performance*), per un valore variabile da un minimo di euro 50.000 a un massimo di euro 130.000, previa specifica deliberazione del Cda.

Quanto, invece, al Cda nominato per il triennio 2020-2022, l'Assemblea ne ha determinato i compensi in:

- euro 25.000 quale compenso fisso annuo lordo, che matura in ragione della durata della permanenza nella carica, in favore di ciascun Consigliere;
- euro 80.000, quale compenso fisso annuo lordo, che matura in ragione della durata della permanenza nella carica, in favore della Presidente del Consiglio di amministrazione, comprensivi del compenso per la carica di Consigliere.

Nella seduta del 29 dicembre 2020, il Cda ha deliberato di attribuire all'Ad un compenso annuo lordo onnicomprensivo²⁸, 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 da 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. L'importo spettante sarà riproporzionato ai parametri di incentivazione (*under/overperformance*), collegata al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle *policy* di Gruppo.

Il Cda, nella seduta del 2 febbraio 2021, ha deliberato di prevedere, per ciascun componente del Comitato *Audit* e Controllo rischi, un compenso annuo lordo, che matura in ragione della

²⁷ Che assorbe l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di Consigliere.

²⁸ Che assorbe l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di Consigliere.

permanenza nella carica, pari al 30 per cento di quello deliberato dall'Assemblea per ciascuno di essi per la carica di Consigliere ovvero di Consigliere e Presidente del Cda.

Nella tabella che segue si dà conto dei compensi spettanti ai membri del Cda per l'esercizio finanziario in esame, posti a confronto con quelli del precedente anno.

Tabella 5 – Compensi Consiglio di amministrazione*

Funzioni	2019	2020		
		fino al 28/12/2020	dal 29/12/2020	Totale 2020
Presidente**	85.000	84.534	438	84.973
di cui:				
compenso fisso	85.000	84.534	438	84.973
Deleghe	-	-	-	-
A.d. - D.g.***	712.458	719.500	2.164	721.664
di cui:				
compenso fisso A.D.	65.000	64.644	356	65.000
parte fissa	-	-	-	-
Deleghe	-	-	-	-
parte variabile	121.000	129.553	-	129.553
compenso D.G.	400.000	397.808	1.808	399.616
parte variabile D.G.	126.458	127.495	-	127.495
Consigliere	24.300	24.167	137	24.304
Consigliere	24.300	24.167	137	24.304
Consigliere	24.300	24.167	137	24.304
Totale	870.358	876.535	3.014	879.549

*Tutti i compensi sono stati proporzionati ai giorni effettivi di carica.

**Il compenso riconosciuto al Presidente in carica fino al 28 dicembre 2020 tiene conto sia del compenso annuale per la carica di Consigliere, sia di quello per la carica di Presidente del Comitato Audit e Controllo Rischi (CACR), pari ad euro 19.615.

Il compenso riconosciuto, invece, al Presidente in carica, con decorrenza dal 29 dicembre 2020, tiene conto del compenso per la carica di Consigliere. Il compenso per la carica di Presidente del CACR è pari ad euro 24.000.

*** Le somme tengono conto dei compensi fissi e variabili ricevuti in qualità di A.d. e D.g. RFI precisa che per l'A.D. e D.G. in carica dal 29/12/2020 non sono stati deliberati compensi variabili relativi all'esercizio finanziario 2020.

Fonte: elaborazione Corte dei Conti su dati RFI

Il 29 aprile 2020 il CdA in sede di consuntivazione degli obiettivi 2019 dell'Ad e del Dg ha riconosciuto il raggiungimento degli obiettivi assegnati e corrisposto un emolumento accessorio di 121 mila euro in qualità di AD e di 126.458 euro in qualità di DG.

2.2.2. I sindaci

Come per l'esercizio precedente, 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 33.000 e, per ciascuno degli altri sindaci effettivi, un compenso fisso annuo lordo, che matura in ragione della durata della permanenza nella carica, di euro 25.000.

Nella tabella che segue si dà conto dei compensi spettanti ai membri del Collegio sindacale per l'esercizio finanziario in esame, posti a confronto con quelli del precedente anno.

Tabella 6 – Compensi Collegio sindacale

Funzioni	2019	2020		
		fino al 28/12/2020	dal 29/12/2020	Totale 2020
Presidente	33.300	33.118	181	33.298
Sindaco	25.200	25.062	137	25.199
Sindaco	25.200	25.062	137	25.199
Sindaco supp.	-	-	-	-
Sindaco supp.	-	-	-	-
Totale	83.700	83.241	455	83.696

Fonte: elaborazione Corte dei Conti dati RFI

2.3. L'articolazione organizzativa

Nel 2020 l'assetto organizzativo è stato interessato da taluni interventi.

In particolare, nell'ambito del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (Sicigr), è stato istituito il presidio organizzativo *Risk Management & Dpo*, a diretto riporto dell'Ad, allo scopo di assicurare l'identificazione e la valutazione dei rischi aziendali e di individuarne i relativi rimedi.

Sono state modificate, inoltre, missione, responsabilità ed articolazione organizzativa della Direzione affari legali, societari e *compliance*, con l'istituzione di un presidio specialistico di *compliance* finalizzato al controllo dei rischi normativi e regolamentari²⁹ di non conformità nei processi aziendali e nelle relative procedure, nonché al supporto all'evoluzione del *business* e ai processi decisionali del *management*.

Inoltre, sono stati attuati interventi volti a rafforzare il presidio dei processi *core* relativi alla gestione dei processi di internalizzazione tecnologica e delle stazioni.

Sotto il primo profilo, è stato istituito un presidio organizzativo denominato *Interlocking Building*³⁰, avente responsabilità diretta sul processo di internalizzazione degli apparati centrali a calcolatore (Acc) e apparati centrali a calcolatore multistazione (Acc-m), con funzioni di soggetto tecnico e di coordinamento delle attività di realizzazione degli impianti internalizzati a livello territoriale³¹. Data la complessità gestionale ed organizzativa che la nuova struttura deve garantire, è configurata come nuova Unità produttiva aziendale.

²⁹ Rientranti nel perimetro definito nell'ambito del *framework* del Modello di *Compliance*.

³⁰ A diretto riporto della Direzione produzione.

³¹ Tale intervento organizzativo risponde alla necessità di armonizzare la realizzazione/riconfigurazione di sopraindicati apparati con il Piano di implementazione dell'ERTMS, per facilitare l'attrezzaggio di tale sistema sull'intera rete entro il 2035.

Quanto al secondo aspetto, la struttura *Network 600 Stazioni*, nell'ambito della Direzione produzione e deputata alla valorizzazione, gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché all'erogazione dei servizi di pulizia e decoro delle stazioni presidiate, è stata ridenominata Direzione fabbricati viaggiatori (DFV) in considerazione dell'ampliamento del suo perimetro di operatività, in quanto ora presidio unico delle 2.195 stazioni, delle quali assume la responsabilità, attraverso un'articolazione territoriale e la confluenza delle strutture territoriali Terminali e servizi delle Direzioni Territoriali Produzione³².

Al 31 dicembre 2020, l'organigramma di RFI presenta 19 strutture a diretto riporto dell'Ad e del Dg.

2.4 Il sistema di controllo interno

Il presente paragrafo illustra l'articolazione del sistema di controllo di RFI, che si accompagna all'attività svolta dal Collegio dei revisori.

2.4.1. La società di revisione

L'Assemblea ordinaria degli azionisti, in data 31 marzo 2020, ha confermato l'affidamento dell'incarico di revisione legale dei conti, per il triennio 2020-2022, in capo alla medesima Società di revisione legale dei conti già in precedenza operante, per un compenso complessivo, per l'intera durata dell'incarico, di euro 1.038.372, iva esclusa. Con riferimento all'esercizio 2020, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e al suo *network* è pari a euro 534 mila, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (euro 254 mila).

2.4.2 L'*internal auditing*

Presso RFI è istituita la funzione di *internal auditing*, che dipende funzionalmente dal Presidente.

Il 29 maggio 2017 il Cda ha deliberato di integrare le attività del Comitato *Audit* e di aggiornare conseguentemente la denominazione in "Comitato *Audit* e Controllo Rischi". Il Cda in carica per il triennio 2020-2022, nella seduta del 2 febbraio 2021, ha, quindi, deliberato la costituzione

³² Per un presidio omogeneo delle strutture territoriali acquisite, sono state inoltre istituite 5 aree fabbricati viaggiatori, a diretto diporto del responsabile della DFV, dalle quali Terminali e Servizi dipendono gerarchicamente.

del nuovo comitato *Audit* e Controllo rischi, e ha approvato il relativo regolamento che, tra l'altro, prevede che la Presidenza del Comitato sia attribuita al Presidente.

RFI ha riferito che il Piano annuale delle attività di *internal auditing*, condiviso tra la Direzione *internal audit* e il comitato di *audit* ed approvato dal Cda della società, è stato elaborato sulla base delle indicazioni del vertice societario e dell'Organismo di vigilanza, oltre che delle Linee guida della Direzione centrale *Audit* di FS.

Secondo le precisazioni rese in sede istruttoria, in attuazione del predetto Piano per il 2020 e su richiesta del vertice societario, la suindicata Direzione ha concluso, nel 2020, n. 39 attività di *internal audit*, di cui n. 3 *follow up* finalizzati a verificare l'efficace attuazione delle azioni migliorative del sistema di controllo interno.

I processi sui quali si è maggiormente concentrata l'attività di *internal audit* sono rappresentati nella tabella che segue.

Tabella 7 – Attività di *internal audit*

Processi	Quantitativo
Produzione servizi	9
Negoziante ed approvvigionamento lavori, servizi e forniture	7
Sicurezza esercizio ambiente e lavoro	7
Gestione del patrimonio	5
Investimenti	4
Manutenzione	4
Totale	36*

*A tale quantitativo vanno aggiunti i n. 3 *Follow up* citati nel testo.

Fonte: RFI

La valutazione di sintesi (*rating*) sull'effettivo stato del disegno e dell'operatività del Sicigr è espressa secondo una scala di valutazione a quattro livelli: "non soddisfacente", nel caso in cui il Sicigr non è risultato adeguato o operativo; "Necessari miglioramenti significativi", in presenza di debolezze diffuse e/o significative che possono pregiudicare l'adeguatezza e l'operatività del Sicigr; "Necessari alcuni miglioramenti", in presenza di debolezze specifiche e/o moderate che però non pregiudicano l'adeguatezza e l'operatività del Sicigr; "Soddisfacente", quando il Sicigr risulta nel suo complesso adeguato e operativo.

Per quanto riguarda il 2020, RFI ha riferito che una sola attività di *internal audit* ha evidenziato un Sicigr non adeguato, né operativo, con un *rating* "Non soddisfacente"; 8 interventi hanno invece riportato un giudizio negativo del Sicigr, *rating* "necessari miglioramenti significativi".

Ha rappresentato, altresì, che il monitoraggio dei Piani di azione effettuato nel 2020 e nel 2021 ha evidenziato un tendenziale rispetto, da parte dei responsabili dei processi aziendali (*process owner*) delle tempistiche nella definizione delle azioni migliorative e nel fornire le informazioni sul loro grado di attuazione.

2.4.3 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. 8 giugno 2001, n. 231. Il 2 febbraio 2021 il Cda ne ha approvato l'aggiornamento, con revisioni che hanno interessato le parti generale e speciale³³, anche alla luce dell'evoluzione normativa in materia³⁴. RFI ha riferito inoltre dell'attivazione di percorsi formativi rivolti al personale, con l'obiettivo di diffondere i contenuti dell'aggiornamento.

L'Organismo di vigilanza (Odv) vigila sul funzionamento e l'osservanza del modello organizzativo, di gestione e controllo.

L'Odv in carica nell'esercizio finanziario in esame e sino al 18 dicembre 2020 è stato nominato nella riunione del Cda del 18 dicembre 2017; ne fanno parte un componente esterno, professionista in possesso di alte e specifiche competenze in materia, il responsabile della Direzione *internal audit*, un sindaco effettivo di RFI. Il compenso annuo lordo loro spettante è stato determinato in euro 30.000 per il Presidente e in euro 15.000 per l'altro componente esterno (il sindaco effettivo).

Giunto a scadenza, l'Organismo 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.

2.4.4 Misure di prevenzione della corruzione e compliance

RFI si è dotata, su base volontaria, di un *framework* unico volto alla prevenzione dei fenomeni di corruzione, che si compone, oltre al Modello di cui al d.lgs. n. 231 del 2001, di cui sopra,

³³ Con riferimento alla parte generale, è stata ridefinita la metodologia adottata per l'aggiornamento del documento a seguito della ridefinizione delle responsabilità conseguente alla istituzione della struttura organizzativa *Compliance* (su cui *infra*), nonché modificata la parte speciale per conformità con l'introduzione di nuovi reati presupposto da parte del legislatore.

³⁴ Tra le novità normative si segnala il d.lgs 14 luglio 2020, n. 75, attuativo della Direttiva 2017/1371, relativa alla lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale, comportante l'ampliamento del catalogo dei reati rilevanti ai sensi del d.lgs. 231 del 2001 ai danni della pubblica amministrazione.

dell' *Anti Bribery & Corruption Management System* (ABC System) e delle Linee di indirizzo sulla politica anticorruzione. Particolare attenzione viene posta 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.

A beneficio del rafforzamento del sistema di controllo interno, sono stati istituiti 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 & DPO* (sopra accennata), come evoluzione del preesistente presidio di *Risk Officer*, in un'ottica di rafforzamento dei presidi di controllo di secondo livello.

Peraltro, nel 2022 RFI ha aggiornato la disciplina sul processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni, anche anonime, in coerenza con la normativa vigente.

RFI ha inoltre realizzato iniziative di *Corporate Governance* (in particolare, corsi formativi aziendali in tema di diritto societario e degli appalti pubblici), mirate al rafforzamento e alla diffusione delle misure di legalità e trasparenza all'interno della Società.

Nell'ottica di assicurare il costante miglioramento dei processi di appalto, sia con riguardo alla fase di affidamento, che alla successiva fase contrattuale e gestionale, RFI ha riferito che sono stati individuati taluni ambiti di intervento per ampliare lo spettro di azione e l'efficacia dei presidi aziendali ad essi riferiti, e in particolare: lo strumento contrattuale dell'accordo quadro, per il quale sta valutando di introdurre una segregazione tra il processo di affidamento delle concrete prestazioni da quelli di gestione del contratto; la disciplina delle modifiche/varianti contrattuali, rispetto alle quali è in corso di elaborazione, alla data dell'istruttoria, una documentazione ricognitiva delle ipotesi di modifica ai sensi della normativa vigente anche ad ausilio delle strutture aziendali che gestiscono i contratti; la mappatura dei contratti di subappalto, al fine di presidiare e controllare i soggetti impegnati nei cantieri ferroviari, con l'introduzione di una banca dati unica per la raccolta della documentazione relativa alle verifiche dei requisiti di legge e di contratto dei subappaltatori. Nel 2020 RFI ha istituito il presidio specialistico di *Compliance*, avente il ruolo di controllare i rischi normativi e/o regolamentari di non conformità nei processi aziendali e nelle relative

procedure, ivi incluso anche quello della commissione di illeciti penali di natura corruttiva; il presidio è gestito attraverso il sistema unico di autoregolamentazione, volto alla prevenzione dei fenomeni di corruzione, di cui si è detto in precedenza.

3. LE RISORSE UMANE

3.1. La consistenza

Il personale RFI constava, al 31 dicembre 2020, di 26.395 unità, di cui 259 dirigenti e 26.136 tra addetti e quadri (nel 2019, si contavano invece n. 26.407 dipendenti, di cui 251 dirigenti e 26.156 tra addetti e quadri). Il saldo deriva da uscite per 2.078 unità e ingressi per 2.066 unità. RFI riferisce come il *turnover* abbia consentito di perseguire l'indirizzo, proprio anche dei precedenti esercizi finanziari, di un miglioramento del *mix* generazionale e l'accrescimento di competenze tecnologiche e professionali.

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

Tabella 8 – Consistenza media 2020

Consistenza media	2019	2020	Var. ass.
Dirigenti	246	258	12
Quadri	5.615	5.352	-263
Altro personale	20.466	20.585	119
Totale	26.327	26.195	-132

Fonte: RFI

3.2. Il costo del personale

Nel biennio si registra un decremento del personale a ruolo (-9,7 per cento), dei costi per lavoro interinale (-15,4 per cento) e degli altri costi collegati al personale (-3,9 per cento). Presentano invece un incremento i costi del personale con il rapporto di lavoro autonomo (27,6 per cento). Complessivamente il costo decresce da 1,52 mld a 1,37 mld.

Tabella 9 – Costo del personale

(migliaia)

	2019	2020	Variaz. assol.	Variaz. perc.
Personale a ruolo	1.485.623	1.340.869	-144.754	-9,7
<i>Salari e stipendi</i>	1.103.847	985.649	-118.198	-10,7
<i>Oneri sociali</i>	297.311	251.411	-45.900	-15,4
<i>Altri costi del personale a ruolo</i>	- 1.266	17.702	18.968	1498,3
<i>Trattamento di fine rapporto</i>	71.730	70.391	-1.339	-1,9
<i>Accantonamenti e rilasci</i>	14.001	15.716	1.715	12,2
Personale autonomo e collaborazioni	98	125	27	27,6
<i>Salari e stipendi</i>	66	11	-55	-83,3
<i>Oneri sociali</i>	32	114	82	256,3
Altri costi	34.703	32.864	-1.839	-5,3
<i>Lavoro interinale/personale distaccato/stage</i>	4.223	3.572	-651	-15,4
<i>Altri costi collegati al personale</i>	30.480	29.292	-1.188	-3,9
Totale	1.520.424	1.373.858	-146.566	-10,67

Fonte: RFI

3.3. La formazione

Il 2020 si è caratterizzato per una sostanziale tenuta dei processi abilitativi e formativi, nonché per la forte spinta alla digitalizzazione, resasi necessaria anche a fronte della pandemia da Covid-19, che ha determinato una revisione dei modelli didattici ed una riprogettazione dell'offerta formativa, con necessità di adeguare le competenze metodologiche dei formatori interni e l'alfabetizzazione digitale dei fruitori dei corsi.

Parallelamente alle campagne di formazione per gli utenti dei corsi, da marzo 2020 Rfi si è dunque concentrata sull'*upskill* dei formatori interni, lavorando anche sulla capacità di autoproduzione di corsi digitali.

Nel corso dell'esercizio finanziario in esame, sono state fornite circa 309.400 giornate/uomo, con circa 23.147 partecipazioni.

3.4 Le consulenze e prestazioni professionali

Le consulenze e le prestazioni professionali sono valorizzate nel bilancio tra i costi per servizi, per un importo rispettivamente di euro 560 mila e 8,37 mln.

La tabella che segue mostra il dettaglio delle prestazioni professionali.

Tabella 10 – Dettaglio prestazioni professionali

(mln)

	2019		2020	
	Importo	Incidenza %	Importo	Incidenza %
Legali esterni	7,97	88,95	7,67	91,64
Società di revisione legale	0,54	6,03	0,38	4,54
Spese notarili	0,13	1,45	0,07	0,84
Altro*	0,32	3,57	0,25	2,99
Totale	8,96	100,00	8,37	100,00

* La voce include prevalentemente i compensi dei Consulenti tecnici di parte, dei collaudatori, delle prestazioni professionali equiparate, delle prestazioni per servizi generali e amministrativi, nonché i relativi rimborsi spese.

Fonti: dati RFI

In merito al recepimento delle Linee guida ANAC n. 12 del 2018, per i servizi legali RFI si avvale dell'Albo degli avvocati e consulenti fiduciari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, la iscrizione al quale può essere fatta attraverso il sito istituzionale della Capogruppo. L'Albo è gestito direttamente da FS, presso la Direzione Centrale *General Counsel*, Affari Societari e *Compliance*, mentre i singoli incarichi vengono conferiti dalle competenti strutture delle Società del Gruppo FS che di volta in volta richiedono la prestazione. L'aggiornamento dell'Albo da parte di FS Italiane avviene con cadenza annuale.

4. LA SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO E DEL LAVORO

Il Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (PSE) e il Piano annuale della sicurezza del lavoro e tutela ambientale (PdLA) sono gli strumenti societari per la pianificazione e il controllo delle iniziative realizzate per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza; essi, nel complesso, costituiscono il Piano annuale integrato della sicurezza di RFI.

Dal 2019 al 2021 (ed anche successivamente) RFI ha svolto l'attività di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, in possesso dell'autorizzazione di sicurezza (AdS) rilasciata dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa). Alla data di conclusione dell'istruttoria, l'ultimo rinnovo dell'Autorizzazione di Sicurezza è avvenuto a dicembre 2021, ai sensi del Reg. Ue 762/2018³⁵. L'SGS, nel caso di RFI, è una delle tre componenti del più ampio Sistema integrato di gestione per la sicurezza (Sigs).

RFI, nell'ambito della stessa AdS rilasciata da Ansfisa, assolve:

- al ruolo di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra, linea S. Sepolcro – Perugia P.S. Giovanni – Terni, come definito dal Protocollo attuativo tra Regione umbra, Umbria TPL e Mobilità s.p.a. e RFI;

- al ruolo di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria dell'intera Stazione di Settimo Torinese. Infine, RFI mantiene l'AdS per la tratta di confine “Bardonecchia -Modane (esclusa)”, rilasciata nel maggio 2018 dall'Autorità preposta alla sicurezza delle ferrovie francesi (*Établissement public de sécurité ferroviarie*); pertanto la gestione della circolazione e la manutenzione su tale tratta continuano ad essere a carico di RFI, pur essendo in parte su territorio francese.

Con riguardo alle prestazioni di sicurezza nell'esercizio ferroviario, la tabella che segue illustra la distribuzione degli incidenti ferroviari avvenuti 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.

³⁵ L'Autorizzazione conferma la formalizzazione dell'accettazione del Sistema di gestione della sicurezza (SGS) e delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura RFI, per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, manutenzione e funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi la manutenzione e funzionamento del sistema del controllo del traffico e di segnalamento, in conformità al quadro normativo di riferimento.

Tabella 11 - Incidenti significativi*

Descrizione	Incidenti significativi**	
	2019	2020
Collisione di treno con veicolo ferroviario	0	1
Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	3	3
Deragliamenti di treno	5	6
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	4	6
Incidenti alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	50	54
Incendi a bordo di materiale rotabile	2	0
Altro (incidente)	5	10
Totale	69	80

*Come definiti dal d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50, di "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie".

**I dati sono aggiornati al 29 luglio 2022.

Fonte: Banca dati pericoli RFI

RFI precisa in proposito che i dati comprendono, oltre agli eventi a responsabilità RFI, anche a quelli a responsabilità imputabile alle imprese ferroviarie e a responsabilità esterna; questi ultimi – si specifica in sede istruttoria – costituiscono la maggior parte degli eventi classificati come “incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile” e sono eventi incidentali, ossia non legati alla sicurezza intrinseca del sistema ferroviario gestito (tecnica, manutentiva o gestionale della circolazione), ma causati da indebiti comportamenti/violazioni da parte di persone presenti in aree ferroviarie.

5. FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI

5.1 Stato degli impegni finanziari

Nella seguente tabella si riporta lo stato degli investimenti finanziati dallo Stato e dall'Ue nel 2020 e nel 2019.

Tabella 12 - Investimenti finanziati da Stato e UE

(migliaia)

Periodo di riferimento	Σ Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31/12/2019	130.689.243	80.775.465	7.125.770	80.261.439	42.788.008	514.026
Al 31/12/2020	139.549.838	86.522.867	4.803.235	84.167.789	48.223.736	2.355.078
Var. assol.	8.860.595	5.747.402	(2.322.535)	3.906.350	5.435.728	1.841.052

Fonte: dati RFI.

Nota:

- "risorse disponibili": includono le risorse di competenza statale e dell'Ue attribuite a RFI per la realizzazione di investimenti infrastrutturali di competenza con atti di finanziamento già finalizzati alla data di riferimento del bilancio in questione;
- "erogazioni": includono le risorse riferite alla grandezza di cui sopra ma effettivamente incassate da RFI alla data di riferimento del bilancio in questione;
- "crediti iscritti in bilancio": includono i crediti iscritti a valere sulle "risorse disponibili", in base al principio di "ragionevole certezza" dell'esigibilità del credito stesso (ad esempio, per le risorse statali stanziati mediante la Legge di bilancio vengono iscritte tra i crediti in relazione allo stanziamento annuale, in taluni casi¹ entro il limite dello stanziamento triennale, previsto dalla legge di Bilancio stessa);
- "contabilizzato": avanzamento contabile dei lavori (es. Sviluppo della Rete, Manutenzione straordinaria, Upgrading) effettuati per la quota parte coperta dalle "risorse disponibili".

Le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2020 ammontano a circa 139,55 mld di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle leggi di bilancio, che quelli previsti da provvedimenti normativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Ue. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2019, si registra un incremento di 8,86 mld, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2020. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2020 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 86,55 mld.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2020 a 84,17 mld e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2019, registrano un incremento di 3,91 mld.

I crediti iscritti in bilancio, a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili", ammontano a 4,8 mld e comprendono i crediti verso il Mef ed il Mit (ora Mims), per gli stanziamenti derivanti dalle leggi di bilancio e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati. Infatti, a seguito della modifica del criterio di erogazione da parte dello Stato delle

risorse per investimenti, esse, a decorrere dal 1° gennaio 2006, sono attribuite non più con versamenti in conto capitale, bensì mediante contributi in conto impianti (art. 1, comma 86, della l. 23 dicembre 2005, n. 266).

Investimenti infrastrutturali

Nel corso del 2020 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 4,19 mld, con un decremento di 253 mln di euro (circa il 5,7 per cento) rispetto all'anno precedente, con la precisazione che l'avanzamento economico preso a riferimento comprende esclusivamente la produzione relativa ai progetti di investimento RFI.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1,2 mld ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 2,97 mld alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e a interventi diffusi sul territorio (di cui 240 mln per interventi di carattere tecnologico).

5.2 Valutazione della *performance*

Al fine di valutare la *performance* del gestore, l'art. 8 del CdP- I (2022-2026) stabilisce che "RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente secondo una metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti. Tale misurazione sarà riferita ad un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva". Il contratto prevede, inoltre, che, fatti salvi i casi di forza maggiore, di fatto del terzo o comunque di mancanza di responsabilità del gestore, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15 per cento, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato, il gestore è soggetto al pagamento di una penale pecuniaria.

Con riferimento ad alcune criticità riscontrate in precedenza sull'attività di monitoraggio e controllo del Mit sulla *performance* del gestore e sull'impiego delle risorse pubbliche, la Società ha riferito che con il decreto ministeriale Mit-Mef n. 87 del 7 marzo 2019 di approvazione del Contratto di programma 2017-2021 è stata adottata la nuova metodologia di calcolo disciplinata dall'art. 8, commi 1-6.

È stata pertanto integrata la metodologia di determinazione degli indicatori al fine di individuare anche le modalità di misurazione delle *performance* attuative di programmi di investimento e di progettazioni definitive e studi di fattibilità tecnico-economica di investimenti rilevanti³⁶.

Con l'aggiornamento 2018-2019, all'art. 8 del CdP-I sono stati aggiunti il comma 2-bis e 2-ter³⁷. Per l'anno 2021, con nota n. 522 del 30 aprile 2021, sono stati comunicati i dati di consuntivo per l'anno 2020, nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della *performance* dell'esercizio 2021 per i singoli interventi oggetto della misurazione della *performance* e per i singoli programmi di investimento delle tabelle A01 e A02.

Per l'anno 2020, con nota 517 del 30 aprile 2020, RFI ha comunicato al Ministero i dati di consuntivo dell'anno 2019 nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della *performance* dell'esercizio 2020 per i singoli interventi oggetto della misurazione della *performance*. La Società rappresenta che le *performance* registrate nell'anno 2019 su ogni singolo intervento del paniere monitorato, per cause attribuibili al Gestore, rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore al 15 per cento).

RFI riferisce che, in conformità alla metodologia condivisa ed utilizzata, sono stati forniti sia gli scostamenti complessivi registrati rispetto ai valori obiettivo, sia gli scostamenti attribuiti alle sole responsabilità del gestore dell'infrastruttura e che pertanto rispondono ai criteri salvaguardia definiti dal CdP. Coerentemente, sono stati calcolati per ogni singolo progetto, progettazione e programma di investimento sia l'indicatore di *performance* riferito agli

³⁶ La metodologia di calcolo della *performance* dei "Programmi" e delle "Progettazioni" è parte integrante della documentazione dell'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I ed è riportata nell'Appendice 8.

³⁷ In base ai commi richiamati, RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare, per un paniere rispettivamente costituito dai programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del CdP-I (comma 2-bis) e da progetti di fattibilità tecnico-economica e/o progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti (comma 2-ter) gli obiettivi di *performance* dell'anno in corso e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente secondo una nuova metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti e allegata alla Relazione al CdP (appendice n. 8). Con riferimento ai primi, è inoltre previsto che gli elementi su cui viene misurata la *performance* del Gestore sono costituiti dai seguenti due indicatori rappresentativi di ogni singolo programma oggetto di valutazione: le *milestone*, funzione dell'indicatore fisico attribuito ad ogni programma di investimento oggetto di valutazione; I produzione, funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) per ciascun programma di investimento individuato. Con riguardo, invece, ai secondi, si stabilisce che ai fini della consuntivazione degli obiettivi annui, una progettazione di fattibilità tecnico-economica e/o una progettazione definitiva si ritiene eseguita quando è acquisita l'approvazione in linea tecnica della progettazione da parte del Referente di progetto nominato, con apposita comunicazione organizzativa, dall'Ad della Società.

È inoltre previsto il pagamento di una penale pecuniaria a carico del Gestore (fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancata responsabilità di questi, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del Contratto), al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 30 per cento, nell'un caso rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato sul singolo programma di investimento individuato, nell'altro tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quello complessivo delle opere progettate.

scostamenti complessivi, sia l'indicatore di performance riferito ai soli scostamenti attribuibili a RFI.

RFI evidenzia inoltre che, per gli scostamenti per cause attribuibili al Gestore registrati nel 2020:

- 1) su ogni singolo progetto di investimento del paniere monitorato, gli scostamenti rientrano nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore o uguale al 15 per cento);
- 2) sul valore complessivo delle opere progettate, lo scostamento rientra nei limiti contrattualmente ammessi (scostamento inferiore o uguale al 30 per cento);
- 3) su ogni singolo programma di investimento individuato alle tabelle A01 e A02 del CdP, le variazioni rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore o uguale al 30 per cento).

5.3 Ricorso al mercato per il finanziamento delle opere infrastrutturali

Come è stato riferito da questa Corte nei precedenti referti, per la realizzazione delle opere infrastrutturali RFI ha fatto ricorso ad operazioni sul mercato finanziario.

La tabella che segue evidenzia l'ammontare complessivo dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2020.

Tabella 13 - Finanziamenti delle opere

(migliaia)

Descrizione	31.12.2019	31.12.2020	Variazione assoluta
Finanziamenti da banche	1.199.866	1.000.428	-199.438
Passività del <i>leasing</i>	52.532	44.877	-7.655
Debiti verso altri finanziatori	86.093	56.036	-30.057
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.951.426	2.136.038	-815.388
Totale Finanziamenti	4.289.917	3.237.379	-1.052.538

Fonte: Bilancio RFI

I finanziamenti da banche a medio/lungo termine ed a breve termine per 1 mld sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 3,02 mln e rappresentano interamente debiti verso la Banca europea per gli Investimenti (Bei); il decremento pari a 199,43 mln rispetto al 31

dicembre 2019 è relativo alla diminuzione, per euro 198,03 mln, per i rimborsi di quote capitale effettuati nel 2020 e, per euro 1,40 mln, dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I debiti verso altri finanziatori a medio/lungo termine ed a breve termine, pari a 56,04 mln, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa depositi e prestiti (Cdp); il relativo decremento, pari a 30,06 mln rispetto al 31 dicembre 2019, è dovuto al rimborso, nel 2020, di pari importo delle quote capitale.

I debiti finanziari verso società del Gruppo a medio/lungo termine ed a breve termine per 2,14 mld sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 4,39 mln; essi si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti dalla Capogruppo rispettivamente con Cdp e Bei per il finanziamento di investimenti, ai finanziamenti collegati alle *tranches* dell'emissione obbligazionaria che FS ha collocato sul mercato nel 2013, e per gli anni dal 2017 al 2020 nell'ambito del "FS EMTN Programme", oltre al finanziamento *intercompany* a valere di un prestito bancario perfezionato nel 2020 da FS con un istituto bancario privato.

5.4 Investimenti in ricerca e sviluppo

Nel 2020, il volume di spesa per gli investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa 19,9 mln.

La tabella che segue ne illustra il dettaglio.

Tabella 14 - Spese per ricerche e sviluppo

(mln)

	2019	2020	Var. assoluta
Tecnologie per la sicurezza	20,9	14,7	-6,2
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	3,1	5,1	2,0
Difesa ambiente e territorio	0,6	0,1	-0,5
Totale	24,6	19,9	-4,7

Fonte: RFI

Gli investimenti in sviluppi tecnologici mostrano un decremento, in linea con l'andamento registrato negli ultimi anni.

6. ATTIVITÀ NEGOZIALE

La Capogruppo e RFI bandiscono numerose gare per la realizzazione di opere e lavori o la fornitura di materiali, componenti e servizi e a tal fine RFI effettua i propri acquisti in base alle direttive comunitarie, come recepite nel codice dei contratti pubblici e nel regolamento per le attività negoziali delle società del Gruppo FS, nonché nelle disposizioni di Gruppo inerenti alle Condizioni generali di contratto per gli appalti di forniture e lavori.

Nella precedente relazione si riferiva che il Collegio sindacale aveva rilevato alcuni profili di criticità nell'attività di approvvigionamento di servizi e forniture. RFI ha comunicato di aver posto "particolare attenzione alla gestione delle modifiche relative ai contratti stipulati dalla Direzione acquisti, a cominciare dalla redazione della procedura operativa direzionale "Attività Negoziali" COp 364/RFI del 30 ottobre 2020, che vi dedica uno specifico paragrafo.

In particolare, con tale procedura è stato istituito un presidio di controllo delle modifiche contrattuali in capo alla Direzione acquisti di RFI, con l'obiettivo di verificare la conformità di tali modifiche alla normativa di riferimento. L'individuazione di tale Direzione per lo svolgimento dell'attività in esame, secondo le precisazioni di RFI, è nata dall'esigenza di garantire la terzietà rispetto alla gestione contrattuale nell'ambito di una dedicata fase dell'esecuzione. La Direzione acquisti, infatti, si occupa di verificare la sostenibilità giuridica delle motivazioni sottese alla modifica, analizzando quindi la sussistenza dei presupposti normativi di cui all'art. 106 del d.lgs. n. 50 del 2016 e supportando il responsabile del procedimento per la fase esecutiva nella corretta formalizzazione delle motivazioni stesse e nell'adempimento dei relativi obblighi informativi.

Tale attività procedimentale interna consente quindi un maggior controllo sull'andamento del contratto, anche ai fini di una corretta programmazione dell'esigenza di acquisto da parte delle strutture committenti.

Queste ultime, con cadenza annuale, sono tenute a redigere un programma dell'attività negoziale, ricomprendendovi tutte le prevedibili iniziative da assumere e le scadenze degli impegni programmati. Sulla base di tali programmi viene assemblato e redatto il Piano di attività negoziale di RFI, che raccoglie le attività negoziali da porre in essere nel corso dell'anno e le relative tempistiche presunte di attivazione, al fine di soddisfare efficacemente le esigenze delle strutture committenti.

7. IL CONTENZIOSO

La direzione Affari societari, legali e *compliance* è competente per la gestione del contenzioso penale, civile, amministrativo e regolatorio, mentre il contenzioso del lavoro e quello concernente la gestione degli immobili non strumentali è stato delegato a due institori rispettivamente dirigenti di Capogruppo FS e Ferservizi.

Dai dati forniti in sede istruttoria dalla Società si evidenzia che, nel biennio 2019-2020, il valore complessivo delle cause civili contro la Società (che rappresentano la parte più rilevante del contenzioso), al lordo di rivalutazione e interessi, è diminuito, passando da 6,943 mld del 2019 a 6,598 mld del 2020.

Tabella 15 – Valore del contenzioso

(mln)			
Anno	Valore delle cause civili contro Ente	Valore delle cause civili contro Terzi	Valore dei contenziosi amministrativi
2019	6.943,18	162,77	208,31
2020	6.597,81	235,46	195,35

Fonte: RFI

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio per tipologia del giudizio e per materia delle cause pendenti al 31 dicembre 2020.

Tabella 16 - Dettaglio per tipologia del giudizio e per materia delle cause pendenti al 31.12.2020

(mln)

Contenziosi Civili contro Ente 2020			
Materia	N° procedimenti pendenti	Valore	Stima di soccombenza
Appalti	202	5.994,69	391,90
Espropriazioni e asservimenti	186	59,02	15,03
Varie	226	544,10	41,66
Totale	614	6.597,81	448,59
Contenziosi Civili contro Terzi 2020			
Materia	N° procedimenti pendenti	Valore	Stima di soccombenza
Appalti	26	55,18	1,40
Espropriazioni e Asservimenti	17	9,52	0,02
Varie	220	170,76	1,15
Totale	263	235,46	2,57
Contenziosi Amministrativi 2020			
Materia	N° procedimenti pendenti	Valore	Stima di soccombenza
Appalti	50	63,84	8,68
Espropriazioni e Asservimenti	100	20,18	2,83
Varie	170	111,33	1,15
Totale	320	195,35	12,65

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 provveduto a notificare all’Autorità citata e alle altre parti interessate un ricorso al Tar Lombardia, per l’annullamento della nota dell’11 maggio 2022, avente ad oggetto il Regime tariffario speciale a favore di RFI – applicazione alla fornitura per usi diversi da trazione, nonché per l’annullamento della relazione dell’Autorità n. 212/2022/I/Com del 17 maggio 2022, recante la Rendicontazione dell’utilizzo delle risorse destinate al contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nei settori elettrico e del gas naturale, con particolare riferimento al punto 3.2.2.

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

Il ricorso è stato notificato ad Arera, a Cassa per i servizi energetici e ambientali, nonché, agli altri soggetti individuati come controinteressati.

Alla data dell'istruttoria doveva essere fissata l'udienza.

Impugnazione del Lodo arbitrale RFI-FCA NV depositato in data 15 luglio 2013. Subtratta AV/AC Novara-Milano. La Corte di appello di Roma, con sentenza del settembre 2015, in accoglimento dell'impugnazione di RFI, ha dichiarato la nullità del lodo avente ad oggetto parte delle riserve iscritte da FCA in corso d'opera, condannando FCA alla restituzione con gli interessi della differenza fra quanto pagato da RFI in esecuzione del Lodo (circa 187 mln) e la minor somma cui FCA ha diritto all'esito del giudizio di appello (circa 10 mln).

Avverso la sentenza, FCA ha proposto ricorso in cassazione e RFI ricorso incidentale. Con sentenza n. 3260 del 2 febbraio 2020, la Corte di cassazione ha rigettato il ricorso principale di FCA e dichiarato inammissibile il ricorso incidentale di RFI, compensando le spese tra le parti. Il giudice di legittimità ha, dunque, confermato integralmente la sentenza della Corte di appello di Roma (nelle more oggetto di un'istanza congiunta di RFI-FCA di correzione, con rideterminazione in riduzione di euro 900 mila dell'importo dovuto a FCA a titolo di riserve). L'ulteriore giudizio per revocazione della sentenza d'appello proposto da FCA 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. FCA ha presentato ricorso in cassazione, nel quale RFI si è costituita con controricorso. Alla data dell'istruttoria non risultava fissata udienza.

Impugnazione del Lodo arbitrale RFI-STRABAG (già Adanti s.p.a.). Raddoppio della linea ferroviaria Cagliari - Golfo Aranci nel tratto Decimomannu - San Gavino. Sulle vicende processuali di questo contenzioso si è già riferito nella precedente relazione, cui si rinvia. Al momento della chiusura dell'istruttoria il giudizio era ancora pendente.

Arbitrato RFI-Mercitalia Logistics s.p.a. In data 8 luglio 2022, RFI e Mercitalia Logistics s.p.a. hanno sottoscritto un compromesso, con il quale è stata devoluta ad un Collegio arbitrale irrituale la risoluzione della controversa insorta tra le parti. La stessa trae origine da una richiesta di Mercitalia, rivolta a RFI, concernente la rifusione di spese, per circa 34 mln, che Mercitalia 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. Tale compendio, originariamente di proprietà di RFI, è stato poi trasferito, nel 2008, per il tramite di un'operazione di scissione a Mercitalia.

La decisione è fissata al 28 aprile 2023.

Procedura di infrazione (caso SA32179). Nel marzo 2004 la DG *Competition* della Commissione Europea ha avviato un'indagine formale nei confronti dello Stato italiano riguardante un presunto caso di aiuto di Stato ai sensi dell'art. 107 del TFUE.

La pratica oggetto di indagine attiene a 4 operazioni di *asset allocation* realizzate a favore di Trenitalia e di FS Logistica.

La Società conferma, in corso di istruttoria, che la procedura in questione non risulta conclusa.

Sconto K2. Per quanto riguarda l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato di annullamento del DM 92T, si è già riferito nel precedente referto sulla complessa vicenda processuale. Allo stato ancora non è definita la vertenza tra RFI, Trenitalia, Mercitalia, Mims e Mef (i Ministeri erano stati chiamati in causa da RFI per garanzia e manleva delle somme a titolo di Sconto K2 che saranno eventualmente riconosciute alle controparti).

Contenzioso con l'URFS. Per quanto concerne i due giudizi promossi da RFI dinanzi al TAR Lazio avverso le decisioni dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) n. 18/2006 e n. 83/2007, si segnala che RFI ha provveduto ad impugnare al Consiglio di Stato la sentenza del Tar Lazio n. 9381/2017 (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 lo scorso 26 agosto.

Impugnativa delle delibere nn. 70 e 76 del 2014 dell'ART, in materia di regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie.

Dopo lo sfavorevole giudizio davanti al Tar Piemonte, il 9 settembre 2019 il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 6108, ha accolto l'appello di RFI e annullato la delibera ART n. 70/2014, in riforma della sentenza di primo grado.

Il giudice di appello ha espressamente rilevato che, in via ordinaria, i canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura sono stabiliti al costo di circolazione direttamente legato all'uso da parte delle imprese ferroviarie dell'infrastruttura e che nel canone di accesso possono essere tuttavia incluse componenti aggiuntive a copertura dei costi di investimento, tra cui il "rendimento del capitale investito".

Il giudice di appello ha, altresì, precisato che "dal carattere retroattivo dell'annullamento consegue l'obbligo conformativo per l'Autorità di colmare «ora per allora» il vuoto regolatorio determinato dall'anzidetta ablazione, attraverso l'adozione di un atto tecnicamente retroattivo, dal momento che i relativi effetti sono fatti decorrere da un momento antecedente rispetto al perfezionarsi della fattispecie. [...] L'Autorità di regolazione, nel rinnovare il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015, dovrà compiere un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza, consentendo la partecipazione di tutti gli operatori interessati".

Le imprese ferroviarie interessate al sopra richiamato procedimento, finalizzato alla determinazione delle somme oggetto di recupero in favore di RFI, saranno le sole due imprese operanti nel "segmento AV" (segnatamente Italo-NTV e Trenitalia) dal momento che il perimetro applicativo della delibera n. 70/2014, in materia di pedaggio, era riferito esclusivamente a tale tipologia di traffico.

Contro tale sentenza sono state promosse le seguenti iniziative giudiziarie: i) ricorso per "revocazione" da parte di Italo-NTV; ii) coinvolgimento dell'ART in tale giudizio tramite proposizione di "revocazione incidentale"; iii) autonomo ricorso per "revocazione" da parte di Trenitalia s.p.a.

Con sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha dichiarato inammissibili i ricorsi per revocazione della sentenza n. 6108/19 proposti da Italo-NTV, dall'ART e da Trenitalia.

L'ART ha poi proposto anche ricorso innanzi alle Sezioni Unite della Corte di Cassazione, notificato in data 23 dicembre 2019, sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione da parte del giudice amministrativo che avrebbe invaso arbitrariamente il campo di discrezionalità tecnica riservato all'Autorità attraverso l'esercizio di poteri di cognizione e di decisione non previsti dalla legge. La Corte di Cassazione, con ordinanza n. 5627 del 21 febbraio 2022, ha dichiarato inammissibile il ricorso dell'ART, nonché quello incidentale proposto da Trenitalia ed il controricorso di NTV.

L'ART, nel frattempo, con delibera n. 39 del 25 marzo 2021, ha avviato il procedimento regolatorio con indizione di consultazione per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015.

Il 17 giugno 2021 è stata pubblicata la delibera n. 88 del 2021 con cui l'ART ha concluso il procedimento di cui sopra, fissando i criteri per la rideterminazione del canone in questione. Secondo il disposto della citata delibera RFI dovrà recuperare un importo pari a circa 125 mln al netto dell'attualizzazione. La delibera 88/21 è stata impugnata con ricorso straordinario al Capo dello Stato dall'impresa Italo-NTV e RFI, con atto di opposizione, ne ha chiesto la trasposizione innanzi al competente Tar.

In data 7 settembre 2022, Italo-NTV ha depositato in giudizio una dichiarazione di sopravvenuta carenza di interesse alla decisione del ricorso in questione.

Infine, sempre con riferimento alla delibera n. 70 del 2014, è pendente l'appello di NTV innanzi al Consiglio di Stato (udienza fissata al 2 febbraio 2023).

Giudizi relativi ad incidenti ferroviari.

Incidente di Livraga. Con riferimento al procedimento penale pendente presso la Procura della Repubblica di Lodi, riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione allo svio del treno AV 9595 avvenuto in Livraga il 6 febbraio 2020 a seguito del quale hanno perso la vita i due macchinisti, la Procura ha emesso l'avviso di conclusione indagini preliminari dal quale risulta formulata la contestazione dei reati di disastro ferroviario

colposo e omicidio colposo nei confronti di alcuni soggetti. Risulta poi contestato a carico anche di RFI l'illecito amministrativo di cui all'art. 25-*septies* del d. lgs. 231/2001.

Incidente di Viareggio. In relazione al procedimento penale scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 - il 6 settembre 2021 la IV Sezione Penale della Corte di Cassazione ha depositato le motivazioni della decisione emessa l'8 gennaio 2021. Per quanto riguarda le ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società, tutte le società condannate in grado di appello per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25-*septies* del d. lgs. 231 del 2001, incluse RFI e Trenitalia s.p.a. (nonché Mercitalia Rail s.r.l., quale beneficiaria della scissione del ramo Cargo di Trenitalia), sono state definitivamente assolte dall'incolpazione perché "il fatto non sussiste" (l'assoluzione già disposta in primo e secondo grado in favore di FS s.p.a. e FS Logistica s.p.a, oggi Mercitalia Logistics s.p.a., in assenza di ricorso da parte del Procuratore generale, erano già divenute definitive). Per le restanti questioni relative a responsabilità penali individuali il giudizio è stato rinviato alla Corte di appello di Firenze.

8. LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

8.1 Bilancio d'esercizio

Il bilancio dell'esercizio 2020, approvato dall'Assemblea il 7 aprile 2021, è stato redatto³⁸ in base ai principi internazionali (*International Accounting Standards* – IAS e *International Financial Reporting Standards* – IFRS), emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB) e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), nonché nel presupposto della continuità aziendale.

Il bilancio è costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note. La relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla relazione sulla gestione. Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio del costo storico salvo che per le ipotesi in cui è obbligatoria l'applicazione del "*fair value*".

L'Ad e il Dirigente preposto in carica, nella loro attestazione alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio di esercizio di RFI al 31 dicembre 2020, ne hanno attestato l'adequatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio 2020, nonché che il bilancio in esame, redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti in ambito comunitario ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002, corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili ed è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria.

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'articolo 2429 cod. civ., nella relazione sul progetto di bilancio, ha espresso parere favorevole circa l'approvazione del bilancio in esame.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha rilasciato in data 23 marzo 2021 la relazione ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 39 del 2010, nel cui giudizio afferma che la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

³⁸ RFI ha optato per l'esenzione al consolidamento di cui all'Ifrs 10; ha dunque redatto il bilancio di esercizio. Il bilancio consolidato è redatto dalla Capo Gruppo FS, da cui RFI è direttamente controllata.

Si espongono di seguito i principali risultati di bilancio conseguiti, nonché gli effetti sul conto economico legati alla pandemia da Covid-19.

8.2 Situazione patrimoniale

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

Tabella 17 - Stato patrimoniale - Attivo

	2019	2020	Var Ass.
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	34.134.291.747	34.471.610.169	337.318.422
Investimenti immobiliari	1.114.517.288	1.099.022.108	(15.495.180)
Attività immateriali	695.256.574	787.458.933	92.202.359
Attività per imposte anticipate	-	-	-
Partecipazioni	141.555.961	143.776.042	2.220.081
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	575.395.107	110.525.954	(464.869.153)
Crediti commerciali non correnti	1.676.576	1.754.646	78.070
Altre attività non correnti	4.037.578.944	3.236.147.348	(801.431.596)
Totale attività non correnti	40.700.272.197	39.850.295.200	(849.976.997)
Rimanenze	863.848.979	928.399.837	64.550.858
Crediti commerciali correnti	676.855.930	578.713.729	(98.142.201)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	689.333.428	558.737.137	(130.596.291)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	540.334.140	338.868.500	(201.465.640)
Crediti tributari	16.515.637	266.367	(16.249.270)
Altre attività correnti	2.125.444.149	1.438.006.336	(687.437.813)
Totale attività correnti	4.912.332.263	3.842.991.906	(1.069.340.357)
Totale attività	45.612.604.460	43.693.287.106	(1.919.317.354)

Fonte: RFI

Le attività, che da 45,6 miliardi nel 2019 passano a 43,7 miliardi nel 2020, registrano un decremento (- 1,92 mld), dovuto alla diminuzione che riguarda sia le attività non correnti (pari a 39,85 mld nel 2020, -850 mln rispetto al 2019), sia alle attività correnti (pari a 3,84 mld, -1,1 mld rispetto al 2019).

Il decremento delle prime è in via principale da ascrivere alla flessione delle attività finanziarie non correnti (inclusi derivati), che da 575,4 mln passano 110,5 mln; si tratta esclusivamente di crediti per finanziamenti e non anche, come nel 2019, di crediti verso il Mef per contributi quindicennali da riscuotere. A ciò si accompagna, nell'ambito delle attività correnti, la

diminuzione che presentano le attività finanziarie correnti (inclusi derivati), che da 689,3 mln del 2019 riportano nel 2020 un ammontare di 558,7 mln.

La tabella che segue mostra la composizione e l'andamento nel biennio delle attività finanziarie correnti e non correnti.

Tabella 18 – Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

(migliaia)

	31.12.2019			31.12.2020			variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti verso il Mef per contributi quindicennali da riscuotere	489.094	590.326	1.079.420	-	497.060	497.060	(489.094)	(93.266)	(582.360)
Crediti per finanziamenti	86.824	-	86.824	110.709	-	110.709	23.885	-	23.885
Altri crediti finanziari	-	99.504	99.504		62.080	62.080	-	(37.424)	(37.424)
Totale	575.918	689.830	1.265.748	110.709	559.140	669.849	(465.209)	(130.690)	(595.899)
Fondo di svalutazione	(523)	(497)	(1.020)	(183)	(403)	(586)	340	94	434
Totale netto fondo di svalutazione	575.395	689.333	1.264.728	110.526	558.737	669.263	(464.869)	(130.596)	(595.465)

Fonte: RFI

Tali attività includono, per la parte più significativa, dei crediti verso il Mef per contributi quindicennali da riscuotere (che, come evidenziato, si ascrivono nel 2020 alle sole attività finanziarie correnti), pari a 497,06 mln (rispetto all' 1,08 mld del 2019) e, nello specifico, relativi, per 97,06 mln, ai contributi quindicennali, previsti dall'art. 1, comma 84, della l. 23 dicembre 2005, n. 266, per la realizzazione di investimenti ferroviari, acquisiti mediante un'operazione di anticipazione dei flussi attualizzati, nonché, per 400 mln, ai contributi quindicennali, previsti dall' art. 1, comma 964, della l. 27 dicembre 2006, n. 296, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/ AC della Linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione di tali crediti verso il Mef per 582,36 mln è ascrivibile:

- per 190,33 mln, alla riduzione netta dei contributi previsti dal sopra richiamato art. 1, comma 84, della l. n. 266 del 2005, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 9,67 mln relativo agli interessi maturati nel 2020 e della riduzione a seguito

dell'incasso di 200 mln del contributo annuo da parte dell'Istituto finanziatore in virtù della delega all'incasso a questo conferita;

- per 392,03 mln alla riduzione netta dei contributi previsti dal surrichiamato art. 1, comma 964, l. n. 296 del 2006, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 7,97 mln relativo agli interessi maturati nel 2020 e della riduzione a seguito dell'incasso di 400 mln avvenuto nel 2020.

Infine, gli altri crediti finanziari, iscritti nell'ambito dei crediti correnti, ammontano, nel 2020, ad 62,08 mln (99,50 mln nel 2019), con un decremento di 37,42 mln da imputare principalmente alla diminuzione del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

La tabella che segue mostra le consistenze, ad inizio e a fine esercizio, delle partecipazioni, raggruppate per categoria.

Tabella 19 – Consistenza delle partecipazioni

<i>(migliaia)</i>		
Partecipazioni in	Valore netto al 31.10.2019	Valore netto al 31.10.2020
Imprese controllate	85.467	87.767
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	49.012	48.932
Totale	141.556	143.776

Fonte: RFI

Le partecipazioni, che si assestano a 143,78 mln, nel corso del 2020 hanno registrato un incremento di 2,22 mln, dovuto alla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della Infrarail Firenze s.r.l., compensato dalla riduzione della partecipazione in Interporto Marche s.p.a. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero-Società di Partecipazioni s.p.a., pari a 149,79 mln, che non risulta in evidenza in quanto interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal Mef a valere sul capitolo 7122 e riversati alla controllata.

Lo stato delle partecipazioni in imprese controllate e collegate è evidenziato nella tabella seguente.

Tabella 20 – Partecipazioni

(migliaia)

CONTROLLATE	SEDE	Capitale sociale	Utile/ perdita	Patrimonio netto 2020	% partec.	PN di pertinenza (a)	Valore di carico (b)	Differenza (b)-(a)
<i>Blu Jet srl</i>	Messina	200	31	1.283	100,0	1.283	200	-1.083
Tunnel Ferroviario del Brennero - s.p.a.	Roma	985.791	2	987.838	89,7	886.516	48.455	-838.061
Terminal Italia S.r.l.	Roma	7.346	2.222	24.000	100,0	24.000	9.238	-14.762
<i>Blufferries S.r.l.</i>	Messina	20.100	3.923	35.704	100,0	35.704	21.229	-14.475
Grandi Stazioni Rail	Roma	4.303	5.905	55.952	100,0	55.952	3.145	-52.807
<i>Infrarail Firenze srl</i>	Firenze	5.500	1.210	6.653	100,0	6.653	5.500	-1.153
COLLEGATE								
Quadrante Europa Terminal Gate s.p.a.	Verona	16.876	-55	14.189	50,0	7.094	7.077	-17

Fonte: RFI

La componente più significativa delle “Altre attività non correnti e correnti” (ammontante, al netto del fondo di svalutazione, a 4,67 mld nel 2020; 6,16 mld nel 2019) è rappresentata dai crediti verso il Mef e verso il Mit, che passano a 4,43 mld nel 2020 da 5,77 mld nel 2019. La variazione negativa di 1,34 mld si deve ai decrementi per incassi per 6,35 mld, compensati dall’iscrizione per contributi in conto esercizio, merci e conto impianti e investimenti per 5,01 mld.

La tabella seguente ne illustra l’andamento nel biennio 2019-2020.

Tabella 21 – Crediti verso il Mef e il Mit* al 31/12

(migliaia)

	31/12/2019	incrementi	decrementi	31/12/2020
Contributi in c/esercizio				
- Mef cap. 1541	-	1.015.557	(1.015.557)	-
- Mit* cap.7255	7.100	5.680	(7.100)	5.680
- Cap. 1300: Contributi art. 196 – DL Rilancio	-	270.000	(270.000)	-
Contributo merci				
Mit*: cap. 1274-7302	119.906	100.000	(101.003)	118.903
Contributi in c/impianti e investimenti				
- Mef: cap 7122-7123-8000	4.411.537	3.596.900	(4.332.879)	3.675.558
- Mit: cap. 7060-7515-7518-7528-7540-7564-7549-1274	1.234.812	20.000	(624.196)	630.616
Totale	5.773.355	5.008.137	(6.350.735)	4.430.757

*ora Mims

Fonte: RFI

La voce disponibilità liquide e mezzi equivalenti è pari, nel 2020, a 338,87 mln, rispetto ai 540,33 mln del 2019, con una diminuzione di 201,47 mln.

La tabella che segue ne illustra il dettaglio.

Tabella 22 – Dettaglio disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(migliaia)

	31/12/2019	31/12/2020	Var. assol.
Depositi bancari e postali	3.173	3.283	110
Denaro e valori in cassa	452	272	(180)
Conti correnti di tesoreria	536.987	335.446	(201.541)
Altri	111	112	1
Totale	540.723	339.113	(201.610)
Fondo svalutazione	(389)	(244)	145
Totale netto fondo svalutazione	540.334	338.869	(201.465)

Fonte: RFI

Il decremento è dovuto essenzialmente alla riduzione del saldo del conto corrente di tesoreria nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal Mef relativi al Contratto di programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa. Inoltre, risultano in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 21,78 mln e pignoramenti per 1,85 mln che costituiscono “somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali”.

La tabella che segue mostra i dati relativi allo stato patrimoniale passivo.

Tabella 23 – Stato patrimoniale - Patrimonio netto e Passivo

	2019	2020	Var. assol.
Patrimonio netto			
Capitale sociale	31.528.425.067	31.528.425.067	-
Riserve	157.488.956	172.585.606	15.096.650
Riserve di valutazione	(184.174.945)	(175.689.614)	8.485.331
Utili (Perdite) portati a nuovo	1.911.630.567	2.098.466.919	186.836.352
Utile (perdita) di esercizio	301.933.002	38.291.246	(263.641.756)
Totale Patrimonio Netto	33.715.302.647	33.662.079.224	(53.223.423)
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	2.497.189.276	1.897.419.663	(599.769.613)
TFR e altri benefici ai dipendenti	513.963.378	446.460.912	(67.502.466)
Fondi rischi e oneri	473.714.028	579.362.830	105.648.802
Passività per imposte differite	-	-	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	53.570.861	40.764.849	(12.806.012)
Debiti commerciali non correnti	18.682.221	18.020.947	(661.274)
Altre passività non correnti	122.878.990	111.472.121	(11.406.869)
Totale passività non correnti	3.679.998.754	3.093.501.322	(586.497.432)
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	1.740.196.258	1.295.082.314	(445.113.944)
Debiti commerciali correnti	3.180.907.749	2.547.169.562	(633.738.187)
Debiti per imposte sul reddito	43.581	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	14.006.040	14.292.029	285.989
Altre passività correnti	3.282.149.431	3.081.162.655	(200.986.776)
Totale passività correnti	8.217.303.059	6.937.706.560	(1.279.596.499)
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-
Totale passività	11.897.301.813	10.031.207.882	(1.866.093.931)
Totale Patrimonio Netto e passività	45.612.604.460	43.693.287.106	-1.919.317.354

Fonte: RFI

Il patrimonio netto ammonta nel 2020 a 33,66 mld, con un decremento di 53,22 mln rispetto al 2019 (-0,16 per cento), esercizio in cui era pari ad euro 33,71 mln.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2020, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da n. 31.528.425.067 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di euro 31.528.425.067.

La riserva legale ammonta a 98,72 mln; il relativo incremento si deve all'attribuzione a questa della quota dell'utile 2019 per un importo di 15,1 mln. La riserva straordinaria è invece pari a 73,86 mln, come il precedente esercizio.

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2020 ammontano a 2,1 mld e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 186,83 mln derivante dalla destinazione dell'utile del bilancio 2019 deliberato dall'Assemblea del 31 marzo 2020.

L'esercizio si chiude con un utile di 38,29 mln, con una flessione di 263,64 mln rispetto al precedente esercizio, in cui si era attestato a 301,93 mln.

La tabella che segue illustra il dettaglio dei debiti commerciali non correnti e correnti.

Tabella 24 – Debiti commerciali non correnti e correnti

(migliaia)

	2019			2020			Var. assol.		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	12.553	2.528.337	2.540.890	11.923	1.986.374	1.998.297	(630)	(541.963)	(542.593)
Acconti commerciali	6.129	55.620	61.749	6.098	60.675	66.773	(31)	5.055	5.024
Debiti commerciali v.so Società del gruppo	-	585.365	585.365	-	486.544	486.544	-	(98.821)	(98.821)
Debiti per contratti di costruzione	-	11.586	11.586	-	13.577	13.577	-	1.991	1.991
Totale	18.682	3.180.908	3.199.590	18.021	2.547.170	2.565.191	(661)	(633.738)	(634.399)

Fonte: RFI

Il totale dei debiti, sia non correnti che correnti (2,6 mld nel 2020 rispetto ai 3,2 mld del 2019), presenta una diminuzione complessiva di 634,4 mln, che è in via quasi totalitaria dovuta alla flessione dei debiti correnti (-633,7 mln). La maggiore variazione negativa si registra con riferimento dei debiti correnti verso i fornitori (-541,96 mln) ed è sostanzialmente dovuta ai pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio relativi a lavori d'investimento.

I debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto pari a 98,8 mln, dovuto principalmente ai minori debiti per fatture da ricevere verso le imprese consociate (per 74,8 mln), verso la consociata Fercredit s.p.a. per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo (per 24,66 mln), nonché relativi a fatture ricevute verso le consociate principalmente riferiti ad Italferr s.p.a. (16,9 mln), parzialmente compensata dai maggiori debiti verso la Capogruppo (per 16,4 mln) e verso le imprese controllate (per 1,2 mln).

Le altre passività non correnti e correnti sono pari nel 2020 ad euro 3,19 mld, rispetto ai 3,40 mld del 2019, e si compongono in via principale degli acconti per contributi (2,47 mld nel 2020 rispetto ai 2,73 mld del 2019).

La tabella che segue ne illustra il dettaglio.

Tabella 25 – Acconti per contributi

(migliaia)

	31/12/2019	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31/12/2020
Mef	691.878	3.614.541	(3.538.346)	(149.792)	618.282
Mit*	1.529.977	20.000	(332.802)	-	1.217.175
Fesr	49.171	110.456	(127.510)	-	32.117
Ten	22.762	12.695	(1.090)	-	34.366
Altre p.a.	433.479	379.265	(249.432)	-	563.312
Altri terzi	4.080	-	-	-	4.080
Totale	2.731.347	4.136.957	(4.249.180)	(149.792)	2.469.332

*ora Mims

Fonte: RFI

Il decremento netto degli acconti di 262 mln deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso Mit (ora Mims), Mef ed altri enti, esposti tra le altre attività non correnti e correnti e le altre attività finanziarie non correnti e correnti, dei decrementi derivanti dall'utilizzo tramite allocazione sulle immobilizzazioni in corso e per la copertura degli oneri finanziari, nonché del decremento netto pari a 149,79 mln esposto nelle "Altre variazioni", relativo agli aumenti di capitale sociale erogati alla Tunnel Ferroviario del Brennero s.p.a., come riportato nell'ambito delle "Partecipazioni", di cui sopra.

Con riguardo ai finanziamenti a medio/lungo e a breve termine, si rinvia al relativo capitolo della presente Relazione.

8.2.1. Stato patrimoniale riclassificato

La tabella seguente riporta i dati dello stato patrimoniale riclassificato nell'esercizio 2020, posti a raffronto con l'esercizio 2019.

Tabella 26 - Stato patrimoniale riclassificato

(mln)

	2019	2020	Variazione assoluta
Attività			
Capitale circolante netto	(1.455)	(1.011)	444
Altre attività nette	2.571	1.436	(1.135)
Capitale circolante	1.116	425	(691)
Immobilizzazioni tecniche	35.944	36.358	414
Partecipazioni	142	144	2
Capitale immobilizzato netto	36.086	36.502	416
TFR	(514)	(446)	68
Altri fondi	(474)	(579)	(105)
TFR e Altri fondi	(988)	(1.025)	(37)
Attività Nette Possedute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	36.214	35.902	(312)
Posizione finanziaria netta a breve	524	412	(112)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.961	1.818	(143)
Posizione finanziaria netta	2.485	2.230	(255)
Mezzi propri	33.729	33.672	(57)
COPERTURE	36.214	35.902	(312)

Fonte: RFI

Il capitale investito netto è pari, nel 2020, a 35,9 mld (36,21 mld nel 2019), con una diminuzione di 312 mln, che si deve in via principale al decremento del capitale circolante di 691 mln di euro, in parte compensato dall'incremento del capitale immobilizzato netto, per 416 mln.

In particolare, il capitale circolante passa da 1,16 mld a 425 mln (-691 mln), per la variazione negativa di 1,135 mld delle "altre attività nette", principalmente per l'effetto di minori crediti verso il Mef, Mit e UE e altri (1,341 mld).

La riduzione di questa voce, nell'ambito del capitale circolante, è parzialmente compensata dall'incremento di 444 mln di euro del capitale circolante netto, che aumenta per effetto dei minori debiti commerciali non correnti e correnti (634 mln), di maggiori rimanenze di magazzino (65 mln) e dell'incremento dei contratti in costruzione (10 mln), compensati da minori acconti a fornitori (157 mln) e da minori crediti commerciali correnti e non correnti (108 mln).

Quanto al capitale immobilizzato netto (36,50 mld nel 2020 rispetto ai 36,09 mld del 2019), la voce registra un incremento di 416 mln, ascrivibile all'aumento degli immobili, impianti e macchinari (di 337 mln e che deriva principalmente dagli investimenti nei grandi progetti infrastrutturali, dagli investimenti nelle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e dagli interventi diffusi sul territorio principalmente di carattere

tecnologico), delle attività immateriali (92 mln), e delle partecipazioni (2 mln) e a minori investimenti immobiliari (15 mln).

Con specifico riferimento al tfr e agli altri fondi, si registra, un decremento di 68 mln del primo ed un incremento di 105 mln dei secondi, per l'effetto combinato dei nuovi accantonamenti (209 mln) ed utilizzi, rilasci e riclassifiche (104 mln).

La posizione finanziaria netta (indebitamento netto) migliora, passando da 2,49 mld a 2,23 mld, in quanto le coperture (35,9 mld nel 2020 rispetto ai 36,21 mld del 2019) presentano una flessione di 312 mln, maggiore del decremento dei mezzi propri (-57 mln; inclusi debiti per derivati), pari a 33,66 mld contro i 33,72 mld del 2019. Il risultato dipende dal miglioramento della posizione finanziaria netta a breve (112,44 mln) e della posizione finanziaria netta a medio/lungo (143,18 mln).

I mezzi propri ammontano a 33,67 mld e presentano, nell'esercizio finanziario in esame, una flessione di 57 mln. RFI precisa che i mezzi propri esposti nello stato patrimoniale riclassificato includono, rispetto al patrimonio netto, i debiti derivanti da strumenti finanziari di copertura (derivati).

8.3 Conto economico

La tabella che segue mostra i dati relativi al conto economico del 2020, raffrontati a quelli registrati nel 2019.

Tabella 27 - Conto economico

	2019	2020	Variaz. Assol.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.648.789.988	2.375.561.265	(273.228.723)
Altri proventi	126.058.305	115.952.912	(10.105.393)
Totale ricavi operativi (a)	2.774.848.293	2.491.514.177	(283.334.116)
Costo del personale	(1.520.424.449)	(1.373.857.506)	146.566.943
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(889.089.520)	(739.717.843)	149.371.677
Costi per servizi	(736.882.714)	(827.117.031)	(90.234.317)
Costi per godimento beni di terzi	(32.624.686)	(32.921.276)	(296.590)
Altri costi operativi	(107.522.620)	(69.910.555)	37.612.065
Costi per lavori interni capitalizzati	992.525.234	884.768.853	(107.756.381)
Totale costi operativi (b)	(2.294.018.755)	(2.158.755.358)	135.263.397
Ammortamenti (c)	(118.739.101)	(90.141.561)	28.597.540
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore (d)	(23.665.447)	(44.513.422)	(20.847.975)
Accantonamenti (e)	12.177.721	(127.000.000)	(139.177.721)
Risultato operativo (EBIT) (a+b+c+d+e)	350.602.711	71.103.836	(279.498.875)
Proventi e oneri finanziari	(34.401.342)	(32.812.416)	1.588.926
Proventi finanziari	8.513.329	1.315.892	(7.197.437)
Oneri finanziari	(42.914.671)	(34.128.308)	8.786.363
Risultato prima delle imposte	316.201.369	38.291.420	(277.909.949)
Imposte sul reddito	(14.268.367)	(174)	14.268.193
Risultato di esercizio delle attività continuative	301.933.002	38.291.246	(263.641.756)
Risultato netto di esercizio	301.933.002	38.291.246	(263.641.756)

**Per una più corretta esposizione, nel 2020 le penalità attive e passive da "performance regime" sono state riclassificate nei ricavi delle vendite e prestazioni e i ricavi per altri rimborsi sono stati riclassificati a rettifica dei costi per servizi. Anche la colonna di confronto è stata modificata.*

Fonte: RFI

RFI presenta nel 2020 un risultato netto d'esercizio positivo, pur se in rilevante diminuzione, pari ad euro 38,29 mln, rispetto agli euro 301,933 mln del precedente esercizio finanziario (-263,64 mln).

L'utile è stato destinato, per il 5 per cento (pari in valore assoluto ad euro 1,91 mln) a riserva legale; la parte restante, pari ad euro 36,38 mln ad utili portati a nuovo.

La tabella che segue illustra il dettaglio della voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni".

Tabella 28 – Dettaglio ricavi delle vendite e delle prestazioni

(migliaia)

	2019	2020	Variazione assoluta
Ricavi da servizi di trasporto	-	-	-
Ricavi da servizi di infrastruttura	1.193.242	771.139	-422.103
Ricavi da servizi in concessione	2.500	9.961	7.461
Pedaggio	1.180.699	752.642	-428.057
Servizi di traghettamento	10.043	8.536	-1.507
Altri ricavi da servizi	308.650	256.241	-52.409
Ricavi per Servizi accessori	203.658	147.853	-55.805
Ricavi da servizi diversi	57.121	48.064	-9.057
-Prestazioni sanitarie	39.553	29.418	-10.135
-Ricavi GSM-R	3.387	4.121	734
-Altri ricavi diversi	14.181	14.525	344
Lavori conto terzi	42.985	57.322	14.337
Vendita materiale	4.886	3.002	-1.884
Ricavi da contratti con i clienti	1.501.892	1.027.380	-474.512
Ricavi diversi	1.033.152	1.242.933	209.781
Contributi da Stato	1.022.656	1.291.237	268.581
Contributi UE	238	38	-200
Noli e altri accantonamenti o rilasci	10.258	-48.342	-58.600
Ricavi da gestione immobiliare	113.746	105.248	-8.498
Canoni di locazione	94.892	87.469	-7.423
Riaddebito oneri condominiali e IRE	14.243	14.600	357
Vendita spazi pubblicitari	4.611	3.179	-1.432
Altri ricavi delle vendite e prestazioni	1.146.898	1.348.181	201.283
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.648.790	2.375.561	-273.229

Fonte: dati RFI

I ricavi da servizi di infrastruttura, 77,14 mln nel 2020 rispetto al 1,19 mld del 2019, presentano un decremento di 422,1 mln, che si devono in via principale alla diminuzione dei ricavi per pedaggi (752,62 mln nel 2020 rispetto all'1,18 mld del 2019; - 428,06 mln), che si deve (per 420,86 mln) alla riduzione dei volumi di traffico ferroviario causato dalle misure di contrasto alla diffusione della pandemia e (per 7,19 mln), alla riclassifica del saldo negativo delle penali attive e passive da *performance regime* ed inadempimento contrattuale (precedentemente allocate negli "Altri proventi" e "Altri costi operativi") e alla contabilizzazione delle penali passive da Circolazione introdotte nel 2020 dalla delibera ART n. 40/2020.

Presentano un incremento di 209,78 mln i ricavi diversi, la cui crescita è legata in via principale allo stanziamento di 270 mln di contributi previsti dal d.lgs. del 19 maggio 2020, n. 34, compensato parzialmente da minori contributi per Contratto di programma per 1,42 mln e contributi UE per 200 mila euro.

Sul piano dei costi, la voce "Costo del personale" è pari a 1,37 mld (1,52 mld nel 2019).

La voce presenta un decremento complessivo di 146,57 mln, principalmente per i minori costi del personale a ruolo che diminuiscono di 144,75 mln (di cui 35,45 mln ascrivibili alla pandemia da Covid-19), e degli altri costi, che registrano una flessione di 1,84 mln, in parte compensati da un incremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 27 mila euro.

La voce “materie prime” presenta una riduzione di 149,37 mln (739,72 mln nel 2020, rispetto ai 889,09 mln del 2019), connessa in via prevalente all’emergenza sanitaria dovuta alla diffusione della pandemia.

Gli oneri per lavori interni capitalizzati, pari a 884,77 mln nel 2020 (992,53 mln nel 2019) si riferiscono a costi interni per impiego di personale e oneri indiretti, per 364,11 mln, e a costi per materiali utilizzati per gli investimenti, per 520,66 mln. Le minori capitalizzazioni registrate nel corso del 2020 rispetto all’analogo periodo dell’esercizio precedente (-107,76 mln) sono principalmente attribuibili ad un minor prelievo di materiali legato al contenimento delle attività dovute all’effetto Covid-19.

8.3.1 Conto economico riclassificato

La tabella che segue illustra i dati relativi al conto economico riclassificato del 2020, posti a confronto con quelli dell’esercizio finanziario precedente.

Tabella 29 - Conto economico riclassificato

(mln)

	2019	2020	Var. assoluta
RICAVI OPERATIVI	2.775	2.492	(283)
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.649	2.376	(273)
Altri proventi	126	116	(10)
COSTI OPERATIVI	(2.294)	(2.159)	135
Costo del personale	(1.520)	(1.374)	146
Altri costi netti	(774)	(785)	(11)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	481	333	(148)
Ammortamenti	(119)	(90)	29
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(24)	(45)	(21)
Accantonamenti	12	(127)	(139)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	350	71	(279)
Proventi e oneri finanziari	(34)	(33)	1
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	316	38	(278)
Imposte sul reddito	(14)	0	14
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	302	38	(264)
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	-	-	-
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	302	38	(264)

Fonte: RFI

Come sopra detto, nel 2020 il bilancio di RFI presenta un risultato netto positivo pari a 38 mln di euro, in decremento di 264 mln rispetto al precedente esercizio, in cui ammontava a 302 mln. I ricavi operativi si attestano a 2,49 mld, in diminuzione di 283 mln rispetto al precedente esercizio (in cui ammontavano a 2,78 mld), specie in ragione della diminuzione di 273 mln dei ricavi delle vendite e prestazioni ascrivibile alla variazione negativa dei ricavi da pedaggio, causati per 421 mln dalla riduzione dei volumi di traffico in termini di treni-km per effetto della pandemia da Covid-19.

I costi operativi, pari a 2,16 mld (2,29 mld nel 2019), sono diminuiti di 135 mln, soprattutto per la riduzione di 146 mln della voce “Costo del personale” a causa in particolare dei minori costi del personale a ruolo (-144 mln).

Il margine operativo lordo (*Ebitda*) del 2020 si attesta a 333 mln (481 mln nel 2019), con una flessione di 148 mln.

Medesimo andamento presenta l'*Ebit* (71 mln rispetto ai 350 mln del 2019), che subisce una diminuzione di 279 mln, legato in particolare all'incremento di 139 mln della voce

“Accantonamenti”, che è connesso all’effetto combinato dei rilasci 2019 (12 mln) e degli accantonamenti 2020 (127 mln), entrambe riguardanti la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell’occupazione.

8.3.2. Effetti Covid sul conto economico

Nella Relazione sulla gestione dell’esercizio finanziario in esame, RFI ha offerto una tabella – che si riporta di seguito – rappresentativa della stima dei principali effetti imputabili al Covid-19 sul conto economico al 31 dicembre 2020, rispetto al 31 dicembre 2019.

Tabella 30 – Effetti Covid sul conto economico

	(mln)
	Effetti COVID
RICAVI OPERATIVI	(212)
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(213)
Ricavi da contratti con i clienti	(478)
Altri ricavi vendite e prestazioni	265
Altri proventi	1
COSTI OPERATIVI	95
Costo del personale	35
Altri costi netti	60
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(117)
Saldo della gestione finanziaria	30
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(87)
Imposte sul reddito	0
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	(87)
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	0
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	(87)

Fonte: RFI

Come evidenzia la tabella, gli effetti negativi stimati sul risultato netto di esercizio sono pari a 87 mln (sicché, in assenza di questi, il risultato netto avrebbe riportato un valore di 125 mln).

La variazione negativa dei ricavi operativi è pari a 212 milioni di euro riconducibile principalmente al decremento dei ricavi da pedaggio (421 mln di euro) e dei connessi ricavi per vendita di trazione elettrica (33 mln di euro) a causa della riduzione del traffico ferroviario, parzialmente compensato dallo stanziamento di 270 mln di euro previsto dal d.lgs. 19 maggio 2020, n. 34. L'emergenza sanitaria, inoltre, ha portato ad un rallentamento e, in alcuni casi, al fermo di diverse prestazioni legate al trasporto, causando una riduzione di ricavi pari a 13 mln, di cui 10 mln relativi a servizi di accesso alle aree di sosta e 3 mln a servizi complementari ai sensi del d.lgs. n. 112 del 2015. La drastica riduzione delle corse e le limitazioni nello

svolgimento dei servizi di collegamento, inoltre, hanno determinato una riduzione dei ricavi da servizio di traghettamento pari a circa 2 mln.

Anche le prestazioni sanitarie hanno registrato una rilevante riduzione dei ricavi, pari a circa 10 mln, per effetto delle minori visite svolte per il fermo delle attività.

La gestione immobiliare, infine, è stata fortemente condizionata dalla scelta di concedere ai locatori degli esercizi commerciali fortemente penalizzati dalla pandemia uno sconto pari a tre mensilità (complessivamente 7 mln). Tali minori ricavi sono stati compensati parzialmente dall'incremento dei riaddebiti per oneri condominiali relativi alle misure di pulizia e sanificazione nelle stazioni pari a circa 2 mln.

I costi operativi registrano un decremento pari a 95 mln rispetto all'anno precedente, di cui 35 mln riconducibili alla voce "Costo del personale" e 60 mln di euro alla voce "Altri costi Netti". Nello specifico, per i costi del personale, durante il periodo di *lockdown*, si è registrata una significativa contrazione delle competenze accessorie (es. costi per trasferte, indennità domenicali, indennità per lavoro notturno, ecc.) e delle prestazioni straordinarie per un totale di circa 14 mln.

La Società evidenzia che si è reso necessario il ricorso alle prestazioni ordinarie del "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" con riferimento ai lavoratori appartenenti alle Officine Nazionali Infrastruttura, ai servizi per i Rotabili e per la Diagnostica, per le attività di protezione aziendale, per la navigazione e per la circolazione, che ha portato ad un minor esborso di circa 2 mln.

Nell'ambito delle politiche di sostegno e tutela dei dipendenti, sono stati garantiti i cosiddetti "eventi protetti" (es. estensione congedo parentale, congedo per malattia, incremento permessi ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 104), generando una riduzione di costo pari a circa 3 mln. A seguito della sottoscrizione dei nuovi accordi sindacali, vi è stata una riduzione dei costi a titolo di *una tantum* per il 2020 pari a 16 mln.

La sensibile riduzione della voce "Altri costi netti" pari a 60 mln è imputabile a diversi fattori. Per primo, il rallentamento generalizzato delle attività produttive ha comportato per RFI la riduzione della produzione negli impianti e la conseguente riduzione dei consumi di materiali (106 mln) e del corrispondente decremento delle capitalizzazioni per lavori interni (108 mln). Inoltre, la riduzione dei costi per energia elettrica a causa della riduzione del traffico

ferroviario (27 mln) e dei costi per illuminazione e forza motrice dovuti al decremento del costo dell'energia elettrica (13 mln) - che ha toccato i valori più bassi dall'inizio delle quotazioni del mercato elettrico (2004) - hanno inciso positivamente sul livello generale dei costi.

Altro fattore rilevante sulla riduzione della posta in analisi è la minore mobilità sul territorio nazionale adottata come misura di contenimento della pandemia sia durante il periodo di *lockdown* nazionale che, successivamente, con l'introduzione delle "chiusure a zone". Tali azioni hanno comportato per la Società il decremento dei costi per viaggi e soggiorno (16 mln) e dei costi per la Carta di libera circolazione (24 mln). Tali decrementi sono stati parzialmente mitigati dai maggiori costi sostenuti per l'attuazione dei protocolli di prevenzione della diffusione del *virus*, ovvero sanificazione, disinfezione e pulizia degli ambienti delle stazioni, di lavoro, dei locali a bordo delle navi e degli impianti nonché rilevazione della temperatura prima dell'accesso ai locali aziendali e di stazione, pari a 18 mln al netto di quanto ribaltato alle IF.

La riduzione della voce "Ammortamenti" pari a 30 mln è dovuta principalmente alla variazione delle aliquote ed in particolare alla riduzione dei treni km nell'anno 2020 come conseguenza della riduzione del traffico ferroviario.

8.4 Rendiconto finanziario

La tabella che segue mostra i dati del rendiconto finanziario del 2020, posti a confronto con quelli del 2019, e predisposto da RFI secondo il "metodo indiretto".

Tabella 31 - Rendiconto finanziario

	2019	2020
Utile/(perdita) di periodo	301.933.002	38.291.246
Ammortamenti	118.739.101	90.141.562
Imposte sul reddito	14.268.367	174
Proventi/oneri finanziari	36.651.043	32.812.417
Accantonamenti e svalutazioni	77.594.492	249.965.274
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(75.434.801)	(57.460.112)
Variazione delle rimanenze	(122.631.904)	(11.345.416)
Variazione dei crediti commerciali	(485.090)	98.088.838
Variazione dei debiti commerciali	(19.170.503)	(634.421.785)
Variazione delle altre attività e passività	(535.667.925)	1.283.922.387
Utilizzi fondi rischi e oneri	(102.337.367)	(72.463.020)
Pagamento benefici ai dipendenti	(95.017.889)	(75.932.430)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(119.388.664)	(94.428.339)
Imposte (pagate)/incassate	(5.349.273)	16.205.733
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	(526.297.411)	863.376.529
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(4.614.884.856)	(4.629.063.090)
Investimenti immobiliari	(432.306)	(2.903.827)
Investimenti in attività immateriali	(113.050.936)	(116.525.890)
Investimenti in partecipazioni	(118.552.000)	(152.092.000)
Investimenti al lordo dei contributi	(4.846.920.098)	(4.900.584.807)
Contributi immobili, impianti e macchinari	4.046.289.655	4.189.542.853
Contributi-Investimenti immobiliari	-	-
Contributi-attività immateriali	-	-
Contributi-partecipazioni	112.344.000	149.792.000
Contributi	4.158.633.655	4.339.334.853
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	18.527.532	35.160.284
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	1.114.663	2.380.922
Disinvestimenti in attività immateriali	-	-
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	9.740.500	-
Disinvestimenti	29.382.695	37.541.206
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	(658.903.748)	(523.708.748)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(526.884.777)	(429.684.108)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	1.056.918.999	(610.000.000)
Canoni per <i>leasing</i> finanziario	(13.169.523)	(14.676.320)
Variazione delle attività finanziarie	598.502.279	575.848.307
Variazione delle passività finanziarie	105.850	(17.908)
Dividendi	(100.000.000)	(100.000.000)
Operazioni straordinarie / altre variazioni patrimonio netto	(911.975)	-
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	1.014.560.853	(578.530.029)
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio	(170.640.306)	(238.862.248)
Disponibilità liquide a inizio esercizio	810.406.521	639.766.215
Disponibilità liquide a fine esercizio	639.766.215	400.903.967
di cui conto corrente intersocietario	99.432.074	62.035.467

Fonte: RFI

Nel 2020 si registra un flusso di cassa negativo per euro 238.862.248 (il dato, parimenti negativo, del 2019, era pari a euro 170.640.306), quale risultante dalla differenza delle disponibilità liquide a inizio esercizio per euro 639.766.215 e quelle a fine periodo per euro

400.903.967. Al netto delle disponibilità sul conto corrente intersocietario (euro 62.035.467), il dato corrisponde con quello iscritto nello stato patrimoniale (euro 338.868.500).

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Rete ferroviaria italiana (RFI) s.p.a. è una società per azioni interamente partecipata dalla Ferrovie dello Stato italiane (FS) s.p.a. *holding*.

L'assetto del sistema ferroviario italiano è caratterizzato, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento europeo, dalla separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno della *holding* Ferrovie dello Stato italiane s.p.a., tra Rete ferroviaria italiana s.p.a., che è titolare della concessione sessantennale (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000) della rete, e Trenitalia s.p.a., società che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci.

Ai sensi della direttiva UE 2016/2370 le due imprese sono considerate "integrate verticalmente", e quindi assoggettate alle norme volte a garantire l'indipendenza e l'imparzialità del gestore introdotte da ultimo proprio dalla stessa direttiva.

RFI è chiamata a svolgere un ruolo primario nell'attuazione degli interventi previsti dal Pnrr. Al 31 dicembre 2022, RFI risulta destinataria, in qualità di soggetto attuatore, di 24,12 mld, per 152 interventi. Ad essi si aggiungono ulteriori interventi, in cui la Società riveste parimenti la posizione di attuatore di primo o secondo livello, per un importo, derivante dal Pnrr e dal Pnc, di 483,2 mln, nonché quelli per cui la stessa opera quale "responsabile dell'intervento", per un importo di 33,5 mln con riferimento alle somme di fonte Pnc.

Con l'Assemblea di approvazione del bilancio 2019 è giunto a scadenza il mandato del Consiglio di amministrazione, che era stato riconfermato dall'Assemblea nella seduta del 28 aprile 2017 per il triennio 2017-2019. In data 29 dicembre 2020 è stato nominato il nuovo Consiglio per il successivo triennio, sempre in composizione di 5 membri, il Presidente e l'Amministratore delegato, che ha assunto anche la carica di Direttore generale, nonché il nuovo Collegio sindacale.

Nel 2020 i compensi annui per gli amministratori e i sindaci sono ammontati complessivamente a euro 963.245, compresa la retribuzione per il Direttore generale, la cui funzione è attribuita all'Amministratore delegato.

Al 31 dicembre 2020 la consistenza del personale era pari a n. 26.395 unità (26.407 nel 2019) di cui 259 dirigenti e 26.136 tra addetti e quadri.

Rispetto al 2019, si registra una riduzione del costo del personale a ruolo del 9,7 per cento, dei costi per lavoro interinale (-15,4 per cento) e degli altri costi collegati al personale (-3,9 per cento). Presentano invece un incremento i costi del personale autonomo (27,6 per cento). Complessivamente il costo del personale decresce da 1,52 mld a 1,37 mld.

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. 15 luglio 2015, n. 112 e dalla l. 14 luglio 1993, n. 238.

Nell'ottobre 2020 si è concluso l'iter di approvazione dell'aggiornamento 2018/2019. L'aggiornamento 2020/2021, che ha seguito l'iter accelerato di cui all'art. 73-ter introdotto dalla l. 23 luglio 2021, n. 106, in sede di conversione del d.l. 25 maggio 2021, n. 73, recante: «*Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali*», è stato approvato dal Cipess il 27 luglio 2021, con delibera n. 45, pubblicata nella GU del 18 novembre 2021. Esso è stato poi sottoscritto da RFI e Mims il 26 novembre 2021.

Le risorse finanziarie contrattualizzate sono pari a 31,7 mld di euro. RFI ha evidenziato come le misure di semplificazione e velocizzazione introdotte abbiano consentito un'accelerazione della fase approvativa dei nuovi contratti di programma tra Ministero e RFI, rispetto al precedente ciclo di programmazione 2017-2021.

Questa Corte prende atto della riduzione dei ritardi in precedenza rilevati e auspica che si prosegua in questa direzione, al fine di conformare i tempi di approvazione alla natura di atto programmatico del contratto.

Nel 2016 era stato approvato il Piano d'impresa 2017-2026, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, incentrato su cinque pilastri strategici: integrazione modale passeggeri, logistica integrata, infrastrutture integrate, sviluppo internazionale e digitalizzazione, centralità del cliente. Nel 2022 il Cda di RFI ha approvato il nuovo Piano, con orizzonte temporale 2022-2031, elaborato nell'ambito del Piano industriale del Gruppo FS. In coerenza con le linee di azione individuate nel DSMF (Documento strategico della mobilità ferroviaria) e nel Pnrr, i progetti trainanti del nuovo Piano industriale facenti capo al Gestore possono essere individuati nell'estensione e potenziamento dell'Alta velocità, nell'estensione del sistema ERTMS (*European rail traffic management system*) a tutta la rete; nell'incremento della resilienza al *climate change* e nella valorizzazione del ruolo delle stazioni, quale elemento centrale dei nuovi paradigmi di mobilità, orientati alla sostenibilità e alla logistica integrata.

Il Piano commerciale di RFI – che descrive gli interventi programmati per il potenziamento e sviluppo della rete e gli obiettivi ad essi connessi – è stato redatto per la prima volta nel 2018 ed è stato oggetto di aggiornamenti nel 2020 e nel 2021. Nell’agosto 2021, è stata pubblicata l’edizione speciale del Piano commerciale derivante dal Pnrr, con l’obiettivo di dare evidenza a tutti gli *stakeholder* dei principali investimenti che RFI, grazie alle risorse stanziare nell’ambito del Pnrr, introdurrà nel quinquennio 2022-2026.

Quanto ai risultati contabili, nel 2020 il patrimonio netto è pari a 33,66 miliardi con una riduzione di 53,22 milioni rispetto al 2019 (-0,16 per cento).

Il conto economico di RFI nel 2020 espone un risultato netto positivo pari a 38,29 mln, in netta riduzione rispetto ai 301,93 mln nel 2019. La Società RFI ha effettuato una stima dei principali effetti imputabili al Covid-19 sul conto economico al 31 dicembre 2020, rispetto al 31 dicembre 2019, valutando un effetto negativo pari a 87 milioni.

L’utile è stato destinato, per il 5 per cento (pari in valore assoluto ad euro 1,91 mln), a riserva legale; la parte restante, pari a 36,38 mln, ad utili portati a nuovo.

Sotto il profilo finanziario, le disponibilità liquide a fine 2020 si riducono da 639,8 mln a 400,9 mln.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

