RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2024

CONNETTERE
ECONOMIA
E SOSTENIBILITÀ
IN UN PERCORSO
INTEGRATO



REPORT
INTEGRATO

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2024

CONNETTERE
ECONOMIA
E SOSTENIBILITÀ
IN UN PERCORSO
INTEGRATO

REPORT
INTEGRATO

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

5 RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2024

8 Lettera del Presidente

14 Gruppo in sintesi



27 RELAZIONE SULLA GESTIONE

28 Scenario di riferimento

31 Quadro normativo e regolamentare

43 Risk Management

51 Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari

80 Piano Strategico 2025-2029

82 Principali eventi

84 Performance del Gruppo

114 Rendicontazione consolidata di sostenibilità

299 Altre informazioni

303 Evoluzione prevedibile della gestione

304 Attestazione del Dirigente Preposto e dell'Amministratore Delegato

306 Relazione della Società di Revisione sulla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità

2



3

311 BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2024

312 Prospetti contabili consolidati

320 Note esplicative al Bilancio consolidato

406 Allegati

420 Attestazione del Dirigente Preposto e dell'Amministratore Delegato

412 Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato

4

431 BILANCIO D'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2024

432 Prospetti contabili del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato italiane SpA

437 Note esplicative al Bilancio d'esercizio

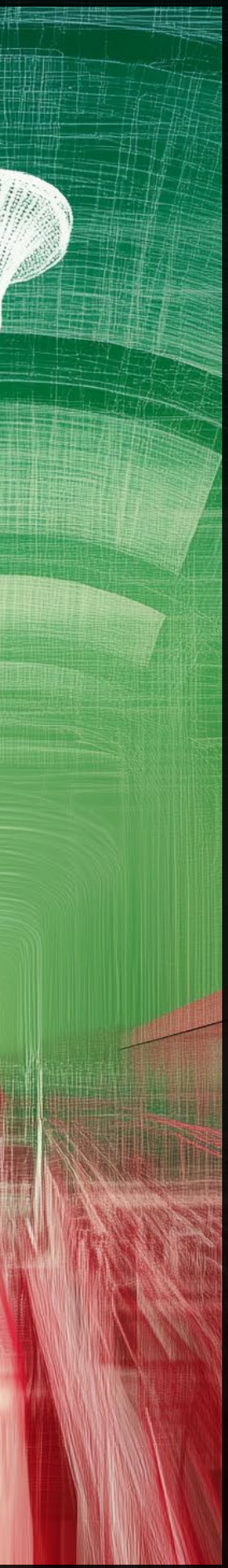
496 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

498 Attestazione del Dirigente Preposto e dell'Amministratore Delegato

499 Relazione della Società di Revisione sul Bilancio D'Esercizio

505 Relazione del Collegio Sindacale





Relazione Finanziaria Annuale 2024

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA	
Consiglio di Amministrazione	
Presidente	Tommaso Tanzilli
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Stefano Antonio Donnarumma
Consiglieri	Caterina Belletti
	Pietro Bracco
	Tiziana De Luca
	Franco Fenoglio
	Loredana Ricciotti
Collegio sindacale	
Presidente	Rosalba Cotroneo
Sindaci effettivi	Sergio Duca
	Marino Marrazza
Sindaci supplenti	Letteria Dinaro
	Francesco Tulimieri

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SU FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA PER L'ESERCIZIO 2024
Piergiorgio Della Ventura

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
Fabio Paris

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE
PricewaterhouseCoopers SpA



LETTERA DEL PRESIDENTE

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PREMIUM PARTNER

Il Presidente

Caro Azionista,

i risultati 2024 del Gruppo FS sono maturati in un contesto macroeconomico di moderata crescita (in Italia PIL +0,7%, in linea con la crescita dell'Eurozona), segnato dall'incertezza del quadro geopolitico e delle relazioni internazionali.
L'inflazione è tornata sotto controllo (1%, contro il 5,7% del 2023) e la BCE ha proceduto a un progressivo taglio dei tassi (dal 4,5% di inizio 2024 al 3,15% di fine dicembre), ma il sistema produttivo ha dovuto affrontare l'apprezzamento di alcuni fattori di elevato valore strategico, tra i quali l'energia.

La Relazione Finanziaria Annuale 2024 del Gruppo FS è stata redatta anche in conformità agli *European Sustainability Reporting Standard* (ESRS) previsti dalla Direttiva sul *Corporate sustainability reporting* (CSRD) e dal D. Lgs. n.125/2024. La struttura tradizionale della relazione sulla gestione è stata arricchita con specifiche note di approfondimento sui profili di sostenibilità della gestione e da ampie sezioni dedicate all'analisi dei rischi, alle relazioni con gli *stakeholder*, ai risultati e agli indicatori di sostenibilità ambientale, sociale e di *governance*, redatte secondo i nuovi standard ESRS.
Si tratta di novità di grande rilievo, frutto di un rigoroso coordinamento metodologico da parte delle strutture amministrative della Capogruppo FS e del contributo di tutte le società del Gruppo.

Per quanto concerne i risultati economico-finanziari, il 2024 ha registrato un significativo incremento dei ricavi operativi (16,5 miliardi di euro, +11,7% rispetto al 2023), al quale hanno contribuito, in modo particolare, i Settori Trasporto Passeggeri (+11,8%), Trasporto Merci (+18%) e Urbano (con i proventi di circa 0,4 miliardi di euro ottenuti dalla vendita degli ex scali Farini e San Cristoforo di Milano). Sono stati preservati i margini a livello di EBITDA (2,2 miliardi di euro, +0,6%) ed EBIT (0,3 miliardi di euro, +1,5%), con un peggioramento del saldo della gestione

1

finanziaria che ha contribuito, in modo decisivo, a determinare un risultato netto negativo di 208 milioni di euro.

Con il supporto dei nostri interlocutori istituzionali, abbiamo ulteriormente rafforzato l'impegno per il rinnovamento e il potenziamento del sistema di mobilità ferroviaria e stradale del Paese, intensificando gli interventi programmati sul territorio. Gli investimenti tecnici, per la quasi totalità (96%) realizzati in Italia, hanno raggiunto i 17,6 miliardi di euro (+7% rispetto al 2023) e hanno riguardato principalmente le infrastrutture ferroviarie (64% del totale) e stradali (21% del totale), nonché il trasporto passeggeri e il trasporto merci (con un peso, rispettivamente, del 13% e del 2% del totale).
Gli elevati volumi delle nuove gare bandite e aggiudicate nel corso del 2024 – pari rispettivamente, considerando le sole reti infrastrutturali, a 17,2 e 15,2 miliardi di euro – confermano la capacità del Gruppo di essere motore di crescita, occupazione e sviluppo infrastrutturale, in linea con quanto abbiamo previsto nel Piano Strategico di Gruppo che abbiamo presentato il 12 dicembre 2024 e che prevede circa 100 miliardi di euro di investimenti nel quinquennio 2025-2029.
La crescita dei volumi dell'attività operativa e degli investimenti è stata finanziata sia riportando la liquidità al livello 2019 (1,5 miliardi di euro), sia tramite nuovo indebitamento finanziario (0,7 miliardi di euro l'incremento netto nel 2024). Il rapporto di indebitamento (PFN/Patrimonio netto) si è mantenuto su livelli contenuti, attestandosi a 0,32 (+ 0,05).
L'apprezzamento del mercato per le nostre emissioni obbligazionarie e i giudizi di rating che abbiamo ricevuto dalle agenzie specializzate confermano la solidità e l'equilibrio della nostra struttura finanziaria e patrimoniale.

Il Settore **Infrastruttura Ferroviaria**, come detto, è stato impegnato nella realizzazione di un massiccio programma di investimenti sulla rete (11,2 miliardi di euro, +4%), con un numero record di cantieri per interventi su sicurezza, dotazione tecnologica, manutenzione e sviluppo di tutta la rete nazionale. Particolarmente strategici gli interventi relativi al Terzo Valico dei Giovi e alle tratte Verona-Vicenza, Brescia-Verona e Napoli-Bari.

Il Settore **Infrastruttura Stradale** ha realizzato centinaia di interventi di manutenzione, miglioramento e sviluppo sulla rete stradale nazionale, con investimenti per oltre 3,6 miliardi di euro (+13%). Le principali attivazioni sono avvenute in Abruzzo e nel Lazio (SS 260 Picente e sottovia Lungotevere in Sassia a Roma), in Campania e Basilicata (SS 268 del Vesuvio e SS 95 di Brienza), in Sardegna (SS 125 Orientale Sarda e SS 131 Carlo Felice) e in Sicilia (SS 117 Centrale Sicula).

Il Settore **Trasporto Passeggeri** ha incrementato i volumi di viaggiatori in tutti i segmenti del trasporto su ferro e in misura più che proporzionale all'incremento dell'offerta: Alta Velocità (passeggeri km +6,6% vs. 2023, a fronte di un incremento dell'offerta, misurata dai treni km percorsi, del 5,8%), Intercity (+4,5%, treni km +3,6%), Regionale (+7,2%, treni km +0,7%).
L'intenso piano di investimenti sulla rete infrastrutturale e tecnologica ha prodotto impatti significativi sulla puntualità dei servizi di trasporto ferroviario. Sono arrivati entro 10' dall'orario previsto il 73% delle Frecce (-2,6 p.p. rispetto al dato riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2023), l'82% degli Intercity (-3,1 p.p.) e il 91% dei treni del servizio Regionale (-0,7 p.p.), con conseguenti effetti anche sulla complessiva soddisfazione dei viaggiatori. Sin dall'inizio del nostro mandato abbiamo individuato la puntualità come ambito prioritario di attenzione, definendo anche, nell'attesa della conclusione del massiccio piano di investimenti in programma, apposite azioni di breve periodo per la riduzione e mitigazione dei disagi, anche attraverso trasparenti, tempestivi ed efficaci strumenti di comunicazione con i viaggiatori.
Sul piano della qualità, dell'affidabilità e dell'efficienza, ci aspettiamo effetti molto positivi dall'accelerazione del piano di rinnovo della flotta del servizio Regionale (106 convogli consegnati nel 2024, +8 rispetto al 2023) e di ristrutturazione del materiale rotabile (106 locomotive, 209 carrozze, 11 convogli ristrutturati nel 2024, a fronte di 80 carrozze e 15 convogli ristrutturati nel 2023).
Nei servizi di TPL su gomma, gli investimenti in nuovi autobus (complessivamente pari a 283 milioni di euro, circa 4,5 volte gli investimenti realizzati nel 2023), nonché le altre azioni definite in coordinamento con i competenti partner istituzionali, potranno contribuire positivamente al miglioramento dei dati sul volume di

passeggeri (passeggeri km -3,6%, bus km +2%) e sulla soddisfazione dei viaggiatori (rilevazioni 2024 in linea con l'anno precedente).

Nel Settore **Trasporto Merci**, fortemente penalizzato dall'attuale contesto macroeconomico (con un calo dell'8,8% vs. 2023 dei volumi trasportati nell'area UE, secondo le stime UIC), l'acquisizione del gruppo Exploris, attivo in Germania, ha permesso di incrementare significativamente sia i volumi di merci trasportate (+18% in tonnellate-km) sia l'offerta di servizi di trasporto (+17% in treni-km). Per la prima volta nella storia del Gruppo FS, il trasporto di merci in territorio estero ha superato (sia in termini di tonnellate km, sia in termini di treni km) quello realizzato in Italia: un segnale particolarmente positivo all'interno di un comparto intrinsecamente internazionale e che si pone in linea la traiettoria di sviluppo e di integrazione che abbiamo definito nel Piano Strategico. Le rilevazioni sulla *customer satisfaction* hanno evidenziato un giudizio medio di 7,6/10, che premia l'impegno dei colleghi impegnati in questo settore operativo e costituisce un segnale positivo per il futuro.

Nel Settore **Urbano**, la definitiva cessione degli ex scali Farini e San Cristoforo di Milano costituisce una tappa importante del percorso che, mediante le iniziative definite nel nostro Piano Strategico, porterà alla migliore valorizzazione - in una logica di rigenerazione urbana – del patrimonio di asset immobiliari non funzionali del Gruppo FS, nonché al ripensamento strategico dell'offerta di parcheggi, che sarà opportunamente ampliata e orientata alla promozione dell'intermodalità.

La Relazione Finanziaria Annuale 2024 del Gruppo FS, nel rispetto dei nuovi standard comuni europei, fornisce un ampio e ragionato quadro sui risultati e sulle principali iniziative in corso nell'ambito della sostenibilità ambientale (efficientamento energetico, utilizzo di fonti rinnovabili, riduzione delle emissioni, gestione responsabile delle risorse idriche e dei rifiuti, smaltimento e riciclo dei materiali, ecc.), sociale (dipendenti, catena di fornitura, supporto alle comunità e ai territori, ecc.) e di *governance*.
Tra le iniziative di tipo trasversale, nella consapevolezza che la sostenibilità rappresenta un fattore strategico per generare valore nel lungo periodo, il Consiglio

di Amministrazione ha istituito un apposito comitato endoconsiliare dedicato, con l'obiettivo di supportare le decisioni relative ai profili ESG connessi all'attività del Gruppo e alle dinamiche di interazione con i diversi stakeholder.
Particolare attenzione è riservata alla catena di fornitura, coinvolta in un percorso di crescita sostenibile mediante l'adozione di un sistema di rating ESG che, ad oggi, ha interessato oltre 450 aziende partner e sarà esteso a 5.000 operatori entro il 2026.
Dal punto di vista ambientale, siamo particolarmente orgogliosi dei risultati ottenuti dall'applicazione dei criteri previsti dalla Tassonomia Europea: l'88,3% dei nostri investimenti (+3,5 p.p. rispetto al 2023), il 60,6% dei ricavi (in linea con il 2023) e il 40,8% dei costi operativi (+5 p.p.) sono qualificati come "eco-sostenibili".
In ambito sociale, le persone – i nostri dipendenti e collaboratori, ma anche le persone del nostro indotto, i nostri clienti, le comunità dei territori nei quali operiamo – sono al centro del nostro Piano Strategico, orientato a una sempre maggiore identità, inclusività e collaborazione.
Con particolare riferimento ai nostri dipendenti, il cui numero sfiora i 100.000, gli indicatori dimostrano l'attenzione quotidiana alla salute e alla sicurezza, alla formazione, alla diversità, alla crescita e alla valorizzazione delle nostre persone. Il Gruppo FS sta vivendo un cambiamento generazionale di eccezionale entità: con le 9.736 assunzioni del 2024 siamo arrivati a sfiorare le 50.000 assunzioni nell'ultimo quinquennio, un processo di cambiamento che abbiamo la responsabilità di gestire in modo rigoroso ed efficace, sotto ogni punto di vista e a tutti i livelli, preservando anche i principi e i valori etici che tutti riconoscono alle persone del Gruppo FS.
Per quanto riguarda la *governance*, il Consiglio di Amministrazione di FS è consapevole di quanto il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi costituisca un presidio imprescindibile per l'attuazione efficace della strategia e per la tutela della trasparenza e dell'affidabilità dell'azione del Gruppo FS.
Per questi motivi, abbiamo costituito uno specifico comitato endoconsiliare Controllo e Rischi, con funzioni istruttorie, consultive e propositive.
Oltre all'aggiornamento del Modello 231, nel 2024 abbiamo dedicato una particolare attenzione alla formazione sulle procedure e politiche anticorruzione (attiva e passiva), con 42.901 persone coinvolte in specifici corsi di formazione e ulteriori iniziative di sensibilizzazione che hanno coinvolto l'intero Gruppo FS.

In un contesto nel quale ci sono affidati investimenti di eccezionale entità e la realizzazione di opere strategiche per il futuro del Paese, integrità e reputazione rappresentano asset fondamentali, da salvaguardare con rigore e responsabilità quotidiana. la solidità del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi assume un'importanza assoluta.

Guardando al futuro, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane continuerà a operare con responsabilità, visione e coerenza, nel quadro del Piano Strategico di Gruppo 2025-2029, per contribuire alla realizzazione di un sistema di mobilità moderno, sostenibile e integrato, al servizio del Paese e dei territori nei quali opera.

Il Presidente

Tommaso Tanzilli

GRUPPO IN SINTESI

Report integrato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Il presente Report integrato del Gruppo FS rappresenta la Relazione finanziaria annuale che include il Bilancio consolidato e d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche Holding FS o FS) nonché la Relazione sulla Gestione. Quest'ultima risponde, oltre a quanto previsto dal Codice Civile e dalla normativa specificatamente applicabile, al dettato normativo del D.Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024 che recepisce la Direttiva UE n. 2464 del 14 dicembre 2022 sulla rendicontazione societaria di sostenibilità, c.d. "Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)". La Relazione sulla Gestione comprende inoltre la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari. Si precisa che, come consentito dall'art. 9.1, paragrafo 119 dell'Allegato del regolamento delegato (UE) 2023/2772 della Commissione del 31 luglio 2023, che integra la direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i principi di rendicontazione di sostenibilità, talune informazioni richieste dalla CSRD sono incluse nella sezione "Rendicontazione consolidata di sostenibilità" mediante riferimento ad altri specifici paragrafi della Relazione sulla Gestione, nel rispetto dei criteri indicati nel successivo paragrafo 120 del medesimo Allegato.



Disclaimer

Questo documento, ed in particolare le sezioni "Piano strategico", "Rendicontazione consolidata di sostenibilità", "Evoluzione prevedibile della gestione", contiene dichiarazioni previsionali ("forward-looking statements"). Tali dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni relativamente ad eventi futuri e, per loro natura, sono soggette ad una componente intrinseca di rischiosità e incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono a eventi e dipendono da circostanze che possono, o non possono, accadere o verificarsi in futuro e, come tali, non possono essere considerati elementi sui quali poter fare pieno e definitivo affidamento. I risultati effettivi potrebbero infatti differire, anche significativamente, da quelli contenuti in dette dichiarazioni a causa di una molteplicità di fattori fra cui, a mero titolo esemplificativo, le tensioni geopolitiche, la volatilità e il deterioramento dei mercati del capitale e finanziari, le variazioni nei prezzi delle materie prime e dell'energia, i cambiamenti nelle condizioni macroeconomiche e nella crescita economica ed altre variazioni delle condizioni di business, i mutamenti climatici, i mutamenti della normativa e del contesto istituzionale (sia in Italia che all'estero), le difficoltà nella produzione e nei servizi, inclusi vincoli nell'utilizzo della rete infrastrutturale ferroviaria/stradale, degli impianti e nelle forniture e molti altri rischi e incertezze, la maggioranza dei quali ha origine esogena al Gruppo.



LEGENDA E GLOSSARIO

Indicatori alternativi di performance (non gaap measures)

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di performance adottati nell'ambito della presente Relazione sulla Gestione, oltre a quanto riportato negli schemi di bilancio IFRS, utili ai fini del monitoraggio dell'andamento economico e finanziario del Gruppo.

Margine Operativo lordo - EBITDA: differenza tra Ricavi operativi e Costi operativi.
Risultato operativo - EBIT: somma algebrica di EBITDA, Ammortamenti, Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e Accantonamenti.
EBITDA margin: indice percentuale determinato dal rapporto tra EBITDA e Ricavi operativi.
EBIT margin - ROS (return on sales): indice percentuale di redditività delle vendite determinato dal rapporto tra EBIT e Ricavi operativi.
Capitale circolante netto gestionale: somma algebrica di Rimanenze, Contratti di costruzione, Crediti commerciali correnti e non correnti e Debiti commerciali correnti e non correnti.
Altre attività nette: somma algebrica di Crediti e anticipi MEF per contributi, Altre attività correnti e non correnti e Altre passività correnti e non correnti.
Capitale circolante: somma algebrica di Capitale circolante netto gestionale e Altre attività nette.
Capitale immobilizzato netto: somma di Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
Altri fondi: somma di TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo per contenzioso del personale e dei terzi, altri Fondi per rischi minori, Passività per imposte differite e Attività per imposte anticipate.
Capitale Investito Netto - CIN: somma algebrica di Capitale circolante, Capitale immobilizzato netto, Altri fondi e Attività nette possedute per la vendita.
Posizione finanziaria netta - PFN: somma tra Debiti finanziari correnti, Debiti finanziari non correnti e relativi strumenti derivati, al netto di Disponibilità liquide, Altre attività finanziarie correnti, Altre attività finanziarie non correnti e Diritti concessori, al netto degli Acconti per opere da realizzare.
Indebitamento finanziario netto: determinato conformemente all'Orientamento n. 39 dell'ESMA del 4 marzo 2021, come somma tra Debiti finanziari correnti, Debiti finanziari non correnti e relativi strumenti derivati, al netto di Disponibilità liquide, Altre attività finanziarie correnti e Diritti concessori, al netto degli Acconti per opere da realizzare.
Mezzi Propri - MP: somma algebrica di Capitale sociale, Riserve, Utili (perdite) portati a nuovo e Risultato dell'esercizio.
Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP): rapporto tra PFN e Mezzi Propri.
Investimenti Tecnici: rappresenta un indicatore circa l'andamento degli investimenti di periodo del Gruppo ed include i programmi/progetti di investimento (anche qualora realizzati attraverso leasing o con società di scopo) gestiti dal Gruppo, a supporto dello sviluppo dei business, in attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti di carattere finanziario (connessi a operazioni su partecipazioni). In dettaglio l'indicatore è determinato quale somma algebrica degli investimenti in esercizio/in corso in: i) immobili, impianti e macchinari, ii) attività immateriali; iii) investimenti immobiliari; iv) variazione dei lavori su concessione; v) immobili trading, al netto di iniziative di acquisto di attività tra società del Gruppo.

Glossario della Sostenibilità

Di seguito il glossario dei termini più ricorrenti utilizzati nell'ambito della Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Adattamento ai cambiamenti climatici: il processo di adeguamento ai cambiamenti climatici attuali e previsti e ai loro effetti.

Attività economica allineata alla tassonomia/Attività ecosostenibile (Aligned activity): l'attività economica che soddisfa i requisiti di cui all'art. 3 del Regolamento UE n. 852/2020.

Attività economica allineata alla tassonomia Abilitante: l'attività economica allineata che consente direttamente ad altre attività di fornire un contributo sostanziale a un obiettivo ambientale.

Attività economica allineata alla tassonomia di Transizione: l'attività economica allineata per la quale non esistono alternative a minori emissioni di carbonio, tecnologicamente ed economicamente praticabili, ma che, tuttavia, presenta delle prestazioni che corrispondono alle migliori performance del settore, e a condizione che non ostacoli lo sviluppo e la diffusione di alternative a minori emissioni, né comporti una dipendenza da asset a elevata intensità di carbonio.

Attività economica ammissibile alla tassonomia/Attività eleggibile (Eligible activity): l'attività economica descritta negli atti delegati adottati a norma dell'art. 10 del Regolamento UE n. 852/2020, indipendentemente dal fatto che tale attività economica soddisfi uno o tutti i criteri di vaglio tecnico stabiliti in tali atti delegati.

CapEx KPI (quota di spese in conto capitale): la quota di spese capitalizzate relative ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia.

CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive: Direttiva n. 2022/2464 riguardante la rendicontazione societaria di sostenibilità attuata in Italia attraverso il Decreto Legislativo del 6 settembre 2024 n. 125.

Doppia rilevanza (double materiality assessment - DMA) o Doppia rilevanza: processo attraverso cui l'impresa identifica gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti associati alle questioni di sostenibilità. La doppia rilevanza ha due dimensioni: la rilevanza dell'impatto e la rilevanza finanziaria. Una questione di sostenibilità soddisfa il criterio della doppia rilevanza se è rilevante da un punto di vista dell'impatto, da un punto di vista finanziario, o da entrambi i punti di vista.

DNSH (Do Not Significant Harm): principio di non arrecare un danno significativo ad alcuno degli obiettivi ambientali.

Economia circolare: sistema economico in cui il valore dei prodotti, dei materiali e delle altre risorse nell'economia è mantenuto il più a lungo possibile, migliorando l'efficienza d'uso nella produzione e nel consumo così da diminuire l'impatto ambientale e riducendo al minimo i rifiuti e il rilascio di sostanze pericolose in tutte le fasi del ciclo di vita, anche mediante l'applicazione della gerarchia dei rifiuti.

Effetti finanziari: effetti dei rischi e delle opportunità legati alla sostenibilità che incidono sulla situazione patrimoniale-finanziaria, sul risultato economico e sui flussi finanziari dell'impresa nel breve, medio o lungo periodo.

Effetti finanziari attesi: effetti finanziari che non soddisfano i criteri per figurare nelle voci del bilancio nel periodo di riferimento e che non rientrano negli effetti finanziari attuali.

Effetti finanziari attuali: effetti finanziari per il periodo di riferimento in corso riconosciuti nei principali documenti di bilancio.

EFRAG (European Financial Reporting Advisory): ente di natura tecnica, non politica, che si occupa dei principi contabili a livello internazionale.

Emissioni di Gas a effetto serra (GES) di ambito 1 (scope 1): emissioni dirette di gas a effetto serra da fonti che sono di proprietà o sotto il controllo dell'impresa.

Emissioni di Gas a effetto serra (GES) di ambito 2 (scope 2): emissioni indirette della generazione di energia elettrica, vapore, calore o raffrescamento, acquistati o acquisiti, che l'impresa consuma.

Emissioni di Gas a effetto serra (GES) di ambito 3 (scope 3): tutte le emissioni indirette di gas a effetto serra (che non rientrano tra le emissioni di GES di ambito 2) generate nella catena del valore dell'impresa comunicante, comprese le emissioni a monte e a valle. Possono essere suddivise in categorie di ambito 3.

Entity specific: questioni di sostenibilità non elencate all'interno degli European Sustainability Reporting Standard (ESRS) tematici ma identificate come "specifiche" sulla base dell'analisi del contesto effettuata nell'ambito del processo di "doppia rilevanza"; in aggiunta agli obblighi di informativa di cui alle tre categorie di ESRS, un'impresa, quando conclude che un impatto, un rischio o un'opportunità non è coperto, o non lo è con sufficiente granularità, da un ESRS, ma è sostanziale in conseguenza di fatti e circostanze

specifici, fornisce ulteriori informazioni specifiche per entità al fine di consentire ai fruitori di comprendere gli impatti, i rischi o le opportunità dell'impresa relativi alla sostenibilità.

ESRS – European Sustainability Reporting Standard: standard di rendicontazione relativi alle informazioni di sostenibilità e utilizzati dalle imprese soggette alla CSRD.

Forza lavoro propria/lavoratori propri: l'insieme delle persone che hanno un rapporto di lavoro con l'impresa («lavoratori dipendenti») e dei lavoratori non dipendenti, che possono essere singoli contraenti che forniscono manodopera all'impresa («lavoratori autonomi») oppure lavoratori messi a disposizione da imprese che esercitano principalmente «attività di ricerca, selezione e fornitura di personale» (codice NACE N78).

Gas a effetto serra (GES): i gas elencati nell'allegato V, parte 2, del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio[1], tra cui il biossido di carbonio (CO_2), il metano (CH_4), l'ossido di azoto (N_2O), l'esafluoruro di zolfo (SF_6), il trifluoruro di azoto (NF_3), gli idrofluorocarburi (HFC) e i perfluorocarburi (PFC).

Impatti legati alla sostenibilità: effetti che l'impresa ha o può avere sull'ambiente e sulle persone, compresi gli effetti sui diritti umani, come conseguenza delle sue attività o dei suoi rapporti commerciali. Gli impatti possono essere effettivi o potenziali, negativi o positivi, di breve, medio o lungo periodo, intenzionali o non intenzionali, reversibili o irreversibili. Gli impatti indicano il contributo dell'impresa, negativo o positivo, allo sviluppo sostenibile.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC): il Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico è il foro scientifico formato nel 1988 da due organismi delle Nazioni Unite, l'Organizzazione meteorologica mondiale (OMM) e il Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP) allo scopo di studiare il riscaldamento globale.

Investimento ecosostenibile: l'investimento in una o più attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi del Regolamento UE n. 852/2020.

IRO: Impatti, rischi e opportunità.

Lavoratore nella catena del valore: persona che svolge un lavoro nella catena del valore dell'impresa, a prescindere dall'esistenza di un rapporto contrattuale con essa o dalla natura di tale rapporto. Ai fini degli ESRS i lavoratori nella catena del valore sono tutti i lavoratori nella catena del valore a monte e a valle dell'impresa su cui quest'ultima produce o può produrre impatti rilevanti, compresi gli impatti connessi alle operazioni proprie e alla catena del valore dell'impresa, anche attraverso i suoi prodotti o servizi nonché attraverso i suoi rapporti commerciali. Sono inclusi tutti i lavoratori che non rientrano nella forza lavoro propria (per «forza lavoro propria» si intendono sia coloro che hanno un rapporto di lavoro con l'impresa, vale a dire i dipendenti, sia i non dipendenti, che possono essere singoli contraenti che offrono manodopera all'impresa, ossia «lavoratori autonomi», oppure lavoratori messi a disposizione da imprese che esercitano principalmente le attività di ricerca, selezione e fornitura di personale di cui al codice NACE N78).

Lavoratori non dipendenti: i lavoratori non dipendenti all'interno della forza lavoro propria di un'impresa comprendono sia i singoli contraenti che forniscono manodopera all'impresa («lavoratori autonomi») sia i lavoratori messi a disposizione da imprese che esercitano principalmente «attività di ricerca, selezione e fornitura di personale» (codice NACE N78).

Lavoro minorile: lavoro che priva i minori della loro infanzia, del loro potenziale e della loro dignità e che è dannoso per lo sviluppo fisico e psichico. Indica qualsiasi lavoro che:

i. è psicologicamente, fisicamente, socialmente o moralmente pericoloso e dannoso per i minori; e/o
ii. interferisce con la loro scolarizzazione privandoli della possibilità di frequentare la scuola, obbligandoli ad abbandonare prematuramente la scuola, o imponendo loro di cercare di conciliare la frequenza scolastica con un lavoro eccessivamente lungo e gravoso.

Per «minore» si intende una persona di età inferiore ai 18 anni. Il fatto che particolari forme di lavoro possano o meno essere definite «lavoro minorile» dipende dall'età del minore, dal tipo e dall'orario di lavoro svolto e dalle condizioni in cui è svolto. La risposta varia da un paese all'altro e da un settore all'altro.
Secondo la convenzione n. 138 dell'OIL sull'età minima, l'età minima per l'assunzione all'impiego o al lavoro non può essere inferiore all'età in cui termina la scuola dell'obbligo né in ogni caso inferiore ai 15 anni.

Metriche: indicatori qualitativi e quantitativi che l'impresa utilizza per misurare e comunicare l'efficacia dell'attuazione delle sue politiche in materia di sostenibilità, anche rispetto ai suoi obiettivi nel tempo. Le metriche servono anche a misurare i risultati dell'impresa nei confronti delle persone interessate, dell'ambiente e dell'impresa.

Mitigazione dei cambiamenti climatici: il processo di

1. Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2°C e di proseguire gli sforzi volti a limitarlo a 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali, come stabilito dall'accordo di Parigi.

Molestie: una situazione in cui un comportamento indesiderato connesso a un motivo oggetto di protezione contro la discriminazione (per esempio il genere ai sensi della direttiva 2006/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[2], o la religione o le convinzioni personali, la disabilità, l'età o l'orientamento sessuale ai sensi della direttiva 2000/78/CE del Consiglio[3]) è adottato allo scopo e con l'effetto di ferire la dignità di una persona e/o creare un clima intimidatorio, ostile, degradante, umiliante o offensivo.

NGEU (Next Generation EU): programma che comprende gli strumenti di sostegno agli Stati membri dell'Unione Europea.

Operatore economico: persona o ente, anche senza scopo di lucro, che, a prescindere dalla forma giuridica e dalla natura pubblica o privata, può offrire sul mercato, in forza del diritto nazionale, le proprie prestazioni.

OpEx KPI (quota di spese operative): la quota di spese operative relative ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia.

Opportunità legate alla sostenibilità: eventi o condizioni ambientali, sociali o di governance, di natura incerta, che, qualora si verificassero, potrebbero sortire un effetto positivo rilevante sulla strategia o sul modello aziendale dell'impresa, o sulla sua capacità di conseguire i suoi obiettivi e creare valore, e di conseguenza potrebbero influenzare le decisioni dell'impresa e quelle dei partner con cui intrattiene rapporti commerciali riguardo alle questioni di sostenibilità. Come qualsiasi altra opportunità, anche le opportunità legate alla sostenibilità sono misurate come combinazione dell'entità dell'impatto e della probabilità che si verifichi.

Percorsi Rappresentativi di Concentrazione (Representative Concentration Pathways, RCP): sono scenari climatici espressi in termini di concentrazioni di gas serra piuttosto che in termini di livelli di emissioni. Il numero associato a ciascun RCP si riferisce al Forzante Radiativo (Radiative Forcing – RF) espresso in unità di Watt per metro quadrato (W/m2) ed indica l'entità dei cambiamenti climatici antropogenici entro il 2100 rispetto al periodo preindustriale.

RA: requisito applicativo.

Rischi legati alla sostenibilità: eventi o condizioni ambientali, sociali o di governance, di natura incerta, che, qualora si verificassero, potrebbero sortire un effetto negativo rilevante sulla strategia o sul modello aziendale dell'impresa, o sulla sua capacità di conseguire i suoi obiettivi e creare valore, e di conseguenza potrebbero influenzare le decisioni dell'impresa e quelle dei partner con cui intrattiene rapporti commerciali riguardo alle questioni di sostenibilità. Come qualsiasi altro rischio, anche i rischi legati alla sostenibilità sono una combinazione dell'entità dell'impatto e della probabilità che si verifichi.

Safety: si riferisce all'insieme delle misure adottate per proteggere le persone e le proprietà da incidenti, malattie e disastri naturali. Ad esempio, la prevenzione degli incidenti sul lavoro, la protezione contro le calamità naturali e la gestione dei rischi legati all'ergonomia e alle posture rientrano nella sfera della safety.

Security: riguarda le misure adottate per prevenire atti intenzionali e proteggere le persone e le proprietà dalle conseguenze di tali atti. Questo include la prevenzione di furti, aggressioni, sabotaggi e incendi dolosi. La security si concentra quindi sulla prevenzione e il contrasto di azioni deliberate che hanno l'intenzione di nuocere.

SDGs: (Sustainable Development Goals): insieme di obiettivi che prendono in considerazione in maniera equilibrata le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile (economica, sociale ed ecologica) e mirano a porre fine alla povertà, a lottare contro l'ineguaglianza, ad affrontare i cambiamenti climatici, a costruire società pacifiche che rispettino i diritti umani.

Stakeholder engagement: processo di interazione e dialogo continuo tra l'impresa e i suoi portatori di interessi che consente alla prima di dare ascolto, comprendere e rispondere agli interessi e alle preoccupazioni espressi dai secondi.

Sustainability matter: i temi con cui sono articolate le questioni di sostenibilità applicabili ai settori di riferimento del Gruppo.

Topic, Sub-topic e Sub-sub-topic: tema, sottotema e sotto-tema con cui sono articolate le questioni di sostenibilità ai sensi degli ESRS.

Turnover KPI (quota di fatturato): la quota di fatturato proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia.

Turnover e CapEx associabili ad attività allineate finanziate con obbligazioni o titoli di debito (Adjusted KPI): la quota, rispettivamente, di Ricavi e Spese in conto capitale, riconducibili alle attività allineate alla Tassonomia finanziate con obbligazioni o titoli di debito.

2. Direttiva 2006/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, riguardante l'attuazione del principio delle pari opportunità e della parità di trattamento fra uomini e donne in materia di occupazione e impiego (GU L. 204 del 26.7.2006, pag. 23).
3. Direttiva 2000/78/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, che stabilisce un quadro generale per la parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro (GU L. 303 del 2.12.2000, pag. 16).

Termini e acronimi di uso ricorrente

Di seguito il glossario dei termini utilizzati nell'ambito delle attività operative di Gruppo il cui uso è ricorrente nel presente Report integrato.

ACC/ACC-M (Apparato Centrale a Calcolatore): apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
ACEI (Apparato Centrale Elettrico a pulsanti di Itinerario): apparato centrale in cui il comando degli itinerari o degli instradamenti è realizzato con l'azionamento di un solo pulsante e la manovra di ogni singolo ente interessato all'itinerario o all'istradamento è realizzata automaticamente dai dispositivi dell'apparato.
ART: Autorità di Regolazione dei Trasporti.
ATC (Automatic Train control): sistema di controllo automatico della marcia del treno. È l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'ATP (Automatic Train Protection). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).
AV/AC (Alta Velocità-Alta Capacità): sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e conseguente Alta Capacità di trasporto.
CdP (Contratto di Programma) RFI o Anas: contratto tra il MIT e RFI oppure Anas di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e altre condizioni, quali principalmente la manutenzione della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario o stradale.
CdS (Contratti di servizio): contratto tra il MIT/MEF e Trenitalia SpA, per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.
CER: Community of European Railway and Infrastructure Companies.
CIPESS: Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile.
CSEA: Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali.
Direttrice: Insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.
ERA (European Railway Agency): È l'agenzia dell'Unione Europea che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano al sistema ferroviario transeuropeo. L'ERA fissa gli obiettivi, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49/CE e successive modifiche.
ERTMS (European Rail Traffic Management System): sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
ETCS (European Train Control System): Sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC.
FS o FSI o FS Italiane: Ferrovie dello Stato Italiane SpA.
FSE: Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl.
FSSU: FS Sistemi Urbani SpA.
IMR: Indice Mobilità Rilevata.
MEF: Ministero dell'economia e delle finanze.
MIL: Mercitalia Logistics SpA.
MIR: Mercitalia Rail Srl.
MIT: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
MINT: Ministero dell'interno.
Nodo: Area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.
Raddoppio: Trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
RFI: Rete Ferroviaria Italiana SpA.
SCC/CTC (Sistema Comando Controllo/Controllo Traffico Computerizzato Grande rete): sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.
SCIGR: Sistema di controllo interno e gestione rischi.
SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno): prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
STI: Specifiche Tecniche Interoperabilità.
TAF: Treni Alta Frequentazione.
TELT: Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS.
TERALP: Terminal Alp Transit Srl.
Terminal: infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
Tonnellate km (tonn km): prodotto delle tonnellate utili trasportate per i km percorsi. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri

effettivamente percorsi dalle tonnellate utili trasportate in un determinato arco temporale (indicatore di performance commerciale per il trasporto merci).
TPL: Trasporto pubblico locale.
Trasporto combinato: trasporto intermodale la cui percorrenza si effettua principalmente per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi iniziali e terminali sono effettuati su strada. Il trasporto combinato utilizza la ferrovia su determinati carri e linee codificati.
Trasporto intermodale: trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
Treni km (tkm): numero di eventi treno per i km di percorrenza. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in un determinato arco temporale (indicatore di performance riferito alla produzione del Gestore della Rete).
Viaggiatori km (vkm): numero di viaggiatori moltiplicato per i km di percorrenza. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale (indicatore di performance commerciale per il trasporto passeggeri).



IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA



1905

Il 1° luglio nasce l'Azienda Unitaria delle Ferrovie dello Stato, che sancisce il criterio dell'unificazione: dai fabbricati di stazione allo stile delle carrozze, si pensa e si costruisce con un unico criterio nazionale.



1927

Insieme alla stazione di Napoli Mergellina viene inaugurata la "direttissima" Roma-Napoli: la prima di questa tipologia, pensata per consentire velocità di marcia sostenute.



1936

Nasce il primo elettrotreno tutto italiano, l'ETR 200, che apre la strada all'Alta Velocità.



1953

Tra Roma e Milano fa la sua comparsa l'ETR 300, subito ribattezzato Settebello, per le sette carrozze che lo compongono. Con la sua forma innovativa è l'emblema della ricostruzione e del design italiano.



1976

Nasce il primo elettrotreno a cassa oscillante: l'ETR 401, più noto come Pendolino. Progettato dalle Ferrovie dello Stato e dalla Fiat Ferroviaria per raggiungere i 250 km/h, il Pendolino rappresenta una tappa miliare nel percorso verso l'AV italiana.



2009

Con l'apertura della Bologna-Firenze, una linea praticamente tutta in galleria, e della Novara-Milano, si completa l'asse AV da Torino a Salerno. Mille chilometri di linee ad Alta Velocità che accorciano il Paese e modificano le abitudini di mobilità degli italiani.



2015

Il treno "Frecciarossa 1000" ha raggiunto un nuovo record di velocità: 390,7 Km/h.



2018

Anas SpA entra nel Gruppo FS Italiane a partire dal 18 gennaio 2018 a valle del conferimento dell'intera partecipazione di Anas dal MEF ad FS SpA.



2019

10 anni di Alta Velocità Italiana, il sistema di mobilità che ha cambiato il Paese: 350 milioni di viaggiatori, 20 milioni di tonnellate di CO_2 in meno, know-how tecnologico riconosciuto in tutto il mondo.



2020

Nonostante la pandemia COVID-19, il Gruppo FS traina il Sistema Italia con pubblicazioni di bandi di gara relativi al mondo ferroviario e stradale per oltre 21 mld di euro (oltre il 45% del mercato degli appalti del Paese).



1989

Sulla Direttissima Roma-Firenze, l'ETR X 500 tocca i 317 km/h, realizzando il primo record ufficiale riconosciuto dalle Ferrovie dello Stato e migliorato poco tempo dopo dall'ETR Y 500, che raggiunge i 321 km/h.



1992

Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni.

1999

Si avvia la divisionalizzazione della Società, che porterà alla nascita, agli inizi del nuovo millennio, del Gruppo Ferrovie dello Stato.



2005

Viene completata la nuova linea AV Roma-Napoli, la prima ad adottare l'innovativo sistema ERTMS/ETCS. Per studiare l'opera italiana vengono da tutto il mondo, dal Giappone all'America passando per la Cina e la Russia. Si viaggia con tranquillità e sicurezza a 300 km/h.



2008

Il Gruppo Ferrovie dello Stato consegna al Paese la linea AV fra Milano e Bologna. Tra le opere realizzate, uno straordinario ponte strallato sul fiume Po. Sulla nuova linea si raggiunge il nuovo record di velocità italiano: 362 km/h.



2021

Nell'ambito del PNRR, il Gruppo FS ha un ruolo chiave nella trasformazione e nello sviluppo del "Sistema Italia" con oltre 25 mld di euro, pari a oltre l'11% del PNRR italiano, assegnati a società del Gruppo in qualità di soggetti attuatori.



2022

Il nuovo Piano Industriale ridefinisce la governance e rivede l'organizzazione del Gruppo FS. La nuova struttura organizzativa valorizza le potenzialità delle diverse società del Gruppo e le loro sinergie.



2023

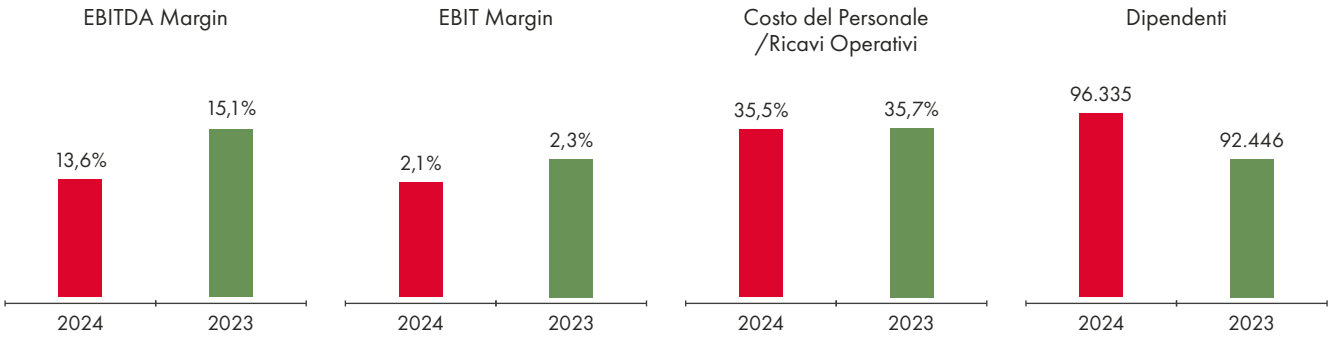
Il 2023 si è chiuso con 16 miliardi di euro di investimenti segnando un anno record per il Gruppo FS in termini di capacità e sviluppo.



2024

Con il nuovo Piano Strategico il Gruppo FS punta a rafforzare la resilienza della rete ferroviaria e stradale, migliorare la qualità del servizio, supportare il completamento delle infrastrutture e promuovere una mobilità sempre più sostenibile.

Risultati consolidati



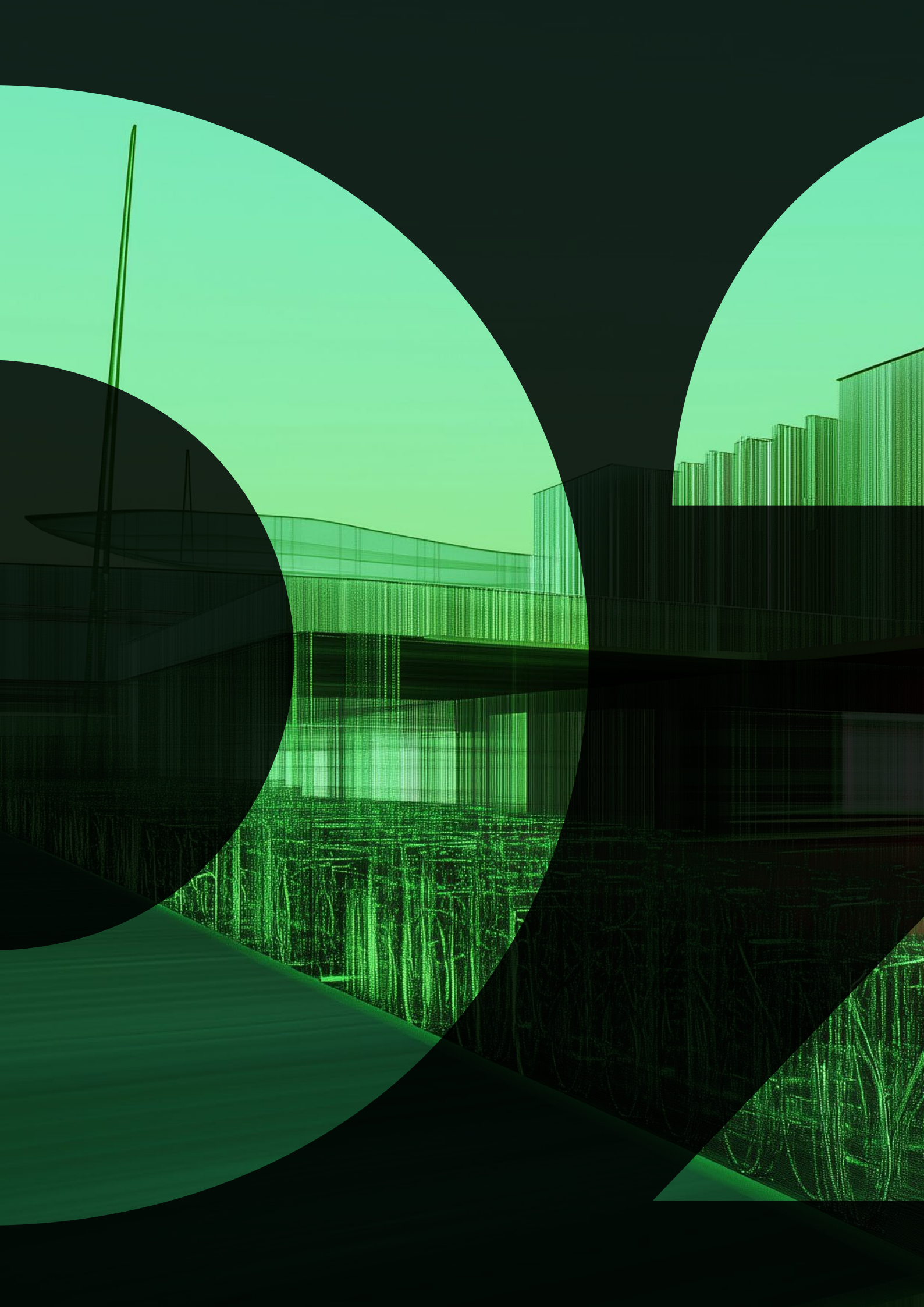
valori in milioni di euro

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2024	2023	Variazione	%
Ricavi operativi	16.529	14.804	1.725	11,7
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.242	2.228	14	0,6
Risultato operativo (EBIT)	343	338	5	1,5
Risultato netto	(208)	100	(308)	(>200)

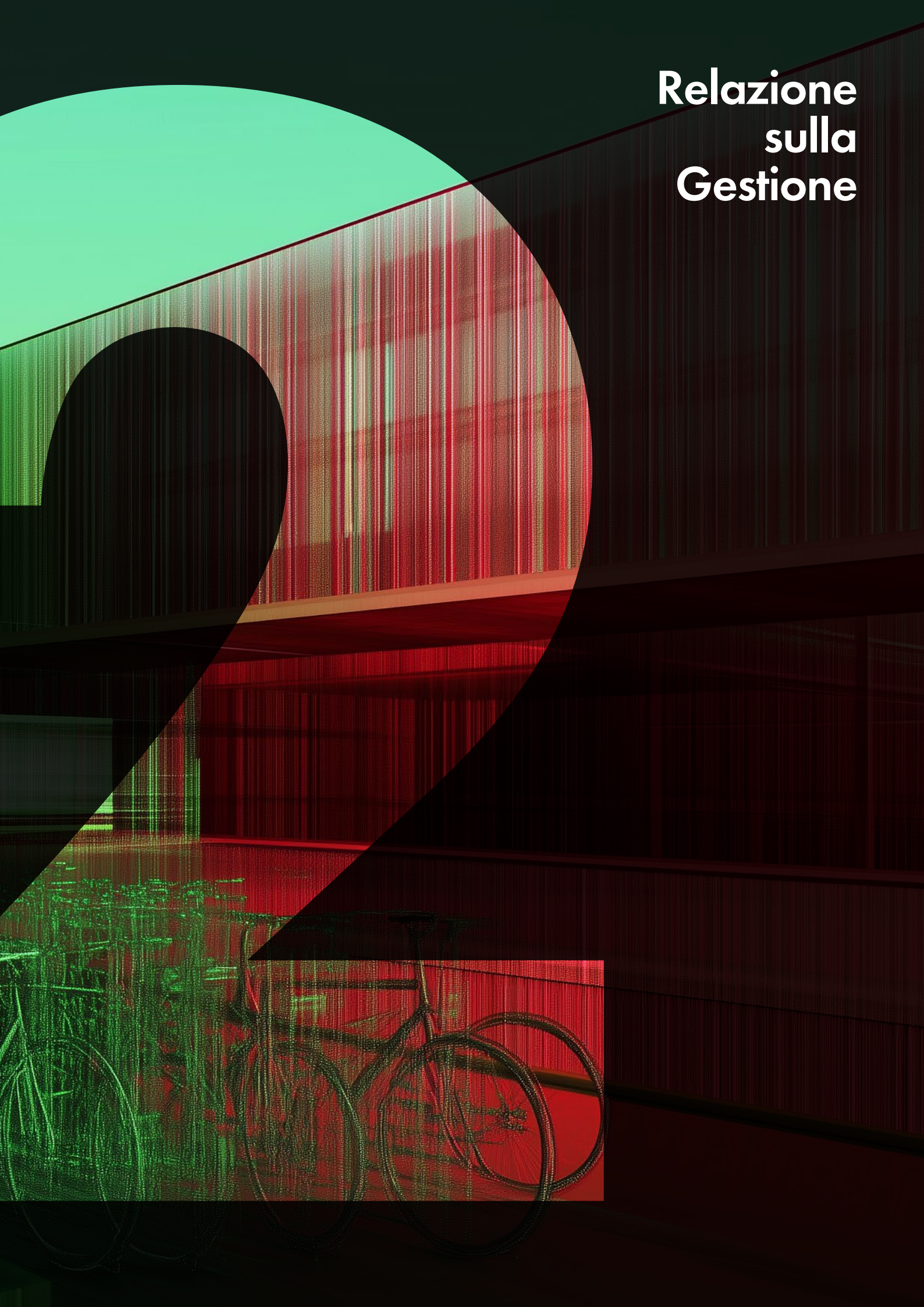
	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023	Variazione	%
Capitale investito netto (CIN)	55.248	53.247	2.001	3,8
Mezzi propri (MP)	41.752	42.089	(337)	(0,8)
Posizione finanziaria netta (PFN)	13.496	11.158	2.338	21,0
Investimenti tecnici	17.559	16.423	1.136	6,9
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	(1.105)	(409)	(696)	170,2

Principali dati di sostenibilità	Unità di misura	2024
Emissioni di Gas a Effetto Serra (GES) – scope 1 e 2	tCO_{2e}	2,5 milioni
Consumo idrico	m^3	17 milioni
Rifiuti speciali inviati a recupero	%	97
Consistenze finali dipendenti	numero	96.335
Operatori economici/fornitori iscritti alla campagna di valutazione ESG	numero	452
CapEx KPI – Investimenti ecosostenibili	%	88,3





Relazione sulla Gestione



SCENARIO DI RIFERIMENTO

Quadro macroeconomico

Nel 2024 il contesto economico globale ha mostrato una buona capacità di adattamento e tenuta[4].
Condizioni del mercato solide e inflazione in calo hanno contribuito a sostenere una crescita moderata, sebbene caratterizzata da rischi al ribasso e da un'elevata incertezza accentuata dall'instabilità del contesto internazionale per effetto del prolungarsi del conflitto in Ucraina e l'ampliarsi degli scontri in Medio Oriente.
Le principali economie hanno continuato a mostrare andamenti eterogenei: se negli Stati Uniti la dinamica del PIL è stata superiore alle attese, la Cina ha assistito a un rallentamento della crescita; l'area Euro, invece, ha poco più che ristagnato, mostrando tuttavia segnali di ripresa dal terzo trimestre dell'anno.
Gli indicatori relativi al commercio internazionale hanno visto un rialzo significativo nel secondo e nel terzo trimestre dell'anno, sospinti dal forte aumento dell'intercambio statunitense e cinese. Dati più recenti indicano un rallentamento per il quarto trimestre e, in prospettiva, gli esiti delle elezioni presidenziali negli Stati Uniti rappresentano un elemento di incertezza per gli scambi internazionali di merci e servizi, a causa delle annunciate politiche protezionistiche dell'amministrazione Trump. Dal lato dei prezzi al consumo[5], nel 2024 la dinamica dell'inflazione è apparsa tendenzialmente in calo, nell'Eurozona più che negli Stati Uniti, nonostante gli attesi rimbalzi di novembre, dovuti principalmente a effetti base relativi ai prezzi dell'energia. I mercati delle materie prime energetiche hanno mostrato una moderata volatilità, con il prezzo del gas che in Europa ha fatto segnare una tendenza ininterrotta al rialzo nella seconda parte dell'anno, collocandosi a fine dicembre quasi a 50/mwh[6], da un minimo di 24/mwh a marzo. La quotazione del greggio (Brent), dopo una moderata crescita nei primi mesi dell'anno, ha registrato un calo a causa della debolezza della domanda cinese e dell'aumento dell'offerta e a fine dicembre era scambiato a circa 75 dollari al barile, sui minimi da tre anni.
Nel contesto di sostanziale riduzione dell'inflazione, le principali banche centrali hanno proseguito il percorso di allentamento delle condizioni monetarie. La Banca Centrale Europea, dopo il primo intervento a giugno, ha apportato tre ulteriori tagli dei tassi di policy, mentre la Federal Reserve, a settembre, ha tagliato i tassi di interesse di 50 punti base, cui è seguito un ulteriore taglio di 25 punti a novembre.
Considerando questo scenario, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale per l'anno 2024 si è attestata al +3,1% rispetto al 2023, mentre l'andamento del commercio mondiale è apparso in crescita del +2,3%. La proiezione di crescita che ci si attende nel 2025 vede una lieve riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,8%), che riguarderà sia i paesi industrializzati (+1,5%) sia quelli emergenti (+3,5%).
In tale contesto, l'economia italiana ha attraversato il turbolento periodo storico avviato dalla pandemia con risultati migliori della media dei paesi dell'aera Euro e il PIL italiano ha velocemente recuperato e superato i livelli del 2019. Nel corso del 2024, tuttavia, la crescita ha gradualmente perso velocità, mostrando un rallentamento in parte atteso, considerando che le ottime performance del nostro paese sono attribuibili in modo rilevante agli abbondanti stimoli fiscali e soprattutto al Superbonus edilizio, misure temporanee destinate a produrre un rimbalzo negativo una volta terminate. Nonostante l'apporto significativo della componente pubblica sostenuta dal PNRR e la sostanziale tenuta della spesa delle famiglie, infatti, gli investimenti sono apparsi in forte flessione nella seconda parte del 2024 e anche l'andamento delle esportazioni è stato inferiore alle attese, subendo più del previsto le difficoltà della Germania, con cui condividiamo un modello di sviluppo basato su manifattura ed export. L'Italia ha chiuso il 2024 con una crescita del PIL pari al +0,7% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in moderazione nel corso dell'anno, ha visto una crescita dell'1,0% rispetto al 2023.

4. Fonte dati macroeconomici Prometeia, dicembre 2024.
5. A dicembre 2024 l'indice dei prezzi a consumo IPC per l'area Euro è stato pari al 2,4% su base annua, e il corrispondente indice CPI per gli USA pari al 2,9% su base annua.
6. I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).

Andamento dei mercati di riferimento

L'ultimo rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani[7] ha confermato che, se per i flussi veicolari extraurbani e il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza il recupero dei volumi rispetto al periodo pre-pandemico (2019) è completo, per il trasporto pubblico locale permane un gap del 5-10%. I dati di Isfort mostrano anche che gli scenari futuri della domanda di mobilità, per i prossimi 20 anni, saranno condizionati dalle previsioni di forte calo demografico. Nello scenario mediano, è attesa una riduzione degli spostamenti del 7% al 2044, dovuta al calo della mobilità giovanile (nella fascia 14-19 anni), che non sarà compensata dalla contestuale crescita della mobilità degli anziani (nella fascia 75-84 anni). Il consolidamento della platea di smart workers (3,75 milioni nel 2025, secondo le stime del Politecnico di Milano) dovrebbe contribuire ulteriormente a contenere la domanda di mobilità, e al contempo, gli effetti della persistente crescita dei flussi turistici non devono essere sopravvalutati, considerando la bassa incidenza delle presenze turistiche sulla popolazione complessiva.
L'analisi dei risultati aggregati su scala nazionale, condotta dal Gruppo FS, mostra che la popolazione "mobile" è di circa 37 milioni di persone nel 2024 (quasi il 74% della popolazione di riferimento, rappresentata dai possessori di SIM telefoniche italiane) e che ogni viaggiatore effettua mediamente 2,5 spostamenti al giorno, per una distanza complessiva percorsa di circa 60 km/giorno.
Con un andamento delle immatricolazioni inferiore alle aspettative e in flessione dello 0,5% rispetto all'anno precedente, il 2024 ha rappresentato un anno critico per il mercato italiano dell'auto. La transizione verso una mobilità a zero emissioni non ha mostrato segni di accelerazione e la quota di mercato delle auto elettriche ha confermato il valore del 2023 (4,2%), a fronte di un dato europeo pari al 13,6%, secondo quanto stimato da ACEA, l'associazione dei costruttori europei. La bassa penetrazione dei veicoli elettrici solleva preoccupazione sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dai Regolamenti europei e comporta il rischio di sanzioni per i costruttori già nel 2025.
Nonostante i volumi di vendita abbiano registrato una flessione, il prezzo medio delle auto immatricolate in Italia ha toccato i 30.000[8] euro, in forte aumento rispetto ai 21.000 del 2019, l'anno pre-Covid.
Nel comparto stradale, il sistema automatico di rilevamento statistico del traffico del sistema "PANAMA", gestito da Anas, ha rilevato nel segmento dei veicoli totali[9] una lieve crescita (+0,5%) dell'Indice di Mobilità Rilevata (IMR) rispetto al 2023. Per quanto riguarda il transito dei veicoli pesanti, l'incremento rispetto al 2023 è risultato pari al +1,1%.
Con riferimento ai viaggiatori del settore aereo, in base ai dati di Eurocontrol[10], nel 2024 i voli complessivi sulla rete europea sono stati 10,7 milioni, in crescita del 5% rispetto al 2023 e pari al 96% del livello raggiunto nel 2019. A far registrare la maggior crescita di voli giornalieri sono stati i paesi dell'Europa meridionale, tra questi l'Italia (+8%) e la Spagna (+8%).
I passeggeri trasportati in Italia nel 2024 (fonte Assaeroporti) sono stati circa 220 milioni, in crescita dell'11,1% rispetto al 2023, con un terzo dei viaggiatori sul segmento nazionale e due terzi sul segmento internazionale (quest'ultimo in forte recupero).
Anche il settore cargo ha fatto registrare una forte crescita: il dato del 2024, con 1,2 milioni di tonnellate trasportate, ha segnato una crescita del 15,3%[11] rispetto al 2023, superando il record storico del 2017. Circa il 62% delle merci sono transitate nello scalo di Malpensa, che conferma la leadership nazionale.
Il 2024, nonostante l'incertezza determinata dalle tensioni geopolitiche che hanno condizionato le rotte commerciali[12], è stato un anno di espansione del mercato mondiale dei container e, secondo le prime stime fornite da Ship2Shore[13], l'Italia ha fatto registrare un nuovo primato nei container movimentati nei porti, raggiungendo i 12 milioni di Teu.
Nel corso del 2024 i porti del mar Ligure Occidentale di Genova, Savona e Vado Ligure hanno realizzato, rispetto al 2023, una crescita del 2,9% in termini di Teu movimentati; un andamento confermato anche

7. Isfort, 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, dicembre 2024.
8. Stima del Centro Studi Fleet&Mobility.
9. I veicoli totali rappresentano la somma delle due classi di veicoli considerati, veicoli leggeri e veicoli pesanti. I veicoli leggeri raggruppano i motocicli, le auto e gli altri veicoli con portata inferiore alle 3,5 tonnellate. I veicoli pesanti raggruppano tutti gli altri veicoli come camion, autotreni, ecc.., con portata al di sopra delle 3,5 tonnellate.
10. Eurocontrol, European Aviation Overview, gennaio 2025.
11. Fonte Assaeroporti, variazione al netto dei servizi postali. Lo scostamento complessivo è pari al +15% rispetto al 2023, con 1,25 milioni di tonnellate trasportate.
12. A seguito della crisi del Mar Rosso, i transiti di navi nel Canale di Suez sono diminuiti del 50% rispetto al 2023.
13. Ship2Shore è un Magazine on line di economia del mare e dei trasporti, che annualmente conduce una rilevazione statistica sui porti italiani, in collaborazione con le società terminalistiche e le autorità portuali.

dal porto di La Spezia, che ha fatto segnare un incremento dell'8,7%. I porti dell'Adriatico, penalizzati maggiormente dagli effetti della crisi del Mar Rosso, vedono invece una riduzione per Trieste (-1,2%), Venezia (-2,5%), Ravenna (-7,9%) e Ancona (-12,4%). Significativa, infine, la crescita di Gioia Tauro che, nel 2024, ha realizzato il nuovo record storico in termini di Teu movimentati (+11% rispetto al 2023).
Per quanto riguarda il settore crocieristico, la società di ricerca e consulenza Risposte Turismo ha stimato che i passeggeri movimentati nei porti italiani nel 2024 sono stati 14,2 milioni, nuovamente in crescita rispetto all'anno precedente (13,8 milioni).



I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Il 27 novembre 2024, il Parlamento Europeo ha approvato la nuova Commissione Europea ed è stato nominato il nuovo Commissario europeo ai Trasporti Sostenibili e al Turismo che, nella sua lettera di incarico, ha individuato le priorità che orienteranno il suo mandato, con particolare riferimento al settore ferroviario:

- completamento dei corridoi TEN-T entro il 2030;
- pianificazione di una rete ferroviaria europea ad Alta Velocità che consenta di collegare velocemente le capitali dell'UE, anche attraverso treni notturni, e che acceleri il trasporto delle merci;
- proposta di regolamento per l'introduzione di un biglietto ferroviario digitale unico per i viaggi tra Paesi UE, in modo che i cittadini europei possano acquistare un unico biglietto su un'unica piattaforma, ottenendo i diritti di passeggeri per l'intero viaggio;
- modernizzazione del sistema dei trasporti attraverso tecnologie digitali, compreso il Sistema Europeo di Gestione del Traffico Ferroviario (ERTMS);
- definizione di un Piano di Investimenti per il Trasporto Sostenibile, confermando il sostegno alle soluzioni di decarbonizzazione del trasporto.

Secondo i dati provvisori dell'UIC (Union Internationale des Chemins de fer), nei primi 9 mesi del 2024 i volumi di traffico passeggeri nell'area EU hanno fatto registrare una crescita del 4,1% rispetto al corrispondente periodo del 2023; tale andamento è dipeso prevalentemente dall'ottima performance di FS, RENFE, DB e PKP che, al termine dei primi nove mesi del 2024, hanno visto una crescita dei volumi di passeggeri km trasportati rispettivamente del +6%, +7,2%, +3,2% e +14,9% verso il corrispondente periodo del 2023.
Con riferimento al traffico merci, in base all'ultimo aggiornamento fornito dall'UIC relativo al periodo gennaio-settembre 2024, le tonnellate km trasportate nell'area EU hanno mostrato una diminuzione (-8,8%) rispetto all'analogo periodo del 2023. L'andamento negativo è riconducibile al contesto macroeconomico debole e alle tensioni geopolitiche, e le performance peggiori hanno riguardato la tedesca DB (-6,8%), la polacca PKP (-21,5%) e l'operatore merci ceco CD (-10,7%).

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE

Settore Infrastrutture

Infrastrutture ferroviarie

RFI, per gli effetti che derivano dall'**Atto di Concessione siglato nel 2000** tra il MIT e FS, rappresenta in via esclusiva il Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ed è pertanto tenuto ad attuare i piani definiti con lo Stato in merito agli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e alle attività di manutenzione della rete. Lo strumento cui è affidata la disciplina degli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione è il Contratto di Programma, come previsto dal D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, che ha recepito la Direttiva 2012/34/UE e successive modificazioni.

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, ad interventi per l'aumento delle prestazioni di linee esistenti e ad interventi per la realizzazione di nuove opere ferroviarie di ammodernamento e sviluppo della rete. Il **CdP-I 2022-2026**, che ha seguito il nuovo iter previsto dal D.L. n. 152/2021, è stato approvato dal CIPESS con delibera n. 25 pubblicata in G.U. in data 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione tra MIT e RFI in data 20 dicembre 2022.

Il **CdP-I** prevede nuove risorse contrattualizzate per circa 13 miliardi di euro, che finanzieranno investimenti per il miglioramento delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario.

Nel corso dell'anno è stato approvato l'**Aggiornamento 2024 del CdP-I 2022-2026** con atto integrativo sottoscritto da RFI e MIT il 29-30 maggio 2024 e con emanazione il 20 settembre 2024 del Decreto MIT/MEF n. 235 (procedimento concluso il 12 novembre 2024 con la registrazione dalla Corte dei conti al n. 3901). Con tale Atto è stato contrattualizzato un saldo netto di risorse pari a 3,5 miliardi di euro (+7,6 miliardi di euro di nuove risorse e -4,1 miliardi di euro di definanziamenti) portando il valore delle opere in corso finanziate da 124,6 miliardi di euro dell'Aggiornamento 2023 a 127,7 miliardi di euro. Le risorse sono destinate principalmente alle opere in corso e alla prosecuzione dei programmi relativi alla sicurezza, allo sviluppo tecnologico e al piano stazioni.

Il **Contratto di Programma - Parte Servizi (CdP-S)** disciplina il finanziamento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della Rete, finalizzate a garantire l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e affidabilità, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario (circolazione, safety, security, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza a Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM). Il **CdP-S 2022-2026** è stato approvato dal CIPESS con delibera n. 24 pubblicata in G.U. in data 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione tra MIT e RFI a dicembre 2022.

Il **CdP-S** prevede risorse di circa 1,1 miliardi di euro all'anno per le attività di gestione e manutenzione ordinaria e di circa 2,2 miliardi di euro all'anno per le attività in conto investimento di manutenzione straordinaria. Il Contratto prevede inoltre, quale principale elemento di novità, il trasferimento di una serie di interventi dal CdP-I al nuovo CdP-S, strettamente correlati alle attività ricorrenti di manutenzione, anch'essi finalizzati alla sicurezza, in modo da assicurarne una più efficace ed efficiente programmazione ed attuazione.

Nel corso dell'anno è stato approvato l'**Aggiornamento 2024 del CdP-S 2022-2026** con atto integrativo sottoscritto da RFI e MIT il 1° agosto 2024 e con emanazione il 7 ottobre 2024 del Decreto MIT/MEF n. 235 (procedimento concluso il 3 novembre 2024 con la registrazione dalla Corte dei conti al n. 3859). Tale Atto recepisce la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive per 2,4 miliardi di euro per la manutenzione straordinaria, di cui 2,1 miliardi di euro per il finanziamento dell'annualità 2025 previsti dal c.d. DL Superbonus e 150 milioni di euro per le Attività di Gestione della Rete, di cui 50 milioni per l'annualità 2023 e 100 milioni per l'annualità 2026; la conclusione, in data 30 settembre 2023, dello svolgimento temporaneo del servizio di trasporto marittimo pubblico veloce per soli passeggeri tra i porti di Messina e Reggio Calabria e viceversa da parte di RFI a seguito dell'affidamento del servizio ad un nuovo contraente.

Infrastrutture stradali

Anas, in base a quanto stabilito dall'**Atto di Concessione siglato nel 2002** con il MIT, ha il compito di gestire la rete stradale e autostradale di interesse nazionale e la relativa manutenzione. Il **Contratto di Programma** (CdP) stipulato tra MIT e Anas è lo strumento con cui viene disciplinato l'utilizzo delle risorse assegnate ad Anas per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e per la gestione dei servizi relativamente alla rete in concessione. In particolare, il documento

regola:
- le attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio in diretta gestione Anas e i servizi connessi;
- le modalità di finanziamento delle attività;
- gli standard qualitativi alla base dei servizi da rendere, il cronoprogramma di realizzazione delle opere, le sanzioni e le modalità di verifica da parte del Ministero.

Per gli anni 2021-2022, il CdP 2016-2020 è stato rinnovato in continuità. Nella seduta del 27 dicembre 2022 il CIPESS ha approvato l'Atto aggiuntivo al CdP 2016-2020 tra MIT e Anas, consistente nell'allocazione delle risorse recate dall'art. 1, comma 397 della Legge n. 234 del 2021 (Legge di bilancio 2022), per 4,5 miliardi di euro complessivi.
Nella seduta del 21 marzo 2024 il CIPESS ha approvato, con prescrizioni, la proposta di **CdP MIT-Anas 2021-2025**. Il procedimento si è concluso il 9 novembre 2024 con la registrazione dalla Corte dei conti del Decreto MIT/MEF n. 256 del 22 ottobre 2024. Per quanto riguarda il finanziamento, è prevista l'allocazione nell'ambito del nuovo CdP delle risorse della Legge di Bilancio 2023 (2,25 miliardi di euro) e della Legge di Bilancio 2024 (3,75 miliardi di euro). La voce "spesa per servizi", per come rappresentate nel CdP, assume carattere previsionale e le relative attività saranno modulate in corso d'anno e troveranno copertura con i consueti strumenti di pianificazione e finanziamento. Tale ultima disposizione ha subito, in fase di approvazione CIPESS, una prescrizione che rinvia la definizione della copertura delle attività ad un successivo confronto tra MIT e Anas volto a definire il livello dei servizi da rendere da parte di Anas e la quantificazione dei relativi contributi compensativi. Tale aspetto è stato riflesso nel piano, attraverso una rimodulazione della previsione dei costi per servizi per gli anni 2024, 2025 e successivi anni di piano.

Provvedimenti normativi

Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti normativi, di carattere europeo, nazionale e regolamentare, intervenuti nell'anno e di significativo impatto sul Settore Infrastrutture ferroviarie e sul Settore Infrastrutture stradali.

Il **D.L. n. 5 del 19 gennaio 2024** recante **"Disposizioni urgenti per la realizzazione degli interventi infrastrutturali connessi con la presidenza italiana del G7"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 30 del 13 marzo 2024, prevede la nomina di un Commissario straordinario al fine di accelerare le procedure e le attività relative alle infrastrutture funzionali al G7, nonché semplificazioni nelle procedure di appalto.

Il **D.L. n. 10 del 5 febbraio 2024** recante **"Disposizioni urgenti sulla governance e sugli interventi di competenza della società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 42 del 27 marzo 2024, autorizza a favore di Anas la spesa di 17,73 milioni di euro per l'anno 2032 e di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034 per la copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, anche al fine di garantire l'accessibilità complessiva dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026. Stabilisce inoltre che RFI sia individuata come soggetto attuatore degli interventi relativi alle opere complementari in ambito ferroviario connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici. Dispone infine che per la realizzazione delle opere per le quali la società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA intende avvalersi di Anas per le fasi di affidamento e di esecuzione delle opere, la copertura dei costi avviene mediante corresponsione di contributi da parte del MIT, a valere sul quadro economico delle relative opere, dietro sottoscrizione di apposita convenzione per la definizione degli interventi alla stessa affidati e dei relativi oneri finanziari, che vengono stabiliti nel limite del 9% del suddetto quadro economico e recepiti in sede di aggiornamento del contratto di programma tra il Ministero e Anas.

Il **D.L. n. 19 del 2 marzo 2024** recante **"Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 56 del 29 aprile 2024, contiene numerose norme di impatto per il Settore Infrastrutture. In particolare, prevede che, al fine di consentire la tempestiva attuazione degli interventi del PNRR e il conseguimento dei relativi obiettivi entro i termini di scadenza previsti, la misura delle **anticipazioni iniziali erogabili in favore dei soggetti attuatori è di norma pari al 30%** del contributo assegnato, ferme restando le eventuali maggiori percentuali previste da specifiche disposizioni di legge. Inoltre, dispone che, nelle more dell'aggiornamento del CdP-I MIT/RFI, si provveda alla **rimodulazione delle fonti di finanziamento degli interventi ferroviari ricompresi nella misura M3C1 del PNRR**, per consentirne l'immediata realizzazione, demandando la rimodulazione ad un decreto MIT, che disponga anche una ricognizione delle risorse nazionali che si rendono disponibili a seguito della rimodulazione del PNRR

per le misure di competenza del MIT, da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento per l'anno 2024 del CdP-I. In attuazione di tale disposizione è stato emanato il **Decreto MIT/MEF n. 148 del 23 maggio 2024**.
In tema di semplificazioni, il D.L. n. 19/2024, per quanto riguarda gli interventi non più finanziati con risorse PNRR, che sono in fase avanzata di progettazione, consente l'applicazione della disciplina già prevista per gli interventi finanziati con le risorse del PNRR ed inoltre introduce norme per la semplificazione della verifica preventiva dell'interesse archeologico.
Successivamente il **D.L n. 60 del 7 maggio 2024**, recante **"Ulteriori disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 95 del 4 luglio 2024, ha modificato la disciplina della Commissione PNRR-PNIEC, precisando che a tale organismo sia assegnato lo svolgimento non solo delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) dei progetti ad essa attribuiti (come prevede la normativa vigente) ma anche delle valutazioni ambientali strategiche (VAS) integrate alle procedure di VIA relative ai medesimi progetti.

Il **D.L. n. 39 del 29 marzo 2024** recante "Misure urgenti in materia di agevolazioni fiscali di cui agli artt. 119 e 119-ter del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, altre misure urgenti in materia fiscale e connesse a eventi eccezionali, nonché relative all'amministrazione finanziaria" (**c.d. Superbonus**), convertito con modificazioni nella Legge n. 95 del 4 luglio 2024, prevede, in particolare, un **incremento complessivo di risorse per il CdP-S di RFI** sia in conto investimenti (al 2043) per 1.826,1 milioni di euro, con un miglioramento del flusso di cassa nel triennio 2026-2028, sia in conto esercizio di 200,4 milioni di euro complessivi, nel biennio 2026-2027.

Il 9 aprile 2024, con **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri**, è stata costituita, in base all'art. 2, comma 2-septies del D.L. n. 121/2021, la **Autostrade dello Stato SpA**. La società sarà deputata all'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house. Alla stessa saranno trasferite le funzioni e le attività a oggi attribuite ad Anas con riferimento alle autostrade statali a pedaggio.

In materia di **installazione di impianti alimentati da fonti rinnovabili, il D.L. n. 63 del 15 maggio 2024** recante **"Disposizioni urgenti per le imprese agricole, della pesca e dell'acquacoltura, nonché per le imprese di interesse strategico nazionale"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 101 del 12 luglio 2024, introduce limitazioni all'installazione degli impianti fotovoltaici con moduli collocati a terra in zone classificate agricole dai piani urbanistici, facendo però salvi i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società del Gruppo FS e dei gestori di infrastrutture ferroviarie nonché delle società concessionarie autostradali. Inoltre, le limitazioni previste non si applicano nel caso di progetti finalizzati alla costituzione di una Comunità energetica rinnovabile, nonché in caso di progetti attuativi delle altre misure di investimento del PNRR e del PNC ovvero di progetti necessari per il conseguimento degli obiettivi del PNRR.

Il **D.L. n. 76 dell'11 giugno 2024,** recante **"Disposizioni urgenti per la ricostruzione post-calamità, per interventi di protezione civile e per lo svolgimento di grandi eventi internazionali"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 111 dell'8 agosto 2024, prevede contributi per i terremoti 2009 e 2016, per l'alluvione del 2023 e fondi per il rafforzamento della sicurezza. Inserisce le **infrastrutture ferroviarie nei piani speciali** per la migliore risoluzione delle situazioni di dissesto idrogeologico e dispone che RFI provveda, in qualità di soggetto attuatore, agli interventi finalizzati alla definitiva messa in sicurezza e al definitivo ripristino degli impianti ferroviari danneggiati e incarica Anas degli interventi di contrasto al dissesto del versante gravante sulle arterie stradali e sulle aree contigue ai territori alluvionati dell'Emilia-Romagna, Toscana e Marche.

Il **D.L. n. 89 del 29 giugno 2024,** recante **"Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 120 dell'8 agosto 2024, prevede modifiche al D.L. n. 35/2023 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" convertito nella Legge n. 58/2023 per garantire il rispetto del cronoprogramma dell'attività della società **Stretto di Messina**. Dispone l'individuazione, mediante decreti MIT da adottare entro il 31 dicembre 2025, delle **opere per la realizzazione dei progetti della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)** e dei relativi commissari straordinari, che sono nominati tra il personale dirigenziale di RFI e Anas. Destina 10 milioni di euro per l'anno 2027 e 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028 e 2029 a favore di interventi infrastrutturali della Regione Liguria.

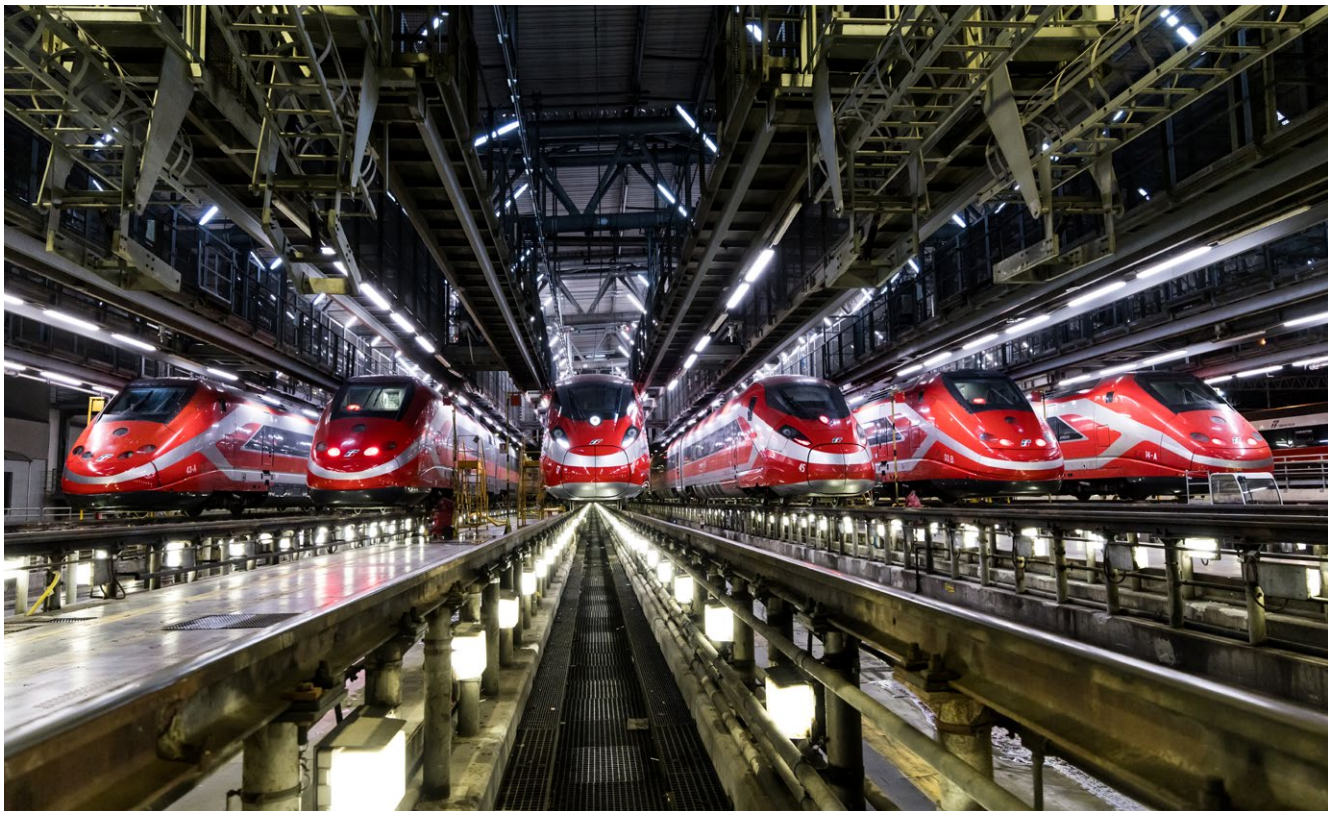
Il **D.L. n. 131 del 16 settembre 2024**, recante **"Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 166 del 14 novembre 2024, mira, tra l'altro, a risolvere la procedura d'infrazione per la mancata messa in sicurezza della rete stradale transeuropea TEN-T prevedendo che la richiesta di messa in servizio delle gallerie TEN-T (indicate nell'allegato 1 del provvedimento) debba essere presentata entro il prossimo 31 dicembre 2027.

Il **D.L. n. 153 del 17 ottobre 2024,** recante **"Disposizioni urgenti per la tutela ambientale del Paese, la razionalizzazione dei procedimenti di valutazione e autorizzazione ambientale, la promozione dell'economia circolare, l'attuazione di interventi in materia di bonifiche di siti contaminati e dissesto idrogeologico"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 191 del 13 dicembre 2024, prevede modifiche al T.U. ambiente (D.Lgs n. 152/2006 e successive modificazioni) con riferimento all'ordine di priorità dell'esame dei progetti presso le Commissioni di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (si definiscono prioritari, tra l'altro, i progetti dichiarati di preminente interesse strategico nazionale ed i progetti che superino i 25 milioni di euro come valore per il sistema produttivo nazionale). Si demanda ad un successivo Decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare di concerto con il Ministero della cultura e il MIT, la definizione dei nuovi criteri di priorità per l'esame dei progetti. Nelle more dell'adozione di tale Decreto, sono da considerarsi prioritari: i progetti concernenti impianti di idrogeno verde ovvero rinnovabile; gli interventi di modifica, anche sostanziale, per rifacimento, potenziamento o integrale ricostruzione di impianti alimentati da fonti eoliche o solari; i progetti fotovoltaici on-shore e agrivoltaici on-shore di potenza nominale pari almeno a 50 MW e i progetti eolici on-shore di potenza nominale pari almeno a 70 MW.
Sono inoltre introdotte modiche al T.U. ambiente in materia di deferimento Commissione VIA-VAS, assoggettabilità VIA e silenzio assenso.

Il **D.L. n. 155 del 19 ottobre 2024** recante **"Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 189 del 9 dicembre 2024, prevede l'anticipazione di 1.050 milioni di euro per il 2024 delle **risorse destinate a RFI** nell'ambito del CdP-S 2022-2027 (conto investimenti), nonché l'incremento a **favore di Anas** delle risorse destinate per il finanziamento del CdP 2021-2025 di 183 milioni di euro per il 2024 e delle risorse del fondo per gli investimenti Anas (Legge 208/2015 art. 1, comma 868) di 117 milioni di euro per il 2024 secondo i seguenti vincoli di destinazione:
- 30 milioni di euro per gli interventi di manutenzione straordinaria di sicurezza;
- 74 milioni di euro per il programma "ponti, viadotti e gallerie";
- 13 milioni di euro per gli interventi di ripristino della viabilità delle strade danneggiate dal sisma.

Si introducono disposizioni relative alla nuova società per la gestione in house di autostrade statali a pedaggio, **Autostrade dello Stato SpA**, con le quali si prevede l'assegnazione alla stessa della somma di 343 milioni di euro, al fine di rafforzarne la dotazione patrimoniale per realizzare le acquisizioni di tutti i diritti e gli obblighi da **Anas** derivanti dalla titolarità delle partecipazioni azionarie da quest'ultima detenute nelle seguenti società:
- società Concessioni Autostradali Venete — CAV SpA;
- Autostrada Asti Cuneo SpA;
- Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco;
- Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus SpA — SITAF.

Si stabilisce, inoltre, che il corrispettivo che Autostrade dello Stato dovrà corrispondere ad Anas per le partecipazioni azionarie sia determinato in misura corrispondente al valore netto contabile d'iscrizione di tali diritti e obblighi, come risultante dalla situazione patrimoniale approvata dal CdA di Anas riferita ad una data non anteriore a quattro mesi dall'operazione e, in ogni caso, nel limite delle risorse previste per il rafforzamento patrimoniale.
Con riferimento al PNRR si introduce una nuova disciplina in materia di **controlli**, che specifica ulteriori adempimenti in capo ai soggetti attuatori, disponendo, come presupposto necessario ai fini dell'attestazione delle spese, dell'avvenuto espletamento dei controlli di competenza, nonché delle verifiche sul rispetto dei requisiti, che essi assicurino la tempestiva realizzazione degli interventi di propria competenza e il corretto utilizzo dei finanziamenti assegnati:
- effettuando i controlli di legalità e amministrativo-contabili previsti dai rispettivi ordinamenti;
- verificando l'ammissibilità delle spese al PNRR e il rispetto degli obblighi assunti in sede di finanziamento degli interventi;
- conservando agli atti la documentazione giustificativa e rendendola disponibile alle competenti autorità nazionali e dell'Unione europea per le rispettive



attività di controllo e di audit;
- assicurando il periodico aggiornamento del sistema informatico di monitoraggio ReGiS con i dati di avanzamento finanziario, fisico e procedurale degli interventi.

Si segnala, inoltre, l'introduzione di misure di rafforzamento per la riduzione dei tempi di pagamento da parte delle pubbliche amministrazioni. In particolare, tra le altre disposizioni, si conferisce al MEF la possibilità, al fine di consentire alle amministrazioni centrali titolari di misure del PNRR la disponibilità delle risorse necessarie per i trasferimenti in favore dei soggetti attuatori degli interventi, di effettuare, a titolo di anticipazione, trasferimenti a carico delle risorse del Fondo Next Generation Eu - Italia nel termine di 15 giorni decorrenti dalle richieste formulate dalle predette amministrazioni.

La **Legge n. 177 del 25 novembre 2024,** recante **"Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285"** introduce norme di impatto per il Settore Infrastrutture. Si segnalano, in particolare, le disposizioni introdotte in materia di **sicurezza dei passaggi a livello ferroviari** con le quali:

- si demanda ad una convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture la definizione del segnalamento dell'attraversamento, nel caso in cui quest'ultimo abbia un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni;
- si prevede che, in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere, possa essere collocato, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente;
- si inaspriscono le sanzioni comminate a chi trasgredisce le norme sui comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello;
- si prevede che l'installazione dei dispositivi luminosi sia consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.

Si segnala inoltre la norma prevista in materia di **sicurezza delle gallerie ferroviarie**. Si dispone che nelle more dell'adozione del decreto interministeriale recante linee guida in materia di sicurezza ferroviaria, in caso di incidente, i gestori assicurino, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonei. A tal fine, sulla base dell'analisi e

della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco. Di tali programmi i gestori informano annualmente il MIT e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

La **Legge n. 207 del 30 dicembre 2024,** recante **"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027" introduce misure relative alle autorizzazioni di spesa in favore di RFI, Anas e TELT**.

Per quanto attiene **RFI,** autorizza la spesa di:

- 482 milioni di euro per il **2025** e 614 milioni di euro per il **2026**, per un totale di **1.096 milioni di euro** per il biennio, al fine di finanziare i fabbisogni residui e i maggiori oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi ferroviari previsti dal PNRR di competenza del MIT;
- **1.158 milioni di euro complessivi dal 2027 al 2036** per il finanziamento del CdP-I, a copertura dei maggiori fabbisogni degli interventi in corso di realizzazione e alla prosecuzione delle opere in corso;
- **1.334 milioni di euro complessivi dal 2027 al 2036** per il finanziamento del CdP-S (manutenzione straordinaria);
- **1.540 milioni di euro complessivi dal 2025 al 2030** per il finanziamento del CdP-S (manutenzione ordinaria).

Per quanto attiene **Anas**, sono incrementate le risorse ad essa destinate per il finanziamento del CdP 2021-2025, complessivamente di **2,022 miliardi di euro complessivi dal 2027 al 2036**.

Per quanto attiene **TELT**, sono incrementate le risorse ad essa destinate per il completamento degli interventi relativi al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – sezione internazionale, complessivamente di **1 miliardo di euro dal 2027 al 2033**.

Con riferimento alle ulteriori disposizioni di interesse, si segnala inoltre:

- l'inserimento di una norma con la quale si prevede che gli **impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili direttamente interconnessi alle infrastrutture di alimentazione della trazione ferroviaria** rientrino tra le infrastrutture di supporto alle infrastrutture ferroviarie per la cui realizzazione si applica il procedimento semplificato per l'affidamento dei contratti pubblici relativi al PNRR e al PNC;
- l'introduzione di più modifiche all'art. 26 D.L. n. 50 del 2022 ("aiuti"), recante disposizioni urgenti in materia di appalti pubblici di lavori. In particolare, si segnala **la proroga al 31 dicembre 2025 del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche per gli appalti già in corso**, per le opere PNRR, non PNRR e accordi quadro (di cui ai commi 6-bis, 6-ter e 8 dell'art. 26 del DL n. 50/2022), nonché la proroga al 31 dicembre 2025 **anche per i contratti affidati a contraente generale dalle società del Gruppo FS** (di cui al comma 12 dell'art. 26 del DL 50/2022);
- l'introduzione di norme finalizzate alla sottoscrizione di una nuova **convenzione unica tra MIT e Anas** da approvarsi con decreto ministeriale, adottato dal MIT di concerto con il MEF (modifica all'art. 2 del D.L. n. 121 del 10 settembre 2021). Si prevede che, in occasione della sottoscrizione della nuova convenzione, la durata della concessione relativa sia adeguata al **termine massimo di 50 anni**. L'efficacia delle disposizioni è subordinata alla notificazione preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'art. 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- l'incremento di 1,532 miliardi di euro delle risorse destinate al **Ponte sullo Stretto di Messina** e un'autorizzazione di spesa per la realizzazione delle relative **opere connesse** pari a complessivi 500 milioni di euro;
- l'incremento del contingente di **Forze armate** di 800 unità di personale per garantire la **prosecuzione della sicurezza dei luoghi delle principali infrastrutture ferroviarie**.

Infine, il **D.L. n. 202 del 27 dicembre 2024**, recante **"Disposizioni urgenti in materia di termini normativi"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 15 del 21 febbraio 2025, introduce la **proroga al 31 dicembre 2025** della disciplina relativa al **caro materiali per i general contractor delle società del Gruppo FS** relativamente ad interventi finanziati anche in parte con risorse PNRR. Il pagamento è subordinato alla verifica da parte del MIT dell'effettivo fabbisogno aggiuntivo, che deve essere richiesto da RFI entro il 31 gennaio 2026. A tal fine, si **autorizza una spesa di 175 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026**.

Settore Passeggeri

Il mercato italiano del trasporto ferroviario nazionale di passeggeri (c.d. media e lunga percorrenza) è stato completamente liberalizzato fin dal 2001, a condizioni di reciprocità nel caso di imprese con sede all'estero e loro controllate (Legge n. 388 del 23 dicembre 2000). In ambito europeo, il processo di liberalizzazione si è concluso, invece, solo a dicembre 2020, con l'adozione da parte dell'Unione Europea della Direttiva (UE) 2016/2370 (quarto pacchetto ferroviario), che ha riconosciuto a tutte le imprese ferroviarie il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio dei predetti servizi.
I **servizi di trasporto passeggeri ad Alta Velocità** sono, quindi, oggi soggetti alle regole di mercato e forniti in Italia attualmente da due operatori (Trenitalia SpA e Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA), che concorrono fra di loro per servire in modo profittevole la domanda di trasporto.
I **servizi di trasporto ferroviario soggetti a "obblighi di servizio pubblico"** sono, invece, erogati attraverso lo strumento del contratto di servizio pubblico, concluso dallo Stato (per quanto riguarda i servizi di media e lunga percorrenza) e dalle Regioni (per i servizi TPL), al fine di garantire servizi di trasporto adeguati alle esigenze sociali e di assetto del territorio, che l'impresa ferroviaria, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non svolgerebbe.
Il Regolamento (CE) 1370/2007 (come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338) stabilisce i criteri con cui un'autorità pubblica può prevedere obblighi di servizio pubblico, individuando la gara quale modalità ordinaria di affidamento dei contratti di servizio (per i contratti di servizio su ferro è stato previsto un periodo transitorio che si è concluso a dicembre 2023), con alcune specifiche eccezioni (i.e.: in house, provvedimento di emergenza in caso di interruzione del servizio, etc.).
Relativamente al trasporto passeggeri su strada, il servizio di lunga distanza (ovvero che interessa almeno tre regioni) è stato completamente liberalizzato a gennaio 2014; per il TPL - anche esso disciplinato dal citato Regolamento (CE) 1370/2007 - vige il principio generale di affidamento dei contratti di servizio tramite gara.
All'Autorità di Regolazioni Trasporti (ART), istituita nel 2011, sono state attribuite - tra l'altro - le competenze per garantire la piena contendibilità del mercato e la tutela dei diritti dei passeggeri su strada e per ferrovia. Con specifico riferimento al settore del TPL, l'Autorità ha adottato una serie di misure che vanno a costituire una "cornice di regolazione" per Regioni ed enti locali in materia di affidamento di servizi.

Trenitalia è titolare di un contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale (c.d. servizi Intercity giorno e notte), sottoposti al regime di obbligo di servizio pubblico. Tale Contratto di Servizio ha una durata decennale (dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2026) e comprende il network dei collegamenti di media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani. Trenitalia è titolare, inoltre, di 20 contratti di servizio relativi a servizi di trasporto ferroviario regionale, sottoposti anch'essi al regime di obbligo di servizio pubblico. Tali contratti di servizio hanno durate comprese tra 9 e 15 anni e comprendono servizi metropolitani, regionali e sovraregionali nelle Regioni e Province Autonome italiane, ad eccezione della Lombardia (dove Trenitalia opera con la società Trenord) e dell'Emilia-Romagna (dove Trenitalia opera con la società Trenitalia Tper). Trenitalia è inoltre presente in alcuni paesi europei attraverso sue società controllate.

Netinera opera in **Germania** ed è titolare di 18 contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri e di 2 contratti di servizi TPL. La durata complessiva dei contratti di trasporto è generalmente compresa tra 8 e 12 anni per i vecchi contratti nel settore ferroviario e tra 10 e 22 anni per i nuovi contratti. Il contratto di trasporto più lungo scade nel 2038.

Hellenic Train opera in **Grecia** ed è titolare di un contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri sottoposti al regime di obbligo di servizio pubblico. Tale Contratto di Servizio ha una durata decennale con data inizio 14 aprile 2022 e comprende tutto il network ferroviario dello stato greco.

Trenitalia C2C opera nel **Regno Unito** ed è titolare di un contratto di servizio per la gestione dei servizi ferroviari passeggeri tra Londra Fenchurch Street e Shoeburyness nell'Essex. Nel corso del 2023 il contratto è stato esteso fino al 20 luglio 2025. Dopo l'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea (Brexit) il servizio relativo agli Obblighi di Servizio Pubblico è disciplinato dallo "Statutory Instruments 2023 No. 1369", con disposizioni che sono in gran parte equivalenti al Regolamento (CE) 1370/2007.

Busitalia eroga servizi TPL in Veneto (Provincia di Rovigo e Padova), Umbria (intera regione) e Campania (Provincia di Salerno), regolati da 21 contratti di servizio, di cui 7 attraverso la partecipazione, in via maggioritaria, in società consortili (contratti vigenti nella regione Umbria); nel 2019, a seguito di aggiudicazione

di una procedura di gara, la società ha confermato la sua presenza nel bacino di Padova sino al 2030. Busitalia è inoltre presente nei Paesi Bassi attraverso la propria controllata **Qbuzz**, erogando servizi TPL nei bacini di Groningen Drenthe (fino a dicembre 2029), Utrecht (fino a dicembre 2025), Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (fino a dicembre 2033), Zuid Holland Nord (fino a settembre 2029) e Fryslan (fino a ottobre 2034), regolati da altrettanti contratti.

Provvedimenti normativi

Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti normativi, di carattere europeo, nazionale e regolamentare, intervenuti nell'anno e di significativo impatto sul Settore Passeggeri.

Il 14 maggio 2024 è entrato in vigore il **Regolamento 2024/1610 del Parlamento europeo e del Consiglio per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nuovi**, inclusi quelli ad uso dei passeggeri del trasporto pubblico. Il Regolamento è finalizzato a rafforzare gli obblighi di riduzione delle emissioni di CO_2 per i veicoli pesanti, contribuendo alla riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra e ad incentivare l'aumento dei veicoli pesanti a emissioni zero immessi sul mercato dell'Unione. Introduce obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 entro il 2030 per specifici sottogruppi di veicoli pesanti definiti in base alle caratteristiche tecniche che li compongono, inclusi i veicoli utilizzati per il trasporto pubblico cittadino, e adegua di conseguenza le relative norme sugli appalti pubblici.

In data 10 dicembre 2024 è entrato in vigore il **Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo che introduce il Regolamento (UE) 2024/2847 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti orizzontali di cybersecurity per i prodotti con elementi digitali, c.d. Cyber Resilience Act (CRA)**. Tale Regolamento introduce per tutti i settori, incluso quello ferroviario, requisiti rafforzati di sicurezza per tutti i prodotti con funzionalità digitali, per garantire resilienza da minacce informatiche e requisiti di informazione rafforzati sulle proprietà di sicurezza. Tali disposizioni si applicheranno a partire da 3 anni dall'entrata in vigore (dicembre 2027). Nel corso di tale periodo il settore degli operatori ferroviari (riuniti in CER) unitamente a quello dei costruttori (UNIFE) è deputato a cooperare assieme alle istituzioni europee per assicurare la piena armonizzazione dei requisiti aggiornati di cybersicurezza dei prodotti e dei sistemi impiegati nel settore rispetto alle normative esistenti sull'interoperabilità.

Il **D.L. n. 89 del 29 giugno 2024**, recante **"Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 120 dell'8 agosto 2024, prevede **l'estensione della deroga al divieto di circolazione dei vagoni dotati di toilette a scarico aperto adibiti a trasporto passeggeri** ai rotabili che abbiano compiuto il venticinquesimo anno di servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione.

La **Legge 30 dicembre 2024, n. 207** recante **"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027"** introduce misure di rilievo per il Settore Passeggeri. Nello specifico:

- l'incremento delle risorse assegnate al finanziamento del Trasporto Pubblico Locale, anche ferroviario regionale per 120 milioni di euro per l'anno 2025;
- la possibilità per le Regioni e le città metropolitane di utilizzare le risorse già assegnate nell'ambito del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile anche per il finanziamento di autobus ad uso extraurbano con alimentazione diesel o ibrida ad emissione di gas di scarico della normativa Euro più recente.

Con riferimento alla **compensazione dei minori ricavi nel periodo dell'emergenza epidemiologica da Covid-19** per il settore del trasporto pubblico locale, il **Decreto n. 329 del 20 dicembre 2024**, registrato alla Corte dei conti il 7 gennaio 2025, ha previsto la ripartizione definitiva delle risorse del fondo che riguarda il periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 marzo 2022. In riferimento a tale periodo, l'assegnazione definitiva prevista dal decreto è di 3.198 milioni di euro (1.591 milioni di euro per l'anno 2020 e 1.607 milioni di euro per l'anno 2021-1° trim. 2022). Nel dettaglio, il decreto ripartisce le risorse residue di 200 milioni di euro, di cui 93 milioni di euro a valere sulle risorse stanziate dalla Legge di Bilancio 2023 e 107 milioni di euro a valere sulle risorse stanziate dal D.L. n. 145/2023.

Settore Logistica

Il mercato del trasporto ferroviario merci è caratterizzato da un regime consolidato di "concorrenza nel mercato", molteplici operatori concorrono fra di loro per servire in modo profittevole la domanda di trasporto. La liberalizzazione è stata, infatti, avviata in Italia fin dal 2001 e dal 2007 in ambito euro unitario.
Al fine di consentire un utilizzo ottimale della rete internazionale del trasporto merci e migliorarne l'interoperabilità, l'Unione europea ha definito le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali (Regolamento (UE) n. 913/2010).
L'ART ha disciplinato - in esecuzione anche di quanto previsto dal quarto pacchetto ferroviario (Direttiva 2012/34/UE) - procedure e criteri da seguire per garantire un accesso equo e non discriminatorio ai servizi prestati negli scali ferroviari merci, nei raccordi ferroviari, nei centri di manutenzione e sulle infrastrutture ferroviarie portuali.
Il quadro normativo nazionale prevede alcune forme di sostegno di diretto interesse di Mercitalia Logistics e delle sue controllate. Il particolare la misura c.d. Ferrobonus di cui all'art. 1, comma 648 della Legge n. 208/2015 e l'incentivo alle imprese ferroviarie per il trasporto merci su ferrovia di cui all'art. 1, comma 294, della Legge n. 190/2014, volti a stimolare la domanda di servizi di trasporto ferroviario delle merci. Inoltre, il Piano nazionale complementare al PNRR (PNC) di cui al D.L. n. 59/2021 ha previsto contributi per l'acquisto di materiale rotabile da parte delle imprese del settore del trasporto ferroviario delle merci di interesse del Settore Logistica.

Provvedimenti normativi

Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti normativi, di carattere europeo, nazionale e regolamentare, intervenuti nell'anno e di significativo impatto sul Settore Logistica.

Il **D.L. n. 19 del 2 marzo 2024** recante **"Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 56 del 29 aprile 2024, prevede, al fine di incrementare la capacità logistica nazionale, una semplificazione di procedure, processi e controlli finalizzati alla dematerializzazione documentale e allo scambio informatico di dati e informazioni. Dispone, in particolare, che le Autorità di sistema portuale, entro il 30 giugno 2024, garantiscano l'interoperabilità tra i sistemi Port Community System delle medesime Autorità e la piattaforma logistica nazionale per la rete dei porti, mediante la realizzazione di un sistema digitale che consenta lo scambio di dati tra le amministrazioni pubbliche e i soggetti privati operanti nel settore del trasporto di merci e della logistica.

La **Legge 30 dicembre 2024, n. 207** recante **"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027"** introduce misure di rilievo per il Settore Logistica. Nello specifico:

- l'inserimento di una norma che prevede la facoltà per ciascuna Autorità di sistema portuale di attribuire un contributo di importo massimo pari a 1 milione di euro in favore degli operatori dei **servizi di manovra ferroviaria che operano al servizio dell'area portuale**, sulla base degli obiettivi di traffico ferroviario definiti dall' Autorità. Tale facoltà è esercitabile fino al 31 dicembre 2026 e le somme devono essere corrisposte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e senza utilizzo dell'avanzo di amministrazione;
- l'introduzione del meccanismo del **c.d. reverse charge** nei contratti di appalto per la **movimentazione di merci**;
- l'incremento delle risorse assegnate al **Ferrobonus** (misura di sostegno al trasporto intermodale per ferrovia) con l'assegnazione di ulteriori 10 milioni di euro annui a decorre dal 2025.

Settore Urbano

Le società che compongono il Settore Urbano operano con la missione di garantire le attività nel campo immobiliare ed il presidio del settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento.

Provvedimenti normativi

Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti normativi, di carattere europeo, nazionale e regolamentare, intervenuti nell'anno e di significativo impatto sul Settore Urbano.

Il **D.L. n. 19 del 2 marzo 2024**, recante **"Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 56 del 29 aprile 2024, riordina la dotazione finanziaria assegnata dal D.L. PNRR-bis (D.L. n. 152/2021) alla realizzazione dei piani urbani integrati da parte delle città metropolitane, prevedendo che queste siano finanziate per 1,5 miliardi di euro dalle risorse liberate dalla revisione del PNRR, anziché dal Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia.

il **D.L n. 60 del 7 maggio 2024**, recante **"Ulteriori disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 95 del 4 luglio 2024 prevedeva, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, la sottoscrizione di un protocollo d'intesa (avvenuta il 16 luglio 2024) da parte del Presidente del Consiglio dei ministri e del Commissario straordinario di Governo recante **l'individuazione degli interventi di risanamento ambientale e rigenerazione urbana** nel comprensorio Bagnoli-Coroglio. Per l'ammontare degli oneri degli interventi, pari a 1.218 milioni di euro per il periodo 2024-2029, si provvede a valere sulle risorse indicate per la Regione Campania dalla Delibera CIPESS recante "Fondo di sviluppo e coesione 2021-2027".

Il **D.L. n. 113 del 9 agosto 2024**, recante **"Misure urgenti di carattere fiscale, proroghe di termini normativi ed interventi di carattere economico"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 143 del 7 ottobre 2024, modifica la disciplina degli interventi di rigenerazione urbana prevista dalla legge di bilancio 2020. La modifica è volta, da un lato, a prevedere due differenti procedure per l'utilizzo delle somme stanziate, distinguendo gli interventi inclusi nel PNRR da quelli non rientranti in tale piano e, dall'altro, a individuare le procedure e i termini da rispettare per la realizzazione degli interventi. Si integra invece la disciplina delle opere finanziate dal fondo finalizzato a rafforzare gli interventi del PNRR da parte dei Comuni con popolazione superiore a cinquecentomila abitanti, al fine di assoggettare tali opere ai poteri di verifica previsti in capo alla Struttura di missione PNRR e alla Ragioneria generale dello Stato - Ispettorato generale per il PNRR.



Interventi normativi di interesse trasversale del Gruppo FS

[ESRS G1-5 – Influenza politica e attività di lobbying]
Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti normativi, di carattere europeo, nazionale e regolamentare, intervenute nell'anno e di significativa rilevanza trasversale su tutto il Gruppo.

Il 13 giugno 2024 è stato approvato il **Regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (cosiddetto Regolamento TEN-T)**, che modifica il Regolamento (UE) 2021/1153 e il Regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il Regolamento (UE) n. 1315/2013, per orientare la pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento delle reti di trasporto, al fine di consentire forme di trasporto sostenibili, migliori soluzioni multimodali e interoperabili e una maggiore integrazione intermodale dell'intera catena logistica. Promuove il rafforzamento e la creazione delle arterie necessarie per flussi regolari di trasporto di passeggeri e merci in tutta l'Unione stabilendo collegamenti senza soluzione di continuità con i paesi vicini. Predispone le norme per la realizzazione di progetti di interesse comune ad alto valore aggiunto europeo che dovrebbero contribuire allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, la manutenzione e l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti e misure che ne promuovano l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse e la resilienza.

Il **D.L. n. 113 del 9 agosto 2024**, recante **"Misure urgenti di carattere fiscale, proroghe di termini normativi ed interventi di carattere economico"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 143 del 7 ottobre 2024, tratta, tra l'altro, la gestione delle risorse riferibili al Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, per gli importi di cui all'allegato 3 del citato Decreto, disponendo l'accantonamento e l'indisponibilità fino al 30 settembre 2024 delle risorse oggetto dell'informativa congiunta presentata al CIPESS il 9 luglio 2024 dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR. L'allegato 3 riporta una tabella con l'indicazione per ciascun programma del Piano nazionale complementare degli importi oggetto di accantonamento, per un totale di 756,7 milioni di euro. Per quanto d'interesse, si segnala l'accantonamento previsto per:

- rinnovo materiale rotabile trasporto ferroviario merci – Locomotori, carri e raccordi ferroviari;
- il rinnovo delle flotte bus, treni e navi verdi;
- il rafforzamento delle linee ferroviarie regionali;
- ultimo/penultimo miglio ferroviario stradale;
- strade sicure - sistema di monitoraggio per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale Anas e concessionari.

Si dispone una deroga a tale previsione per far fronte alle obbligazioni di spesa giuridicamente vincolanti esistenti nonché la copertura degli eventuali oneri derivanti dalle previsioni in materia di credito d'imposta per investimenti nella Zona economica speciale per il Mezzogiorno - ZES unica (art. 1 del medesimo provvedimento), fino a 750 milioni di euro.
Si prevede inoltre che le Amministrazioni centrali titolari degli interventi del PNRR, al fine di assicurare la liquidità di cassa necessaria per i pagamenti di competenza dei soggetti attuatori, provvedano al trasferimento delle occorrenti risorse finanziarie fino al limite cumulativo del 90% del costo dell'intervento a carico del PNRR, entro il termine di 30 giorni dal ricevimento della richiesta di trasferimento. A tal fine, si prevede che i soggetti attuatori richiedenti forniscano la documentazione attestante: l'ammontare delle spese effettuate; i controlli di competenza effettuati; le verifiche sul rispetto dei requisiti specifici previsti dal PNRR. La definizione dei criteri e delle modalità per l'attuazione della normativa sono demandate ad un decreto del MEF.

Il **D.Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024** ha dato attuazione alla Direttiva n. 2022/2464/UE - **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)** riguardante la rendicontazione societaria di sostenibilità. La CSRD ha modificato il Regolamento 537/2014/UE e le Direttive 2004/109/CE, 2006/43/CE e 2013/34/UE per quanto riguarda la rendicontazione di sostenibilità di imprese e gruppi di grandi dimensioni: la finalità è consolidare la normativa sulla rendicontazione di sostenibilità, allo scopo di renderla più idonea ed efficace nel sostenere la transizione dell'Unione Europea verso un'economia sostenibile. In base alle previsioni della CSRD, a partire dall'esercizio 2024 FS SpA - in quanto Ente di Interesse Pubblico - dovrà redigere la propria informativa di sostenibilità sulla base dei nuovi principi di rendicontazione di sostenibilità (European Sustainability Reporting Standards, "ESRS"), e tale informativa dovrà essere inclusa in un'apposita sezione della relazione consolidata sulla gestione, parte integrante della Relazione Finanziaria Annuale.
Il **D.Lgs. n. 147 del 10 settembre 2024**, per quando di interesse, ha dato attuazione alla Direttiva (UE) 2023/959 recante modifica della Direttiva 2003/87/CE, che istituisce un **sistema per lo scambio di quote**

di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, ed alla decisione (UE) 2015/1814, relativa **all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra.** Per quanto di interesse, si segnala che il provvedimento prevede la possibilità che i proventi delle aste per l'assegnazione delle quote di emissione siano assegnati anche per finalità volte ad accelerare la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni o a fornire un sostegno finanziario per la realizzazione di infrastrutture di rifornimento e ricarica anche veloce per veicoli leggeri e pesanti, nonché pienamente interoperabili per i veicoli a zero emissioni, e la diffusione nella rete distributiva di carburanti alternativi o misure volte a incoraggiare il passaggio al trasporto pubblico e a potenziare la multimodalità. Inoltre, con il recepimento delle direttive in questione si è ampliato l'ambito di applicazione del sistema EU-ETS, estendendo gli obblighi derivanti dalla Direttiva 2003/87/CE alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo. In particolare, si prevede che l'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione per le attività di trasporto marittimo si applichino al 100% delle emissioni delle navi che effettuano tratte intra UE e delle navi all'interno di un porto di uno Stato membro con quote crescenti di emissioni che devono essere restituite nel 2025, 2026 e dal 2027.

Obbligo assicurativo per rischi catastrofali

In relazione all'obbligo assicurativo per rischi catastrofali, introdotto con la precedente Legge di Bilancio per il 2024, nel corso dell'anno sono state emanate alcune disposizioni integrative della disciplina.
In particolare, il **D.L. n. 155 del 19 ottobre 2024** recante "**Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 189 del 9 dicembre 2024, prevede una precisazione relativa all'oggetto della **copertura assicurativa prevista dalle polizze** che deve essere ora riferito ai beni (terreni e fabbricati, impianti e macchinari, nonché attrezzature industriali e commerciali) iscritti nello stato patrimoniale a qualsiasi titolo impiegati per l'attività di impresa, con esclusione di quelli già assistiti da analoga copertura assicurativa, anche se stipulati da soggetti diversi dall'imprenditore che li impiega.
La **Legge 16 dicembre 2024, n. 193** recante **"Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023"** introduce una norma in materia di **vigilanza su tali contratti assicurativi** con la quale si affida all'IVASS la gestione di un portale il cui scopo è consentire la comparazione trasparente dei contratti assicurativi stipulati a copertura dei danni cagionati da calamità naturali ed eventi catastrofali.
Infine, il **D.L. 27 dicembre 2024, n. 202** recante **"Disposizioni urgenti in materia di termini normativi"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 15 del 21 febbraio 2025, proroga al **31 marzo 2025** il termine, originariamente fissato dalla Legge di Bilancio 2024 al 31 dicembre 2024, entro il quale le imprese operanti in Italia sono tenute a stipulare tali contratti assicurativi a copertura dei danni a terreni e fabbricati, impianti e macchinari, nonché attrezzature industriali e commerciali, direttamente causati da calamità naturali ed eventi catastrofali verificatisi sul territorio nazionale.

Sicurezza delle gallerie ferroviarie

Il **D.L. n. 202 del 27 dicembre 2024**, recante **"Disposizioni urgenti in materia di termini normativi"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 15 del 21 febbraio 2025, dispone la **proroga al 30 aprile 2025 dei termini relativi all'adeguamento ai criteri di sicurezza, rispettivamente, del materiale rotabile circolante sulle infrastrutture ferroviarie e delle gallerie**.

Correttivo Nuovo codice degli appalti

Inoltre, si evidenzia di interesse per tutto il Gruppo FS il **D.Lgs. n. 209 del 31 dicembre 2024**, recante **"Disposizioni integrative e correttive al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 36 del 31 marzo 2023"**. Il provvedimento, adottato in attuazione del comma 4 dell'art. 1 della Legge n. 78/2022 (Delega al Governo in materia di contratti pubblici), si compone di 97 articoli e reca disposizioni integrative e correttive al Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. n. 36/2023.

Disposizioni su trasporti eccezionali

Nell'ambito della **Legge 21 febbraio 2025, n. 15**, recante **"Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi"**, si segnala l'introduzione di disposizioni che intervengono sulla disciplina dell'articolo 7-bis del D.L. 21 ottobre 2021, n. 146. Nello specifico, si prevede che il termine originariamente fissato al 30 marzo 2025 per la sospensione dell'efficacia delle disposizioni contenute nel decreto ministeriale, che fissa le linee guida in materia di **trasporti in condizioni di eccezionalità**, venga posticipato al 30 marzo 2026. Viene inoltre riformulato il comma 2 del medesimo articolo al fine di definire la disciplina intanto applicabile a tale tipologia di trasporti. Si interviene, infine, sul comma 2-bis, concernente la definizione, da parte del tavolo tecnico a tal fine istituito presso il MIT, del Piano nazionale per i trasporti in condizioni di eccezionalità, prorogandone il termine dal 30 ottobre 2024 al 31 dicembre 2025.

RISK MANAGEMENT

Framework e Governance di Risk Management

[ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale]

Le attività di risk management del Gruppo, che costituiscono parte integrante del SCIGR, sono svolte secondo le regole e le metodologie previste dallo specifico Framework, ispirato al Codice di Corporate Governance ed alle best practices nazionali ed internazionali, tra cui la norma UNI ISO 31000:2018 "Gestione del rischio - Principi e linee guida" e il "COSO *Enterprise Risk Management Framework – Integrating with Strategy and Performance*".

La struttura organizzativa Risk Management di FS, collocata in ambito Risk & Anti-Corruption, assicura l'indirizzo e il coordinamento delle relative attività svolte dalle società del Gruppo, attraverso la definizione di strategie e politiche di cui garantisce anche il monitoraggio e il controllo attuativo, nonché il reporting agli organi di governance e controllo aziendali ed agli stakeholders interni, con particolare riferimento al Comitato Controllo e Rischi.

Le strutture organizzative Risk Management societarie attuano gli indirizzi, le strategie e le politiche definiti dalla Holding, assicurando il presidio dei rischi della società di appartenenza.

Il risk approach adottato prevede che le analisi di rischio siano condotte dalla funzione Risk Management, unitamente ai responsabili di processo interessati, in maniera differenziata a seconda dell'attività oggetto di valutazione:

- enterprise risk management, riguardante tutti gli aspetti della gestione aziendale;
- strategic risk management, riguardante la pianificazione strategica e la programmazione operativa;
- international & project risk management, riguardante le iniziative progettuali e quelle di allocazione del capitale, anche all'estero.

In continuità con il passato, nel 2024 le principali società del Gruppo hanno svolto una campagna di risk assessment focalizzata sui rischi di processo ed una dedicata alla individuazione di "top risk & opportunities" sugli obiettivi strategici di Piano Industriale, con il coordinamento metodologico di Holding.

Nel rispetto del modello di Governance adottato da FS, le analisi di rischio relative alla salute e sicurezza (ivi incluse quelle previste dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.), alla sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione, nonché alla compliance normativa tecnico-operativa e ambientale, rientrano ad ogni effetto nella piena ed esclusiva sfera di autonomia decisionale, gestionale ed operativa delle singole società del Gruppo e dei soggetti preposti ai sensi delle normative e disposizioni vigenti.

Inoltre, una dedicata analisi di rischio è inserita all'interno della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, sezione "Stakeholder management e processo di doppia rilevanza". Per l'approfondimento su tali tematiche si rinvia ai paragrafi dedicati.

CATALOGO DEI RISCHI

Per lo svolgimento delle attività di risk management il Gruppo FS adotta una tassonomia articolata su 4 macrocategorie (Strategici, Operativi, Normativi, ESG):



STRATEGICI

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

Mercato	Rischi derivanti dalle evoluzioni del mercato che possono compromettere o ridurre la capacità di creare valore aggiunto e redditività
Macroeconomico	Rischi che descrivono shock macroeconomici che possono interessare un Paese, un continente o avere riflesso su scala mondiale
Finanziario	Rischi che comportano una variabilità inattesa degli investimenti (tasso di cambio, tasso di interesse, liquidità)



OPERATIVI

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

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

NORMATIVI

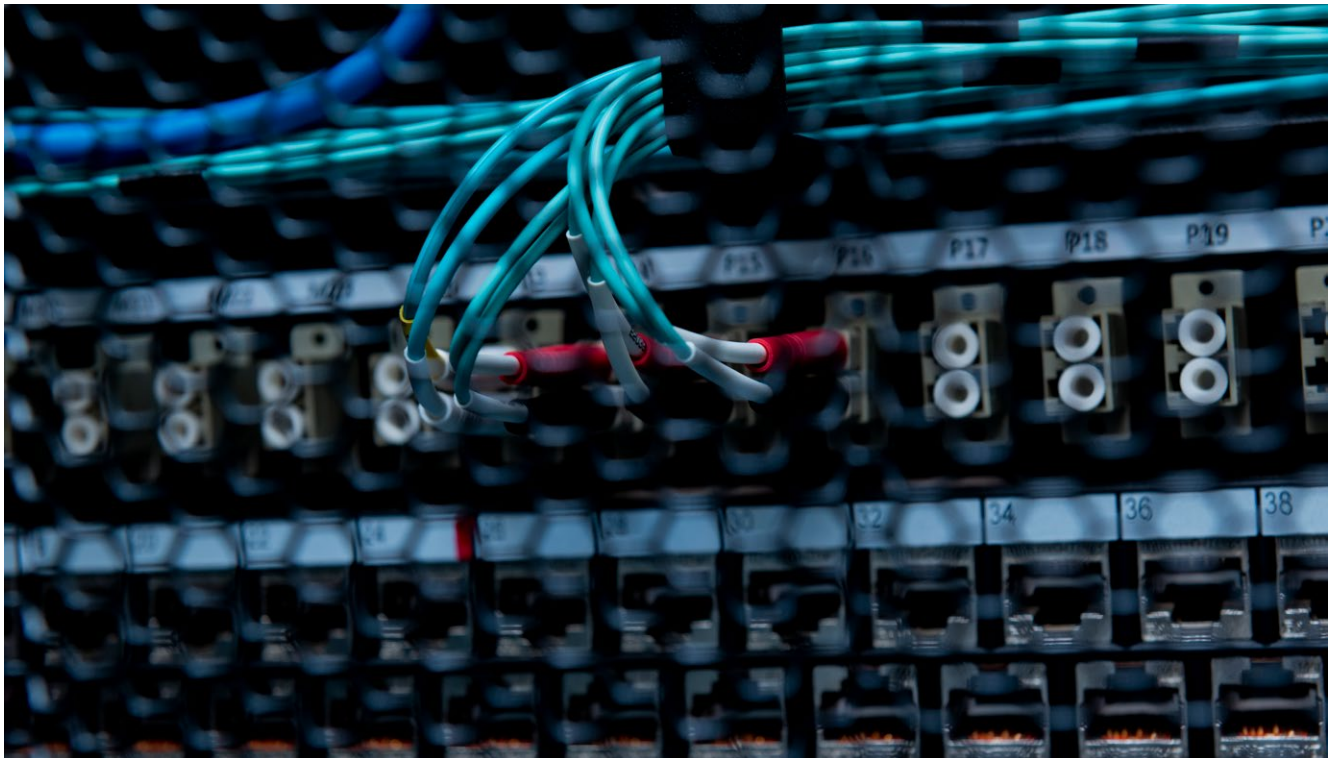
Rischi legati alla violazione di leggi e regolamenti, modifiche del quadro normativo, emissione di atti sfavorevoli, inadempimenti contrattuali e contenziosi

Compliance	Rischio di violazione delle leggi e dei regolamenti internazionali e/o nazionali
Regolatorio	Rischi che prevedono la modifica avversa del quadro normativo e l'emissione di atti/provvedimenti sfavorevoli
Legale e Contrattuale	Rischio di gestione dei contenziosi e di inadempimenti contrattuali

ESG

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

Ambientale	Rischi connessi al cambiamento climatico e alle politiche per la transizione verso una low-carbon economy
Sociale e tutela dei diritti umani	Rischi connessi a tensioni sociali e di mancato o minore rispetto dei diritti umani
Governance	Rischi connessi alle regole di governo societario ed ai processi di attribuzione di procure e deleghe
Etica	Rischi derivanti da comportamenti intenzionalmente scorretti o corruttivi posti in essere da persone all'interno o all'esterno del Gruppo, al fine di ottenere un vantaggio improprio o illecito



Di seguito sono rappresentati in forma sintetica e non esaustiva i principali eventi a cui il Gruppo FS è potenzialmente esposto e le principali azioni di gestione adottate.

Rischi Strategici

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Mercato		
- Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti - Ingresso nuovi competitor - Esposizione del capitale investito all'estero a variazioni politiche, sociali ed economiche (rischio Paese)	- Attività di fidelizzazione dei clienti attraverso il miglioramento della qualità del servizio offerto, politiche di pricing dinamico, azioni di marketing differenziate per segmenti e investimenti tecnologici per l'integrazione dei canali di vendita - Rafforzamento e ammodernamento della flotta - Partnership con grandi operatori	- Orientamento del mercato verso una mobilità eco-sostenibile - Crescita del turismo, leisure e bleisure travel - Re-shoring e near-shoring industriale
Macroeconomico		
- Instabilità geopolitica globale o di macro-aree - Congiuntura macroeconomica sfavorevole - Scenario inflattivo e incremento prezzi - Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime - Crisi economico-finanziaria in settori rilevanti per il business	- Monitoraggio continuo dell'andamento dei principali indicatori macroeconomici e dell'andamento dei prezzi di materie prime ed energia - Efficientamento energetico sia della flotta che degli impianti industriali, anche attraverso l'autoproduzione di energia rinnovabile - Ricerca coperture assicurative e stipula di clausole contrattuali (fuel surcharge) - Riorganizzazione delle filiere di business per specializzazione e ampliamento gamma di servizi offerti alla clientela	
Finanziario		
- Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici - Inadeguata definizione e gestione del fabbisogno finanziario - Mancato o ritardato adempimento di obbligazioni finanziarie attive/passive (rischio di credito/rischio liquidità) - Oscillazione dei tassi di interesse - Mancato rinnovo della concessione di gestione di strade/autostrade statali (revoca o adeguamento)	- Riprioritarizzazione degli investimenti - Monitoraggio flussi di cassa, necessità di finanziamento e liquidità - Apertura linee di credito dedicate - Ricerca di forme di finanziamento alternative (es. green finance, fondi europei, fondi regionali, fondi di altri ministeri) - Revisione dei piani economici finanziari dei contratti di servizio - Definizione requisiti minimi delle controparti finanziarie - Due diligence nuovi clienti rilevanti - Operazioni di copertura attraverso strumenti derivati - Attività di lobbying	- Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile

Rischi Operativi

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Business & Development		
- Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento di strategie e dell'offerta commerciale - Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento di iniziative di crescita inorganica - Mancato rinnovo e aggiudicazione di concessioni/contratti di servizio - Inadeguata definizione e sviluppo di iniziative di rigenerazione urbana	- Costituzione tavoli multidisciplinari per predisposizione offerta Intercity - Attivazione servizi sostitutivi su linee oggetto di investimenti prioritari - Monitoraggio del mercato e ingaggio di tutti gli stakeholder per sviluppare iniziative che soddisfino le loro aspettative/esigenze	- Orientamento del mercato verso una mobilità eco-sostenibile
Infrastruttura e Mezzi		
- Inadeguatezza o obsolescenza della infrastruttura (ferroviaria e stradale) - Indisponibilità della infrastruttura (ferroviaria e stradale) - Inadeguatezza del reticolo industriale e manutentivo - Inadeguatezza o obsolescenza della flotta	- Potenziamento della capacità della rete ferroviaria e valorizzazione delle stazioni e dei servizi connessi - Diagnostica evoluta e manutenzione predittiva - Contingency Plan - Potenziamento servizi alternativi e di infomobilità alla clientela - Rinnovamento della flotta	
Technology & Digital		
- Concentrazione di servizi essenziali sulle piattaforme digitali - Criticità nel disegno, sviluppo, aggiornamento e implementazione dell'architettura e dell'infrastruttura tecnologica e digitale - Indisponibilità dell'infrastruttura e degli strumenti tecnologici e digitali - Inadeguatezza o obsolescenza dell'infrastruttura e degli strumenti tecnologici e digitali - Nuove vulnerabilità legate all'introduzione di strumenti tecnologici e digitali	- Distribuzione dei servizi essenziali su più piattaforme digitali - Aggiornamento delle misure di up-to-date tecnologico ed organizzativo - Adozione di common platform di Gruppo - Iniziative di formazione e sensibilizzazione - Potenziamento del Cyber Security Operation Center (C-SOC) - Costituzione di un Integrated Project Team	- Nuovi strumenti digitali (Intelligenza Artificiale) e tecnologici (Quantum Computing)
Supply Chain		
- Inadeguatezza del tessuto industriale - Difficile reperibilità di beni e servizi - Inadeguata performance del fornitore/appaltatore - Dipendenza da fornitori o appaltatori critici - Inadeguata qualificazione, selezione e contrattualizzazione del fornitore/appaltatore - Inadeguata definizione del fabbisogno di beni, servizi e lavori	- Monitoraggio periodico del piano degli approvvigionamenti ed eventuale connesso aggiornamento del piano dei fabbisogni - Definizione di strumenti contrattuali flessibili - Internalizzazione processi critici - Apertura mercato attraverso gare internazionali - Accordi attraverso associazioni industriali italiane ed europee - Aumento acquisto materiali a garanzia investimenti - Vendor rating - Analisi periodiche di turnover, dipendenza e concentrazione del parco fornitori	- Nuovi strumenti digitali (Intelligenza Artificiale) per sviluppo sistema di spending analysis

Rischi Operativi

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Persone e organizzazione		
- Evoluzione delle aspettative del personale (ad es. worklife balance) - Carenza di figure professionali con competenze specialistiche o emergenti (key people) - Inadeguato dimensionamento dell'organico - Inadeguatezza delle politiche retributive - Criticità nelle relazioni con le organizzazioni sindacali	- Sistema di Talent Performance Development - Reskilling - Retention - Politiche retributive, formative e di diversificazione del lavoro - Sviluppo e ottimizzazione degli strumenti e delle metodologie a supporto dei processi di selezione e formazione - Piano di Diversity & Inclusion e interventi a sostegno delle persone interne al Gruppo (caring interno, politiche sociali, engagement) - Sottoscrizione di accordi ed intese relativi all'organizzazione del lavoro - Rafforzamento piano di assunzioni - Accordi e interlocuzioni con i sindacati	- Migliore reputazione sui temi ESG con effetti positivi su attrattività del Gruppo sul mercato del lavoro - Adozione di tecnologie digitali per sviluppo nuove capacità/ competenze (ad es. IA, automazione, natural language processing, virtual reality simulations)
Security		
- Distruzione, danneggiamento o furto di asset e beni aziendali - Aggressioni a personale, clienti, fornitori o terzi in strutture o mezzi di responsabilità del Gruppo - Indebite presenze in linea e accessi abusivi agli asset - Inadeguata gestione delle crisi - Attacchi cyber anche attraverso strumenti AI e QC - Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di informazioni	- Attivazione metodologie e soluzioni di Enterprise Data Management - Rafforzamento presidio territoriale asset e monitoraggio - Aggiornamento e rafforzamento delle misure di sicurezza tecnologiche ed organizzative - Rafforzamento delle dotazioni di protezione del personale e corsi di formazione specialistica - Aggiornamento modello di Travel Security - Definizione di procedure e adozione di strumenti di crisis management - Verifica dei piani di emergenza attraverso esercitazioni, anche in coordinamento con le imprese a rischio rilevante limitrofe all'infrastruttura - Convenzioni/Protocolli di intesa con Enti e Autorità	
Progettazione e Realizzazione		
- Criticità nel coordinamento di commesse, progetti e programmi - Modifiche in corso d'opera - Criticità nella validazione, collaudo, consegna e/o messa in servizio - Criticità/ritardi nella realizzazione di opere infrastrutturali	- Approccio risk based (Project Risk Management) - Cabina di regia FS-PNRR - Monitoraggio andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali - Interlocuzione con Enti Pubblici e altri stakeholder nazionali ed internazionali - Reingegnerizzazione e ottimizzazione dei processi	

Rischi Normativi

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Compliance		
- Mancata/parziale conformità a normative, regolamenti e standard - Mancata/tardiva individuazione di cambiamenti di normative, regolamenti e standard	- Definizione, attuazione e monitoraggio di programmi di compliance - Monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare - Iniziative di formazione/informazione	
Regolatorio		
- Cambiamenti di normative, regolamenti e standard - Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi - Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali	- Rafforzamento relazioni istituzionali - Rimodulazione e riprioritizzazione degli investimenti - Ricorso anticipato al dibattito pubblico e altre forme di interlocuzione con gli stakeholder	- Orientamento legislativo verso una mobilità eco-sostenibile
Legale e Contrattuale		
- Inadempimenti contrattuali attivi e passivi - Non conformità di clausole contrattuali a normative e procedure interne - Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	- Monitoraggio andamento contenziosi - Accantonamenti di natura contabile per eventuali soccombenze	



Rischi ESG

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Ambientale		
- Calamità naturali - Eventi meteoclimatici estremi e mutamenti climatici cronici - Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione - Mancato rispetto della controparte dei principi di sostenibilità ambientale del Gruppo	- Attuazione Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici - Valutazione delle vulnerabilità degli asset e dei territori - Analisi di scenario per la valutazione degli impatti e della resilienza dei business - Monitoraggio real-time dei fenomeni climatici, degli asset e dei territori - Definizione di procedure e adozione di strumenti di crisis management - Pianificazione di interventi specifici di adattamento per asset - Progetto Sustainable Supply Chain Management - Progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-resilient - Rafforzamento relazioni istituzionali su ripristino e aumento resilienza del sistema infrastrutturale - Clausole contrattuali/assicurative per copertura rischi ambientali - Polizze assicurative	- Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile - Disponibilità di mezzi più sostenibili ed efficienti
Sociale e Tutela dei Diritti Umani		
- Pratiche discriminatorie - Mancato rispetto della controparte dei principi di sostenibilità sociale del Gruppo	- Codice Etico di Gruppo - Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna - Iniziative di Diversity & Inclusion - Progetto Sustainable Supply Chain Management	
Etica		
- Corruzione, frodi e accordi collusivi tra dipendenti e controparti, pubbliche e private - Infiltrazioni criminali nei processi del Gruppo FS	- Codice Etico di Gruppo - Policy Anti-Corruption di Gruppo - Definizione di procedure e adozione di strumenti di whistleblowing - Modelli di gestione e controllo societari - Certificazione ISO 37001 - Adesione al Global Compact delle Nazioni Unite - Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna - Sottoscrizione di convenzioni, protocolli e accordi con Enti e Autorità	- Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI

Premessa

Il presente paragrafo della Relazione sulla Gestione descrive i principali lineamenti della Corporate Governance del Gruppo FS definiti dalla Holding FS, assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'art. 123 bis (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) del D.Lgs. 58/1998 - Testo Unico della Finanza (TUF) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b[14]. All'interno del paragrafo sono fornite, inoltre, le informazioni indicate dalla Direttiva del Ministro dell'economia e delle finanze del 24 giugno 2013 *"in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal MEF"* con riferimento alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati di illustrare e motivare nella relazione sulla Corporate Governance e nel bilancio le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro. La presente Relazione assolve inoltre ai nuovi requisiti previsti dalla Direttiva CSRD per quanto concerne, in particolare, gli ESRS G 1 ed ESRS G 2.



14. FS SpA, in quanto Ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione europea, avente l'Italia come Stato membro d'origine, è di conseguenza Ente di Interesse Pubblico (EIP), come previsto dall'art.16 del D.Lgs. 39/2010, ed è soggetta ai connessi obblighi normativi in Italia e nel paese di collocazione del prestito. Per converso, FS SpA non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 bis del TUF di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2.

Profilo

FS SpA è interamente controllata dallo Stato per il tramite del socio unico MEF, che esercita i relativi poteri di concerto con il MIT.
L'oggetto sociale di FS SpA è disciplinato dall'art. 4 dello Statuto Sociale (consultabile anche sul sito web della Società) è focalizzato sulla missione assegnata alla Holding nel quadro dell'assetto organizzativo del Gruppo previsto dal Piano Strategico, incentrata sull'assunzione e sulla gestione di partecipazioni in imprese operanti nei settori indicati nel citato art. 4 dello Statuto e sull'indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento del comune disegno imprenditoriale di Gruppo.
Nello specifico, l'assetto organizzativo del Gruppo prevede alla data del 31 dicembre 2024, quattro poli[15] che comprendono aree di business omogenee, e precisamente:

- Infrastrutture (composto da: RFI SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Anas SpA; Italferr SpA; Ferrovie del Sud Est Srl per la sola area infrastruttura ferroviaria[16]);
- Passeggeri (composto da: Trenitalia SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Busitalia Sita Nord Srl; Ferrovie del Sud Est Srl per la sola area servizi di trasporto[16]);
- Logistica (composto da Mercitalia Logistics SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate);
- Urbano (composto da: FS Sistemi Urbani SpA come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Grandi Stazioni Immobiliare SpA).

Detto assetto si completa inoltre con le società di "shared services" (tra queste, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, FS Security SpA e FS International SpA).
Sempre in coerenza con l'assetto di Gruppo, è stato adottato un modello di governance di Gruppo impostato su due distinti livelli per l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento:

- un primo livello, in cui la Holding esercita il ruolo di indirizzo strategico e finanziario, mediante direzione e coordinamento sulle Capogruppo di Settore e sulle società di "shared services";
- un secondo livello, nel quale le Capogruppo di Settore svolgono una funzione di indirizzo, coordinamento e controllo tecnico-operativi delle società appartenenti allo stesso settore, mediante direzione e coordinamento esercitata attraverso controllo societario o su base contrattuale.

La struttura di Corporate Governance di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione (CdA) a cui compete la gestione e un Collegio Sindacale a cui compete il controllo.
L'Assemblea nomina, inoltre, su proposta del Collegio Sindacale, la società di revisione legale dei conti.
A norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958, alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria.
Conformemente alle previsioni statutarie, il CdA: (i) nomina un Amministratore Delegato (AD); (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea; (iii) costituisce comitati, ove necessario, con funzione istruttoria, consultiva o propositiva; (iv) nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex art. 154 bis del TUF (DP).
Al 31 dicembre 2024, il capitale sociale di FS SpA ammonta a Euro 31.062.952.307,00 interamente versato[17].
Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica dell'attuale struttura di Governance di FS SpA rinviando alle sezioni seguenti per i dettagli.

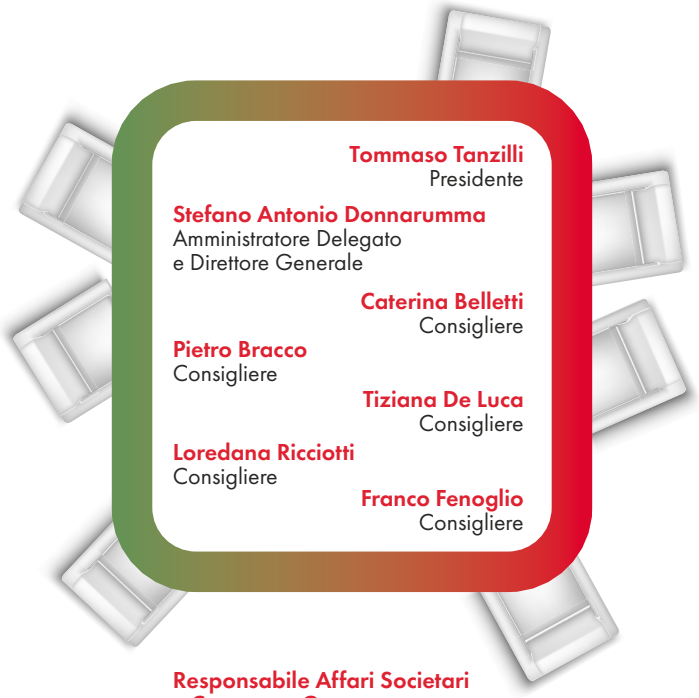
15. Il CdA di FS del 21 marzo 2025 ha approvato l'emanazione del nuovo Modello di Governance del Gruppo in coerenza con il Regolamento del Gruppo FS. È istituito un assetto che prevede l'identificazione delle seguenti Business Unit (BU): (i) BU Infrastrutture – Ferrovie, con al vertice Rete Ferroviaria Italiana SpA; (ii) BU Infrastrutture – Strade, con al vertice Anas SpA; (iii) BU Trasporto – Merci, con al vertice Mercitalia Logistics SpA; (iv) BU Trasporto – Internazionale Passeggeri, con al vertice FS International SpA; (v) BU Trasporto – Passeggeri, con al vertice Trenitalia SpA Le società citate sono qualificate quali "Capofila di Business Unit". Nel rispetto della normativa vigente e ferma restando la piena autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle controllate, dirette e indirette, FS svolge funzioni di indirizzo strategico, supervisione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo ed esercita l'attività di direzione e coordinamento nei confronti delle Capofila di BU delle altre Società direttamente controllate da FS. Ciascuna Capofila di BU esercita il coordinamento e controllo tecnico-operativo nei confronti delle proprie società controllate. Il nuovo assetto organizzativo mira a conseguire il passaggio da un approccio misto (esercizio dell'attività di direzione e coordinamento sia su base partecipativa sia su base contrattuale) ad un'impostazione di tipo "verticale" solo su base partecipativa dell'attività di direzione e coordinamento nell'ambito del Gruppo.
16. Per effetto della sentenza del Consiglio di Stato n. 6983/2024 la società a partire dal 5 agosto 2024 è uscita dall'area di consolidamento.
17. In esecuzione delle delibere assunte dall'Assemblea straordinaria di FS in data 29 novembre 2023:
- con effetto dal 15 gennaio 2024, il capitale si è ridotto da euro 39.204.173.802,00 ad euro 38.579.767.278,00;
- con effetto dal 25 marzo 2024 il capitale sociale si è ridotto da euro 38.579.767.278,00 ad euro 31.062.952.307,00.

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

COLLEGIO SINDACALE



CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



Responsabile Affari Societari e Corporate Governance
Segreteria CdA

SOCIETÀ DI REVISIONE

PwC SpA

ORGANISMO DI VIGILANZA

Maurizio Bortolotto Presidente	**Liliana Cataldi**
	Desirèe Fondaroli

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA

Piergiorgio Della Ventura	**Valentina Papa** Sostituto

PRIMI RIPORTI DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE

Francesco de Leo Chief Global Strategy & International Officer	**Gian Luca Orefice** Chief Human Resources Officer
Massimiliano Garri Chief Technology, Innovation & Digital Officer	**Giovanni Papaleo** Chief Shared Services Officer
Salvatore Iannicelli Chief Security Officer	**Fabio Paris** Chief Financial Officer
Giuseppe Inchingolo Chief Corporate Affairs, Communication & Sustainability Officer	**Davide Salzano** CEO Office
Roberto Massi Chief Risk Officer	**Mario Antonio Scino** Chief Legal Officer

COMITATO GOVERNANCE, NOMINE E REMUNERAZIONE

Franco Fenoglio Presidente	**Pietro Bracco**
	Loredana Ricciotti

COMITATO CONTROLLO E RISCHI

Pietro Bracco Presidente	**Caterina Belletti**
	Tiziana De Luca

COMITATO SOSTENIBILITÀ

Caterina Belletti Presidente	**Franco Fenoglio**
	Loredana Ricciotti

CHIEF AUDIT OFFICER

Alessandro Perrino

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Fabio Paris

Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA, costituita dal socio unico MEF, è regolata dalle norme di legge e di Statuto. Nel 2024 l'Assemblea si è riunita una volta in sede ordinaria.

Consiglio di Amministrazione di FS SpA

Composizione e nomina

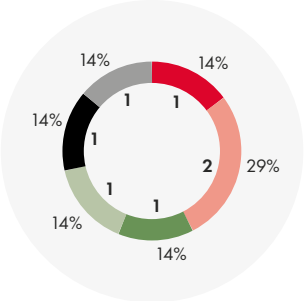
Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, il CdA è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti. Per assumere e mantenere la carica, i Consiglieri devono possedere i requisiti previsti dalla normativa applicabile, dallo Statuto e dalle direttive del MEF. Il Regolamento del CdA (di cui al successivo paragrafo "*Ruoli e funzioni*") prevede che detto organo verifichi il rispetto dei suddetti requisiti dopo la nomina e, successivamente, una volta l'anno. A tal fine, i Consiglieri (i) rilasciano una dichiarazione attestante il possesso dei requisiti in sede di accettazione della candidatura e della carica, (ii) rinnovano tale dichiarazione con cadenza annuale, (iii) comunicano tempestivamente al CdA ogni variazione eventualmente intervenuta.
Il CdA è altresì chiamato a valutare, con il supporto del competente comitato endoconsiliare, l'eventuale sussistenza del requisito di indipendenza in capo ai consiglieri, dopo la loro nomina e successivamente con cadenza annuale, sulla base di apposite dichiarazioni rese dagli interessati; il requisito dell'indipendenza - come definito dal Codice di Corporate Governance delle Società Quotate approvato dal Comitato per la Corporate Governance promosso da Borsa Italiana SpA - rileva in FS ai soli fini della composizione dei comitati endoconsiliari.
Lo Statuto consente che gli Amministratori cui siano state delegate in modo continuativo attribuzioni gestionali proprie del CdA, ai sensi dell'art. 2381, comma 2 del c.c., possano rivestire la carica di Amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che gli stessi possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni.
Lo Statuto prevede altresì che la composizione del CdA debba garantire l'equilibrio tra i generi in modo che il genere meno rappresentato ottenga almeno due quinti dei componenti dell'organo amministrativo, fatto salvo in ogni caso il rispetto della normativa applicabile.
Con l'approvazione del bilancio di esercizio 2023 in delibera assembleare del 27 giugno 2024, è giunto a scadenza l'organo di gestione nominato per il triennio 2021-2023, che era composto da sette membri: Nicoletta Giadrossi (Presidente), Luigi Ferraris (Amministratore Delegato), Pietro Bracco, Alessandra Bucci, Riccardo Barbieri Hermitte, Paola Gina Maria Schwizer e Tommaso Tanzilli.
Di conseguenza, l'Assemblea del 27 giugno 2024 ha deliberato la nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione per il triennio 2024-2026 (sino alla data dell'Assemblea di approvazione del bilancio 2026), composto sempre da sette membri: Tommaso Tanzilli (Presidente), Stefano Antonio Donnarumma, Caterina Belletti, Pietro Bracco, Tiziana De Luca, Franco Fenoglio e Loredana Ricciotti.
In pari data, il Consiglio di Amministrazione ha nominato l'Ing. Stefano Antonio Donnarumma quale Amministratore Delegato e Direttore Generale.



[ESRS 2 GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo]

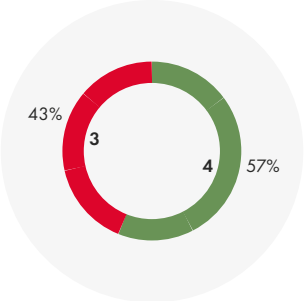
Quanto ai profili di diversità riscontrabili nella composizione dell'organo di gestione in carica sino al 27 giugno 2024, si evidenzia quanto segue:

Diversità di background



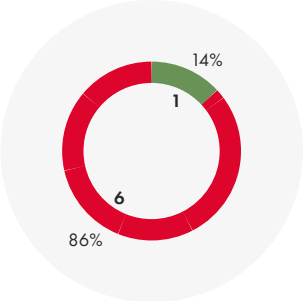
- Programmazione economica/amministrativo
- Strategico/Corporate Governance
- Relazioni esterne/istituzionali
- Marketing
- Legale/tributario
- Risk Management

Diversità di genere



- Uomo
- Donna

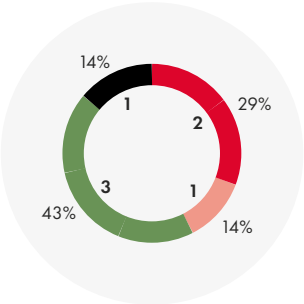
Diversità di età



- 30-50
- >50

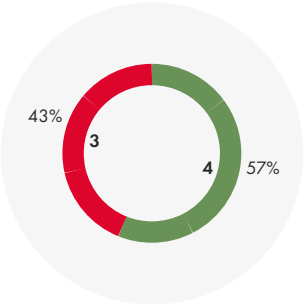
Quanto ai profili di diversità e all'esperienza in relazione ai settori, ai prodotti e alle ubicazioni geografiche dell'impresa riscontrabili nella composizione dell'organo di gestione e in carica dal 27 giugno 2024, si evidenzia quanto segue:

Diversità di *background*



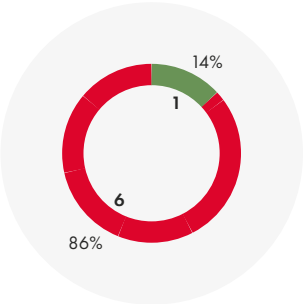
- Tecnico di business
- Economico/legale
- Legale
- Economico/governance

Diversità di genere



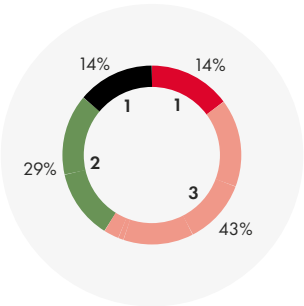
- Uomo
- Donna

Diversità di età



- 30-50
- >50

Esperienza business del Gruppo



- Infrastruttura
- Trasporto
- Logistica
- Turismo

Quanto al requisito dell'indipendenza, questo è stato verificato su cinque dei sette componenti del CdA in carica, vale a dire su tutti i componenti del CdA "non esecutivi" esclusi l'AD (in quanto "esecutivo"[18]) e il Presidente (in quanto, seppure membro "non esecutivo"[19], il relativo requisito dell'indipendenza non rileva ai fini della composizione dei comitati endoconsiliari).

- per il CdA in carica sino alla data del 27 giugno 2024, risulta che quattro dei cinque componenti "non esecutivi" considerati sono risultati "indipendenti" (57%), secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione nella seduta di CdA del 10 aprile 2024.
- per il CdA la cui nomina è intervenuta in data 27 giugno 2024 ed in carica per il triennio 2024-2026, risulta che quattro dei cinque componenti "non esecutivi" considerati sono risultati "indipendenti" (57%), secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione nelle sedute di CdA del 23 luglio 2024 e del 3 aprile 2025.



Si precisa che non sono presenti rappresentanze dei dipendenti e di altri lavoratori all'interno degli organi di amministrazione, direzione e controllo di FS SpA.

Ruoli e funzioni

L'Organo amministrativo di FS SpA opera come organo collegiale nella forma del Consiglio di Amministrazione. Il CdA è responsabile della gestione della Società e del compimento di tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale. A norma di Statuto, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare su alcune materie altrimenti riservate all'Assemblea Straordinaria (quali: fusioni e scissioni nei casi previsti dalla legge, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative); infine, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del c.c., il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.
Ai sensi dello Statuto, il CdA delega le proprie competenze, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del c.c., ad uno dei suoi membri (AD) e, previa delibera dell'Assemblea, può attribuire deleghe anche operative al Presidente sulle materie delegabili ai sensi di legge, indicate dall'Assemblea, determinandone in concreto il contenuto.
Il CdA di FS SpA, con delibera assunta nella seduta del 27 giugno 2024, ha sostanzialmente confermato l'assetto di governance adottato dalla Società nei precedenti mandati, prevedendo quindi la specifica indicazione delle materie e dei poteri di esclusiva competenza del CdA e dei particolari incarichi da attribuire al Presidente (questi ultimi in quanto autorizzati dall'Assemblea), di modo che all'AD siano attribuiti tutti i restanti poteri di amministrazione.
Il CdA in particolare si è riservato, oltre alle materie non delegabili per legge, competenze esclusive su materie di importanza strategica ed economica, tra le quali: definizione - su proposta dell'AD - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del piano industriale pluriennale del budget annuale della Società

18. Si rinvia al paragrafo *"Riunioni e funzionamento"* circa il contenuto della delega gestoria dell'AD.
19. Si rinvia al paragrafo *"Riunioni e funzionamento"* circa i contenuti delle attribuzioni del Presidente.

e del Gruppo; deliberazioni in merito alle operazioni finanziare per importi superiori ad una certa soglia; deliberazioni di acquisto/cessione e affitto di azienda, di acquisizione/dismissione di partecipazioni societarie se superiori ad una certa percentuale; operazioni straordinarie riguardanti le "società strategiche" direttamente controllate da FS SpA e definizione della volontà da esprimere nelle assemblee delle stesse società; nomina degli organi di amministrazione e di controllo delle "società strategiche". Riguardo ai flussi informativi destinati al CdA, si rinvia al successivo paragrafo "*Riunioni e funzionamento*".
Il CdA ha, pertanto, conferito all'AD tutti i poteri di amministrazione della Società con esclusione delle attribuzioni del Presidente e di quelle che il CdA si è riservato in via esclusiva (oltre a quelle non delegabili a norma di legge); ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, l'AD cura, altresì, che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa e riferisce al CdA ed al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate.
Sempre nella seduta del 27 giugno 2024, il CdA ha conferito al Presidente - previa autorizzazione deliberata dall'Assemblea in pari data - specifici incarichi in materia di:

- rappresentanza nelle relazioni esterne e istituzionali, in coordinamento con l'AD;
- coordinamento dell'attività di controllo interno, garantendo anche il raccordo tra la funzione Internal Audit e il CdA e - di concerto con il competente comitato - la verifica e il monitoraggio (i) delle procedure che assicurano la trasparenza e la correttezza sostanziale e formale delle operazioni con parti correlate e (ii) dei presidi in materia di conflitti di interessi.

Quanto al potere di rappresentanza di FS SpA, ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, questo compete, disgiuntamente, al Presidente e all'AD.

Riunioni e funzionamento

Regolamento del CdA

Il CdA, nella seduta del 7 ottobre 2024, ha approvato, sentito il parere del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione e avendo a riferimento i principi e le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance delle Società Quotate, un regolamento (di seguito "Regolamento CdA") il cui testo è in sostanziale continuità con quello adottato per la precedente consiliatura e che, in coerenza e a integrazione di quanto previsto dallo Statuto, disciplina le regole di funzionamento dell'organo di amministrazione e in particolare: (i) le modalità di convocazione e di verbalizzazione delle riunioni; (ii) le procedure per la gestione dell'informativa agli amministratori; (iii) le attività di autovalutazione del Consiglio; (iv) la tutela della riservatezza delle informazioni. In particolare, il CdA di FS SpA viene convocato e presieduto dal Presidente e si riunisce almeno ogni due mesi e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'AD o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale.
Nel corso del 2024 il CdA si è riunito 12 volte, con una durata media di 2 ore e 10 minuti e con una partecipazione complessiva degli Amministratori del 98,67%.

Ruolo del Presidente ed informazioni ai Consiglieri

Il Regolamento CdA prevede che il Presidente, nell'esercizio delle funzioni allo stesso attribuite dalla legge e dallo Statuto, promuova il miglior funzionamento dell'organo collegiale e del complessivo sistema di governo societario.
A tal fine il Presidente, con l'ausilio del Segretario, organizza e coordina i lavori del CdA, adoperandosi per garantire che il dibattito consiliare sia efficace e che le deliberazioni del CdA siano il risultato di una dialettica utile e adeguata e del contributo consapevole e ragionato di tutti i suoi componenti. In particolare, il Presidente - anche per il tramite del Segretario - cura:

a. il raccordo tra l'AD/DG e gli Amministratori non esecutivi;
b. la definizione, sentito l'AD/DG, della proposta di calendario delle riunioni consiliari;
c. la convocazione delle riunioni consiliari, mediante avviso contenente, tra l'altro, l'elenco delle materie da trattare e le modalità previste per la partecipazione, da spedirsi almeno cinque giorni prima del giorno fissato per l'adunanza (ovvero, nei casi di urgenza, almeno due giorni prima) a ciascun Consigliere e Sindaco effettivo nonché al Magistrato Delegato della Corte dei conti;
d. che l'informativa pre-consiliare e le informazioni ulteriori fornite durante le riunioni siano idonee a consentire agli Amministratori di agire in modo informato;
e. che l'attività dei comitati endoconsiliari sia coordinata con quella del CdA;
f. d'intesa con l'AD/DG che intervengano alle riunioni consiliari dirigenti della Società e dirigenti/amministratori del Gruppo, nonché soggetti o consulenti esterni, per fornire sugli argomenti all'ordine del giorno informazioni o approfondimenti ritenuti utili;

g. che tutti gli Amministratori e i Sindaci, durante il loro mandato, possano partecipare a iniziative finalizzate a fornire loro un'adeguata conoscenza dei settori in cui opera la Società e il Gruppo, delle attività aziendali e della loro evoluzione, dei principi di corretta gestione dei rischi e del quadro normativo e regolamentare di riferimento (c.d. riunioni di board induction);
h. l'adeguatezza e la trasparenza del procedimento di autovalutazione del CdA ("board review"), con il supporto del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione;
i. che sia data esecuzione alle deliberazioni dell'Assemblea e del CdA.

In particolare, in tema di flussi informativi, prima di ogni riunione, il Presidente, per il tramite del Segretario, provvede affinché la documentazione di supporto alla trattazione delle materie all'ordine del giorno venga messa a disposizione con congruo anticipo rispetto alla data dell'adunanza, di regola almeno tre giorni prima (almeno due giorni prima nel caso di convocazione del Consiglio effettuata in via d'urgenza). Ove possibile, la messa a disposizione della documentazione avviene contestualmente all'invio della convocazione.
Oltre che ai fini della trattazione di argomenti riservati alla competenza deliberativa del CdA, i Consiglieri, i Sindaci e il Magistrato Delegato della Corte dei conti sono destinatari di flussi informativi periodici riguardanti tra l'altro:

- il generale andamento della gestione e la sua prevedibile evoluzione;
- l'attività svolta dall'AD/DG nell'esercizio delle deleghe/attribuzioni, l'attività del Gruppo, le operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale, le operazioni con parti correlate e le operazioni atipiche o inusuali;
- l'attuazione del business plan annuale e pluriennale;
- in via preventiva le operazioni e decisioni di importanza strategica per la Società e/o di rilevante valore economico, come definite dal CdA;
- l'attività svolta dal Presidente nell'esercizio dei suoi incarichi;
- ogni ulteriore attività, operazione o evento che sia reputato opportuno portare all'attenzione di Consiglieri e Sindaci.

Il Segretario del Consiglio di Amministrazione

La nomina del Segretario del CdA è disciplinata dallo Statuto e dal Regolamento CdA che ne specifica altresì i requisiti ed i compiti. In particolare, il CdA delibera la nomina e la revoca del Segretario, su proposta del Presidente. La durata della carica coincide con quella del CdA che ha deliberato la nomina.
Il Segretario deve essere in possesso di adeguati requisiti di professionalità, esperienza e indipendenza di giudizio.
Lo stesso garantisce il supporto all'attività del Presidente (a cui risponde funzionalmente) e fornisce con imparzialità di giudizio assistenza e consulenza al Consiglio su ogni aspetto rilevante per il corretto funzionamento del sistema di governo societario.

Comitati endoconsiliari

Per la Consiliatura 2021-2023 sono stati istituiti con delibera del CdA del 16 giugno 2021: (i) il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità; (ii) il Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione. Per la medesima consiliatura, in data 28 febbraio 2023, il CdA ha anche deliberato di individuare un consigliere quale referente per la Sostenibilità.
Per la Consiliatura 2024-2026, sono stati istituiti con delibera del CdA del 23 luglio 2024: (i) il Comitato Controllo e Rischi; (ii) il Comitato Governance, Nomine e Remunerazione; (iii) il Comitato Sostenibilità.
Composizione, funzionamento e compiti di detti comitati sono disciplinati in appositi regolamenti approvati dal CdA in sede di costituzione dei comitati medesimi.

A. *Comitati endoconsiliari/Referente per la sostenibilità cessati in data 27 giugno 2024*

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (cessato in data 27 giugno 2024)
Sono componenti del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità: Pietro Bracco (non esecutivo e indipendente) Presidente; Riccardo Barbieri Hermitte; Paola Gina Maria Schwizer (non esecutivo e indipendente). Tale Comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di:

- approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario;
- sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- sostenibilità per profili connessi all'esercizio dell'attività di FS e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli stakeholder.

Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione (cessato in data 27 giugno 2024)
Sono componenti del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione: Tommaso Tanzilli (Presidente); Pietro Bracco; Alessandra Bucci, con ruoli non esecutivi ed indipendenti.
Tale Comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di:

- governance (inter alia: board review; indipendenza amministratori; composizione dei CdA delle

società del Gruppo; cumulo cariche e divieto di concorrenza);
- nomine (inter alia: cooptazione consiglieri; metodologie di selezione e individuazione dei dirigenti con responsabilità strategiche; designazioni organi delle società controllate strategiche; piani di successione per dirigenti con responsabilità strategiche);
- remunerazione (inter alia: trattamenti economici per amministratori esecutivi e con particolari cariche; politiche retributive e sistemi di incentivazione dei dirigenti; politica di sviluppo delle risorse umane).

Referente per la Sostenibilità (cessato in data 27 giugno 2024)
In data 28 febbraio 2023, il CdA ha deliberato di individuare Alessandra Bucci, consigliere indipendente, quale referente per la Sostenibilità, con il compito di: i) fungere da raccordo tra il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il CdA; ii) collaborare all'organizzazione di apposite induction per il CdA; iii) partecipare stabilmente come uditore alle riunioni del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità che trattano la materia.

B. *Comitati endoconsiliari istituiti con delibera del CdA del 23 luglio 2024*

Comitato Controllo e Rischi
Sono componenti del Comitato Controllo e Rischi: Pietro Bracco (non esecutivo ed indipendente) Presidente; Caterina Belletti (non esecutivo ed indipendente) e Tiziana De Luca.
Tale Comitato ha il compito[20] di supportare le decisioni del Consiglio di Amministrazione in tema di:
- approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario;
- sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Comitato Governance, Nomine e Remunerazione
Sono componenti del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione: Franco Fenoglio (non esecutivo ed indipendente) Presidente, nominato con delibera del CdA 23 luglio 2024; Pietro Bracco e Loredana Ricciotti con ruoli non esecutivi ed indipendenti.
Tale Comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di:
- governance (inter alia: board review; indipendenza amministratori; composizione dei CdA delle società del Gruppo; cumulo cariche e divieto di concorrenza);
- nomine (inter alia: cooptazione consiglieri; metodologie di selezione e individuazione dei dirigenti con responsabilità strategiche; designazioni organi delle società controllate strategiche; piani di successione per dirigenti con responsabilità strategiche);
- remunerazione (inter alia: trattamenti economici per amministratori esecutivi e con particolari cariche; politiche retributive e sistemi di incentivazione dei dirigenti; politica di sviluppo delle risorse umane).

20. ESRS 2 GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo
Nello specifico si precisa che il Comitato Controllo e Rischi di FS SpA, ai sensi del relativo Regolamento, nel coadiuvare l'organo di amministrazione, svolge tra l'altro i seguenti compiti
- con particolare riferimento all'**approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario**:
a) valuta, sentiti il Dirigente Preposto, il Revisore legale ed il Collegio Sindacale, il corretto utilizzo dei princìpi contabili e la loro omogeneità ai fini della redazione delle relazioni finanziarie periodiche;
b) esamina e valuta le relazioni predisposte dal Dirigente Preposto, sulla cui base esprime un parere al CdA in merito all'adeguatezza dei poteri e mezzi assegnati al Dirigente Preposto stesso e all'effettivo rispetto delle procedure amministrative e contabili;
c) valuta l'idoneità dell'informazione periodica, finanziaria e non finanziaria, a rappresentare correttamente il modello di business, le strategie della società, l'impatto della sua attività e le performance conseguite, coordinandosi con il Comitato Sostenibilità per i profili di sua competenza;
d) esamina il contenuto dell'informazione periodica a carattere non finanziario rilevante ai fini del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
e) esprime osservazioni, sentito il Collegio Sindacale, sui risultati esposti dal revisore legale nella eventuale lettera di suggerimenti e nella relazione aggiuntiva indirizzata al Collegio Sindacale.
- con particolare riferimento al **sistema di controllo interno e di gestione dei rischi**:
a) esprime pareri e/o formula proposte sul sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, costituito dall'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative finalizzate ad una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali impatti, rischi e opportunità, al fine di contribuire al successo sostenibile della Società;
b) esprime pareri su specifici aspetti inerenti alla identificazione dei principali impatti, rischi e opportunità aziendali e supporta le valutazioni e le decisioni dell'organo di amministrazione relative alla gestione di impatti e rischi derivanti da fatti pregiudizievoli di cui quest'ultimo sia venuto a conoscenza;
c) esprime pareri preventivi sulla nomina e revoca del responsabile della funzione di Internal Audit, sulla definizione della sua remunerazione, nonché su ulteriori aspetti associati alla citata funzione;
g) può affidare alla funzione di Internal Audit lo svolgimento di verifiche su specifiche aree operative, dandone contestuale comunicazione al Collegio Sindacale;
h) esprime pareri nella eventuale decisione sull'attribuzione al Collegio Sindacale delle funzioni di vigilanza ex art. 6, comma 1, lett. b) del Decreto Legislativo n. 231/2001 e svolge incontri periodici con il Presidente dell'Organismo di Vigilanza in relazione agli adempimenti del D.Lgs. 231/2001;
i) esprime proposte per l'eventuale adozione di misure per garantire l'efficacia e l'imparzialità di giudizio delle altre funzioni aziendali coinvolte nei controlli (quali le funzioni di risk management e di presidio del rischio legale e di non conformità), verificando che siano dotate di adeguate professionalità e risorse;
j) esprime pareri preventivi sulle principali regole e procedure aziendali rilevanti per il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi sottoposte all'approvazione del CdA, valutando loro eventuali successive modifiche o integrazioni;
k) formula proposte sul coordinamento e sui flussi informativi tra i diversi soggetti coinvolti nel sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, al fine di massimizzare l'efficienza del sistema stesso, ridurre le duplicazioni di attività e garantire un efficace svolgimento dei controlli;
l) monitora le attività di recepimento delle novità normative nelle procedure interne della Società, nonché il tempestivo recepimento delle procedure rilevanti emanate dalla Capogruppo FS da parte delle società controllate.

Comitato Sostenibilità
Sono componenti del Comitato Sostenibilità: Caterina Belletti (indipendente) Presidente; Franco Fenoglio e Loredana Ricciotti, con ruoli non esecutivi ed indipendenti.
Tale Comitato ha il compito[21] di supportare le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative ai profili di sostenibilità connessi all'esercizio dell'attività di FS e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli stakeholders.

Remunerazione degli Amministratori

Ai sensi dello Statuto, agli Amministratori spetta il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio; l'Assemblea può inoltre stabilire un compenso, su base annuale, per il periodo di durata della carica. Inoltre, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ed è posto un limite all'importo della remunerazione che può essere riconosciuta (ai sensi dell'art. 2389, comma 3, c.c.) ai componenti di Comitati con funzioni consultive o di proposta costituiti, ove necessario, all'interno del Consiglio (limite fissato in non oltre il 30% del compenso deliberato per la carica di Amministratore).
Con riferimento al CdA di FS in carica fino al 27 giugno 2024: (i) i compensi per i Consiglieri di Amministrazione e il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella seduta del 26 maggio 2021; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire alla Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3 del c.c., nel caso di attribuzioni di deleghe; (ii) nella seduta del 3 giugno 2021, il CdA, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito poteri sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato l'ammontare complessivo del compenso della Presidente, dottoressa Giadrossi; (iii) nella seduta del 30 giugno 2021, il CdA ha deliberato per il dottor Ferraris il compenso quale AD (ai sensi dell'articolo 2389, comma 3 c.c., comprensivo del compenso attribuito per la carica di Amministratore), tenuto conto del parere del Comitato Governance Nomine e Remunerazione. Il richiamato compenso deliberato per il dottor Ferraris prevede una parte fissa e una parte variabile; quest'ultima è collegata al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione.
Per i componenti dei Comitati endoconsiliari è stata deliberata, con delibera consiliare del 16 giugno 2021, l'attribuzione - in coerenza con le norme di Statuto - di un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.
Con riferimento al CdA nominato in data 27 giugno 2024: (i) i compensi per i Consiglieri di Amministrazione e il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella seduta del 27 giugno 2024; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3 del c.c., nel caso di attribuzioni di deleghe; (ii) nella seduta 27 giugno 2024, il CdA, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito poteri sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato l'ammontare complessivo del compenso del Presidente, dottor Tommaso Tanzilli; (iii) nella seduta del 6 agosto 2024, il CdA ha deliberato per l'ingegner Stefano Antonio Donnarumma il compenso quale AD (ai sensi dell'articolo 2389, comma 3 c.c., comprensivo del compenso attribuito per la carica di Amministratore) e quale DG, tenuto conto del parere del Comitato Governance Nomine e Remunerazione.
Per i componenti dei Comitati endoconsiliari è stata deliberata, con delibera consiliare del 23 luglio 2024, l'attribuzione - in coerenza con le norme di Statuto - di un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.
Le tabelle che seguono, note incluse, dettagliano le componenti retributive complessive annue deliberate per:

- Presidente e Amministratore Delegato di FS in carica sino alla data del 27 giugno 2024 (TABELLA A)
- Presidente e Amministratore Delegato/Direttore Generale di FS nominati in data 27 giugno 2024 (TABELLA B)

Il Comitato, inoltre, esprime i pareri di congruità e convenienza e svolge i compiti di cui alla procedura per le operazioni con parti correlate adottata dalla Società; assicura altresì il concerto con il Presidente del CdA nella verifica e nel monitoraggio (i) delle procedure che assicurano la trasparenza e la correttezza sostanziale e formale delle operazioni con parti correlate e (ii) dei presidi in materia di conflitti di interessi.

21. ESRS 2 GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo
Nello specifico si precisa che il Comitato Sostenibilità di FS SpA, ai sensi del relativo Regolamento:
a) vigila sui temi di sostenibilità connessi all'esercizio dell'attività dell'impresa e alle dinamiche di interazione di quest'ultima con tutti gli stakeholder, anche attraverso il monitoraggio degli impatti, dei rischi e delle opportunità rilevanti;
b) esamina e valuta: (i) le politiche di sostenibilità volte ad assicurare la creazione di valore nel tempo per la generalità degli azionisti e per tutti gli altri stakeholder in un orizzonte di medio-lungo periodo nel rispetto dei principi di sviluppo sostenibile; (ii) gli indirizzi, gli obiettivi, e i conseguenti processi, di sostenibilità e la rendicontazione di sostenibilità sottoposta annualmente al CdA;
c) monitora le iniziative anche internazionali in materia di sostenibilità e la partecipazione ad esse da parte della Società;
d) esamina l'impostazione generale e l'articolazione dei contenuti della rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché la completezza e la trasparenza dell'informativa da essi fornita e la relativa coerenza con i principi previsti dallo standard di rendicontazione utilizzato, coordinandosi con il Comitato Controllo e Rischi per i profili di sua competenza.

TABELLA A (Compensi Presidente e AD in carica sino al 27 giugno 2024)

valori in euro

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE[22]	Emolumenti annuali mandato come Presidente
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
AMMINISTRATORE DELEGATO	**Emolumenti annuali mandato come Amministratore Delegato[23]**
Compenso fisso[24]	645.000
Componente variabile[25]	125.000

TABELLA B (Compensi Presidente e AD/DG in carica dalla data del 27 giugno 2024)

valori in euro

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE[26]	Emolumenti annuali mandato come Presidente
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
AMMINISTRATORE DELEGATO/DIRETTORE GENERALE	**Emolumenti annuali mandato come Amministratore Delegato e Direttore Generale**
Compenso fisso: come AD[24] come DG	 120.000 500.000
Componente variabile: come AD come DG[25]	 - 150.000

Tematiche ESG e sostenibilità

Ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, il CdA persegue il successo sostenibile delle attività d'impresa, con l'obiettivo di creare valore nel lungo termine a beneficio degli azionisti, tenendo conto degli interessi degli altri stakeholder rilevanti per la Società.

[ESRS 2 GOV-2 – Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate]

[ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza]

Nel corso del 2024, il CdA, avvalendosi ove previsto anche dei Comitati endoconsiliari sopra citati (uno dei quali con competenze specifiche sulla sostenibilità) ha affrontato tematiche ESG sia in relazione a specifiche iniziative sia in occasione tra l'altro:

- dell'aggiornamento del Piano Industriale del Gruppo;
- dell'approvazione della Relazione annuale finanziaria comprensiva della DNF di cui al Decreto Legislativo n. 254/2016;
- dell'approvazione del Rapporto di Sostenibilità;
- delle relazioni periodiche Internal Audit, Comitato Etico e Segnalazioni e OdV;
- delle relazioni periodiche Anti-Corruption anche sul progetto di certificazione UNI-ISO 37001:2016.

Inoltre, al fine di informare i suddetti organi in merito

22. Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti alla Presidente ai sensi dell'art. 2389 c.c., indicati in tabella, sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del CdA (50.000 euro). In conformità con la previsione statutaria in materia di spese degli amministratori in ragione del loro ufficio, la Società ha messo a disposizione della Presidente uscente (fino al giorno 27/06/2024 in quanto non residente a Roma) una foresteria nella città di Roma per un importo massimo mensile di 5.000 euro.
23. È stato inoltre liquidato un importo di 1.360.492 euro all'Amministratore Delegato uscente.
24. Comprende l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di Consigliere pari a 30.000 euro.
25. Importo da corrispondere al raggiungimento del 100% di predefiniti obiettivi aziendali annuali (valore target); oggettivi e specifici, definiti dal CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA su proposta ovvero con il parere favorevole del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione; l'importo spettante a titolo di quota variabile annua è riproporzionato ai parametri (under/over/target) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle policy di Gruppo.
26. Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti al Presidente ai sensi dell'art. 2389 c.c., indicati in tabella, sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del CdA (50.000 euro).

agli impatti, ai rischi e alle opportunità identificate dal Gruppo FS ai fini della rendicontazione consolidata di sostenibilità, le strutture responsabili[27] del processo di "doppia rilevanza" previsto dagli ESRS hanno presentato le "questioni di sostenibilità" risultate rilevanti[28]; il CdA, con il parere favorevole del Comitato Sostenibilità e del Comitato Controllo e Rischi, ha approvato i risultati nella seduta del 24 gennaio 2025.

[ESRS 2 GOV-3 – Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione]

[ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza]

Il Gruppo FS tiene conto di considerazioni inerenti al clima nella remunerazione dei membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo, coinvolgendo la totalità della popolazione dirigenziale e dei quadri individuati in posizioni di elevata rilevanza per la missione aziendale (cd. apicali), nonché talune specifiche professionalità di particolare rilevanza per il raggiungimento degli obiettivi di business.
In particolare, la politica di incentivazione 2024, ha previsto la definizione di un indicatore trasversale, comune per tutta la popolazione coinvolta nel processo di Management By Objective (MbO), che misura l'impegno del Gruppo nella lotta al cambiamento climatico, mettendo in relazione un numeratore che misura gli investimenti tecnici complessivi al netto delle anticipazioni – con ricadute in termini di sostenibilità economica, sociale ed ambientale – con un denominatore che misura la sostenibilità ambientale attraverso la proxy delle emissioni di CO2 equivalente ai sensi dell'obbligo di informativa E1-4. La percentuale della remunerazione riconosciuta nel 2024 è pari al 10%.
L'obiettivo ha previsto, inoltre, un "entry gate" (soglia di accesso) dato dalla percentuale di investimenti ecosostenibili ai sensi del Regolamento UE 2020/852 che non deve essere inferiore all'80% rispetto agli investimenti complessivi.

Criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione delle società controllate direttamente o indirettamente da FS SpA

Il CdA di FS SpA - in ossequio a quanto previsto dalle Direttive MEF (da ultimo la Direttiva MEF del 31 gennaio 2023) e nel rispetto in ogni caso della normativa vigente - ha elaborato criteri di ordine generale per la scelta dei candidati alla carica di componente dell'organo di amministrazione e di controllo delle società del Gruppo, anche al fine di determinare composizioni bilanciate sotto il profilo delle diversità. In particolare: l'individuazione dei migliori profili per professionalità e competenza e, fatti salvi gli specifici assetti di governo societario, l'ottimale composizione collettiva, anche per età e genere, con l'obiettivo di perseguire il successo sostenibile delle società; la valorizzazione delle competenze interne dei dipendenti del Gruppo; l'astensione dalla nomina di Amministratori della Holding, a meno che siano attribuite ai medesimi deleghe gestionali a carattere continuativo nella stessa Holding; onnicomprensività della remunerazione con obbligo di riversare i relativi compensi.
FS SpA ha recepito tali principi in regolamenti interni e ha previsto procedure da utilizzare per i rinnovi degli organi sociali di tutte le società del Gruppo FS. Inoltre, in ossequio alle citate Direttive, per le società indirettamente controllate dal MEF, comunica al richiamato Ministero, prima di procedere alla nomina dei componenti di tali organi, l'esito dell'istruttoria di carattere qualitativo e attitudinale dei potenziali candidati.

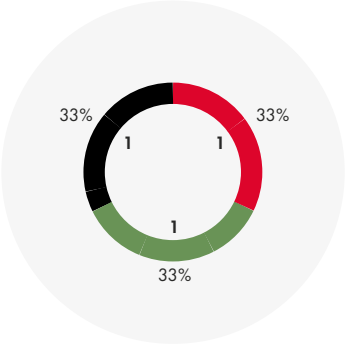
27. La struttura Sustainability Reporting & Compliance per la materialità d'impatto e la struttura Climate Risk Resilience per la materialità finanziaria.
28. L'elenco degli impatti, dei rischi e delle opportunità associati alle questioni di sostenibilità presentate agli organi di amministrazione, direzione e controllo sono riportate nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza* della Relazione consolidata di sostenibilità.

COLLEGIO SINDACALE

Ai sensi dello Statuto, l'Assemblea nomina un Collegio Sindacale composto da tre sindaci effettivi; l'Assemblea è altresì chiamata a nominare due sindaci supplenti. Per espressa previsione statutaria, la composizione del Collegio Sindacale deve garantire l'equilibrio tra i generi in modo che il genere meno rappresentato ottenga almeno un membro effettivo e un membro supplente del Collegio Sindacale, fermo in ogni caso il rispetto della normativa applicabile.
Con delibera dell'Assemblea del 3 maggio 2022 sono stati nominati, per gli esercizi 2022-2023-2024 e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2024, quali sindaci effettivi, Rosalba Cotroneo (Presidente), Sergio Duca e Marino Marrazza; quali sindaci supplenti, Letteria Dinaro e Francesco Tulimieri.

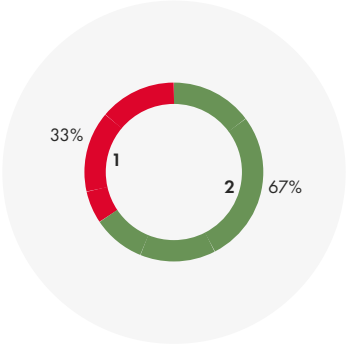
[ESRS 2 GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo]
Quanto ai profili di diversità e all'esperienza in relazione ai settori, ai prodotti e alle ubicazioni geografiche dell'impresa riscontrabili nella composizione dell'organo di controllo per il periodo di riferimento si evidenzia quanto segue:

Diversità di background



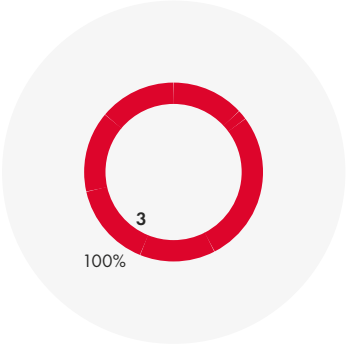
- Tributario
- Revisore Contabile Legale
- Contabilità Pubblica

Diversità di genere



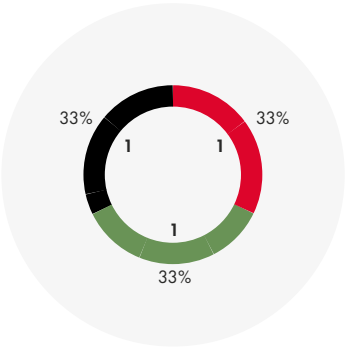
- Uomo
- Donna

Diversità di età



- 30-50
- >50

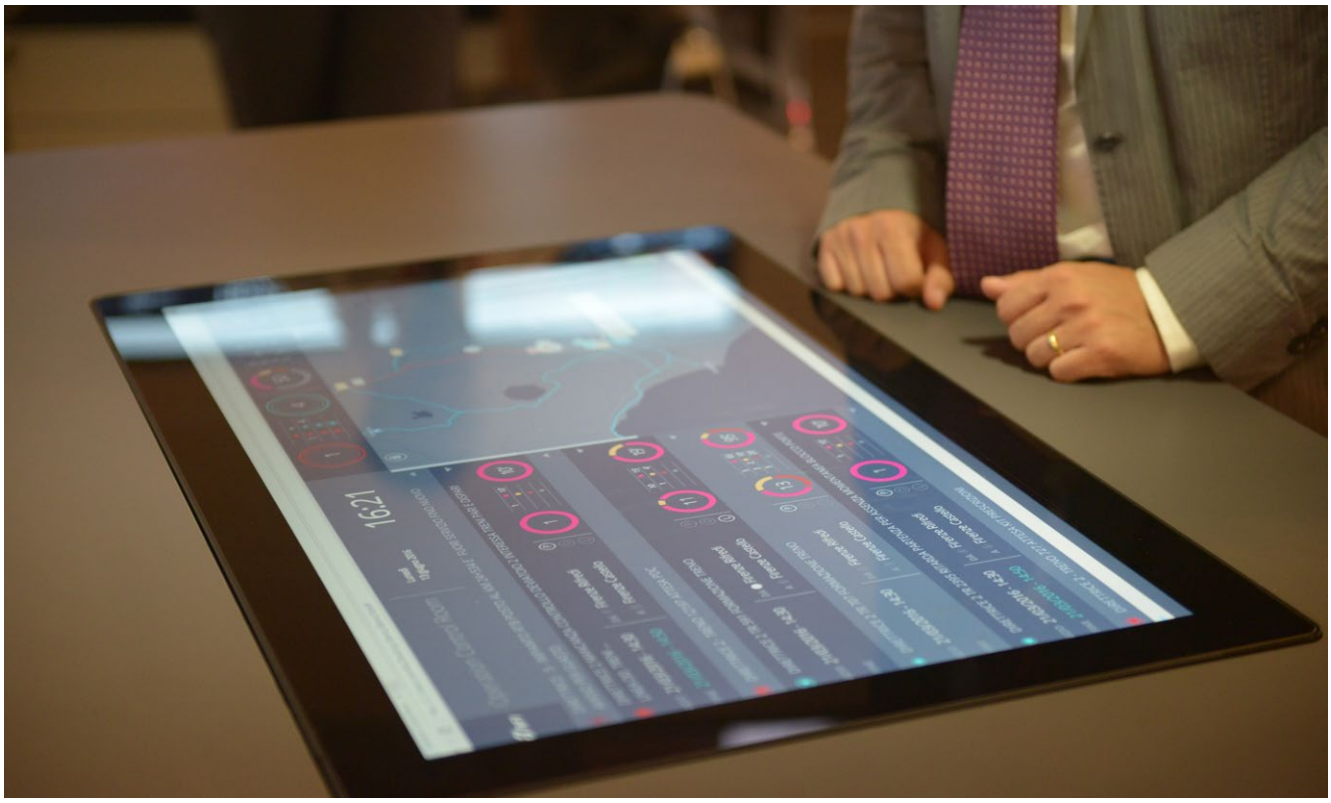
Esperienza business del Gruppo



- Infrastruttura
- Immobiliare
- Altro - settori diversi da quelli del Gruppo



Quanto alle competenze, come risultanti all'atto di nomina, un componente risulta dirigente del MEF, mentre gli altri due vantano una solida esperienza nel mondo professionale. I due sindaci supplenti risultano entrambi dipendenti del MEF. Tutti i sindaci, effettivi e supplenti, sono laureati in Economia e Commercio ed iscritti nel Registro dei revisori legali dei conti.
Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS SpA e sul suo concreto funzionamento. Con la qualifica acquisita da FS SpA di EIP nei termini già precedentemente citati, il Collegio Sindacale della Holding svolge anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, diversi dalla revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti ed alle sue controllate.
Nel corso del 2024 il Collegio Sindacale si è riunito 17 volte, con una durata media di 2 ore e 12 minuti e con una partecipazione dei sindaci del 100%. La presenza media dei Sindaci alle sedute consiliari tenutesi nel corso dell'esercizio (12 riunioni) è stata del 94,46%.



[ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi]

[ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza]

Il Gruppo FS riconosce l'importanza dell'attività di coinvolgimento degli stakeholder, che permette l'ascolto e l'inclusione dei portatori di interesse che influenzano o potrebbero influenzare le proprie attività. Gestire in maniera continua le relazioni con i propri stakeholder, attraverso un approccio programmatico e proattivo che utilizza diversi strumenti per coinvolgere gli interlocutori, rappresenta una priorità per FS. Tale approccio è teso a orientare le scelte strategiche del Gruppo, nella convinzione che la comprensione delle reciproche aspettative e la conciliazione degli interessi sia garanzia di una effettiva creazione di valore duraturo.
Per maggiori dettagli sul processo di coinvolgimento degli stakeholder, si rimanda al paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza* della Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

Il Sistema di controllo interno e gestione rischi (SCIGR) è dato dall'insieme di strumenti, strutture organizzative, norme e regole aziendali volte a consentire una conduzione dell'impresa sana, sostenibile, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal CdA, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, così come attraverso la strutturazione di adeguati flussi informativi volti a garantire la circolazione delle informazioni idonee a consentire ai diversi attori coinvolti nel SCIGR di svolgere il ruolo loro affidato.
Un efficace SCIGR favorisce l'assunzione di decisioni consapevoli e tracciate e concorre ad assicurare il raggiungimento degli obiettivi di salvaguardia del patrimonio sociale, efficienza ed efficacia dei processi aziendali, affidabilità dell'informativa finanziaria e di quella di sostenibilità, rispetto di leggi e regolamenti, dello Statuto sociale e degli strumenti normativi interni.
È opportuno precisare che, anche se complessivamente adeguato e funzionante, il SCIGR può fornire solo una "ragionevole sicurezza" sulla realizzazione dei suddetti obiettivi. Ciò in quanto il SCIGR ha come obiettivo la mitigazione del rischio attraverso la gestione dello stesso, non la totale eliminazione del rischio intrinseco insito in ciascun processo gestionale e di controllo.
La Società utilizza il modello *"Controls – Integrated Framework" emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission nel 2013 (c.d. CoSO Report)*[29], quale framework di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per l'implementazione, l'analisi e la valutazione del SCIGR.
Il SCIGR si articola nei seguenti 3 livelli di controllo:

- I livello di controllo: diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi. Rientra in tale attività anche la verifica periodica dell'efficacia e dell'efficienza del disegno e dell'effettiva operatività dei controlli, al fine di: *i)* accertare che agiscano in funzione degli obiettivi ad essi assegnati, *ii)* verificare che siano adeguati rispetto ad eventuali cambiamenti intervenuti nella realtà operativa, *iii)* coglierne e promuoverne eventuali possibilità di miglioramento. La responsabilità di definire ed effettuare tali controlli è del *Management* che opera ad ogni livello della struttura organizzativa e si esplica nel quadro della gestione corrente;
- II livello di controllo: volto a monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi, nonché a monitorare l'adeguatezza e operatività dei controlli (posti a presidio dei principali rischi). Fornisce, inoltre, supporto al primo livello nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. È responsabilità di specifiche funzioni aziendali a cui sono affidati il monitoraggio e la gestione di particolari categorie di rischio quali a titolo esemplificativo, *Data Protection, Compliance, Anti-Corruption* e Dirigente Preposto;
- III livello di controllo: atto a fornire *assurance* indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e in generale sul SCIGR nel suo complesso. È responsabilità di unità indipendenti, diverse da quelle operative, quali l'Internal Audit.

Le funzioni di II e III livello di controllo operano all'interno delle proprie responsabilità pianificando e rendicontando le proprie attività in ottica *risk based*.
Di seguito una descrizione dei compiti e delle responsabilità dei principali soggetti coinvolti nel SCIGR.

Internal Audit

La funzione Internal Audit svolge un'attività indipendente e obiettiva[30] di assurance e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione attraverso un approccio professionale sistematico, volto a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance.
Nel Gruppo FS, il responsabile della funzione Internal Audit dipende gerarchicamente dal CdA, il cui Presidente garantisce il raccordo tra la funzione Internal Audit e l'organo collegiale. Il Comitato Controllo e Rischi di società, ove presente, di concerto con il Presidente del CdA, monitora l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza della funzione Internal Audit.
Il CdA, previo parere del Comitato Controllo e Rischi, sentito il Collegio Sindacale, su proposta del Presidente del CdA, d'intesa con l'AD: i) nomina il responsabile Internal Audit, ruolo in FS SpA attualmente ricoperto dal dott. Alessandro Perrino, Chief Audit Officer; ii) approva la remunerazione fissa e variabile del responsabile Internal Audit, in coerenza con le politiche retributive aziendali; iii) approva il budget della funzione Internal Audit, nell'ambito del processo di budget aziendale, assicurando che il responsabile Internal Audit sia dotato delle risorse adeguate all'espletamento delle

29. Integrato con "*Enterprise Risk Management Framework – Integrating with Strategy and Performance*" (c.d. CoSO ERM) per i processi di gestione del rischio.
30. Il responsabile della funzione di Internal Audit non ha responsabilità in nessuna area operativa ed ha accesso diretto a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico.

responsabilità a questi attribuite. In coerenza con il Modello di Governance del Gruppo, l'assetto dell'Internal Audit nel Gruppo FS prevede la presenza della funzione Internal Audit in FS SpA e nelle sue controllate dirette; nelle restanti società controllate del Gruppo, italiane ed estere, l'istituzione di una funzione Internal Audit è definita di concerto dalla funzione Internal Audit di Sub-Holding con la funzione Internal Audit di FS SpA, tenendo conto: i) delle specificità e dei profili di rischio e ii) dei criteri di efficienza, fermo restando l'obiettivo dell'efficace presidio del SCIGR e la conduzione delle attività di internal auditing secondo le linee guida e le metodologie definite dalla funzione Internal Audit di FS SpA.
In coerenza con il Modello di Governance del Gruppo, la funzione Internal Audit di FS SpA svolge, in aggiunta al ruolo istituzionale all'interno di FS SpA, un ruolo di indirizzo, coordinamento e di controllo attuativo, da un punto di vista metodologico, sui processi di internal audit adottati dalle società del Gruppo FS attraverso:

- definizione e aggiornamento di indirizzi, modelli di funzionamento, metodologie di audit e di monitoraggio/controllo della loro corretta applicazione;
- identificazione delle esigenze di digitalizzazione dei processi di internal auditing;
- definizione di programmi di miglioramento continuo e verifica della loro applicazione e del corretto allineamento agli standard internazionali, anche attraverso external quality review.

Per l'esercizio 2024 la funzione Internal Audit ha verificato, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli standard internazionali, l'operatività e l'idoneità del SCIGR attraverso un piano di audit, basato su un processo strutturato di analisi dei principali rischi, predisposto dal responsabile Internal Audit e approvato dal CdA, previo parere del Comitato Controllo e Rischi, sentiti il Presidente, l'AD e il Collegio Sindacale. Inoltre, ha predisposto relazioni periodiche contenenti adeguate informazioni sulla propria attività e le ha trasmesse ai Presidenti del Collegio Sindacale, del Comitato Controllo e Rischi e del CdA nonché all'AD.
Le funzioni Internal Audit supportano operativamente l'Organismo di Vigilanza di Società e delle società controllate prive della funzione Internal Audit nello svolgimento delle attività di vigilanza.

Processo "Risk"

Il 13 luglio 2023 è stato pubblicato il Modello di Governance "Risk" che, nel rispetto del Modello di Governance del Gruppo FS, definisce ruoli e macro-responsabilità della Holding, delle Capogruppo di Settore, delle Sub-Holding/società del Gruppo e il relativo sistema di interrelazioni in materia di gestione dei rischi. Il Modello individua, nell'ambito del processo "Risk", 3 aree, ciascuna presidiata da una struttura organizzativa dedicata, tutte collocate in ambito Risk & Anti-Corruption:

- Risk Management, nel cui ambito la Holding svolge funzioni di indirizzo e coordinamento delle attività di gestione dei rischi e delle opportunità relativi ai processi aziendali, al piano industriale e allo sviluppo di iniziative e progetti (anche all'estero); in particolare definisce e aggiorna il Framework di Risk Management del Gruppo FS, che individua il sistema complessivo di regole, strumenti e tassonomie adottati per la gestione del rischio da parte di tutte le società del Gruppo, attribuendo ruoli e responsabilità e definendo flussi informativi verso i vertici societari e di Gruppo, gli organi di governance e controllo, gli stakeholders esterni, i risk specialist ed i process owner.
- Risk Funding & Transfer, nel cui ambito la Holding svolge funzioni di indirizzo e coordinamento delle attività di finanziamento e trasferimento dei rischi di Gruppo. In particolare, raccoglie le esigenze di protezione delle società controllate e, in un'ottica di mutualità fra le medesime, provvede a individuare sul mercato le migliori soluzioni assicurative in termini di wording e pricing. Definisce, inoltre, le strategie di ritenzione e autofinanziamento del rischio.
- Climate Risk Resilience, nel cui ambito la Holding svolge funzioni di indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle attività per la gestione dei rischi fisici e di transizione legati ai cambiamenti climatici e degli altri rischi ESG rilevanti individuati ai sensi della Direttiva (UE) 2022/2464; in particolare la struttura Climate Risk definisce e aggiorna il Framework di Climate Risk Resilience, gli standard per l'attuazione di azioni di adattamento, anche al fine di assicurare gli adempimenti in materia di EU Taxonomy, e fornisce la reportistica agli organi di governance e controllo aziendali ed agli stakeholders interni.

Anti-Corruption

Il Modello di Governance "Anti-Corruption" definisce ruoli e macro-responsabilità in materia di anti-corruption e il sistema di interrelazioni tra la Holding e le società del Gruppo. La funzione Anti-Corruption di Holding, collocata in ambito Risk & Anti-Corruption:

- assicura la definizione di strategie, indirizzi, politiche, linee guida e standard di Gruppo in materia anti-corruption;
- costituisce presidio di conformità per la prevenzione della corruzione, anche attraverso la verifica del

soddisfacimento dei requisiti generali del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione, il relativo monitoraggio attuativo ed il reporting agli organi di governance e controllo;
- supporta il Chief Risk Officer nel presidio centralizzato delle funzioni anti-corruption societarie.

In attuazione del Modello di Governance, le funzioni anti-corruption delle società del Gruppo assicurano:
- l'attuazione di strategie, indirizzi, politiche, linee guida e standard definiti da Holding;
- l'adozione del Framework Anti-Corruption e le relative attività di attuazione, monitoraggio e aggiornamento.

Data Protection Department

In ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2016/679 (General Data Protection Regulation – GDPR), il Gruppo FS applica un proprio modello gestionale per la protezione dei dati personali, Linee Guida e Procedura "Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali" n.35 del 1° agosto 2023 (c.d. Framework di Data Protection) che stabilisce i principi fondamentali in materia di Data Protection, definendo i ruoli attuativi nelle società del Gruppo FS con il relativo assetto delle macro-responsabilità nonché i flussi informativi da e verso il CdA, i vertici aziendali, le strutture che partecipano alla realizzazione del Framework di Data Protection e quelle coinvolte nel trattamento di dati personali, in un'ottica di massima tutela dei dati personali delle persone fisiche interessate dai trattamenti. Le Linee Guida rappresentano un atto di direzione e coordinamento a valenza di Gruppo, che viene adottato dalle Capogruppo di Settore e dalle altre società soggette a direzione e coordinamento di FS SpA, nel rispetto delle proprie prerogative di autonomia e indipendenza.
All'interno del Gruppo FS è inoltre definito un organigramma della Data Protection, con le seguenti figure chiave:
- Titolare del Trattamento;
- Responsabile del Trattamento (Esterno);
- Data Controller Manager;
- Data Manager;
- Incaricato al Trattamento;
- Amministratore di Sistema.

Il DPO di FS SpA è nominato, su proposta dell'AD, dal CdA di FS SpA (Titolare), a cui riporta funzionalmente, in particolare con i compiti ex art. 39 del GDPR. Nel 2022 il CdA di FS SpA ha deliberato la nomina a DPO di un professionista esterno alla Società, rinnovato da ultimo con decorrenza 11 dicembre 2024.
In FS SpA è presente il Data Protection Department, funzione a diretto riporto del Responsabile della funzione legale, attraverso la quale costui assicura il raccordo fra il DPO di FS SpA e l'organizzazione aziendale ed esercita il ruolo di indirizzo strategico generale e di coordinamento attuativo di Gruppo in ambito data protection, presidiando gli ambiti di Governance, Law & Legal Standards e Operations.
La funzione Data Protection Department si configura a tutti gli effetti come ruolo di secondo livello.
Il DPO societario è nominato dal CdA della rispettiva società, cui riporta funzionalmente.
Il Referente Data Protection funge da punto di riferimento per il DPO di Capofila, per il DPO di Sub-Holding e per il DPO di FS SpA. Inoltre, il Gruppo ha implementato un sistema gestionale informatico per il governo dei processi afferenti alla protezione dei dati personali.

Compliance

Nel 2019 FS SpA ha definito il "Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane" descrivendone gli aspetti organizzativi ed i processi che ne regolano il funzionamento.
In coerenza con le soluzioni organizzative adottate da altre funzioni di controllo di secondo e terzo livello che compongono il più generale SCIGR, è previsto un Modello di Compliance di Gruppo "decentrato", che vede nella Holding, in ambito Legal Affairs, la presenza di una struttura Compliance quale Referente Funzionale di Gruppo e di strutture/presidi di Compliance nelle società controllate. In particolare:
- la struttura Compliance di FS definisce il Modello di Compliance di Gruppo, assicurandone l'attuazione a livello di Holding con riferimento al perimetro normativo di intervento che prevede un ruolo di presidio diretto, negli ambiti Business & Trade Compliance e D.Lgs. n. 231/2001, e un ruolo di supporto alle funzioni specialistiche che presidiano gli ambiti Anticorruption, Antitrust, Data Protection e Sostenibilità. Garantisce, inoltre, il supporto specialistico e metodologico alle strutture/presidi di Compliance delle società controllate su temi relativi alla implementazione del Modello di Compliance di Gruppo;
- le strutture/presidi di Compliance delle società controllate del Gruppo recepiscono il Modello di Compliance in funzione delle proprie specificità organizzative e di business, nonché della complessità operativa delle attività, garantendone l'attuazione a livello societario, ciascuna in riferimento al perimetro normativo di competenza e con riferimento alle fasi ed attività di propria responsabilità, e assicurando l'applicazione di metodologie coerenti con quelle rappresentate nell'ambito del Modello di Compliance di Gruppo.

[ESRS 2 GOV-5 - Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità]

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di FS SpA

La figura del Dirigente Preposto (DP) di FS SpA, istituita su richiesta dell'Azionista MEF a partire dal 2007, è divenuta, nel 2013, obbligatoria *ex lege*, ricadendo, a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese[31], nell'ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF. Ricopre attualmente il ruolo di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili di FS SpA il dott. Fabio Paris[32], Chief Financial Officer, in carica fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2026. Si evidenzia che a partire dall'esercizio 2024 (primo anno di applicazione della CSRD) al Dirigente Preposto di FS SpA sono state affidate anche le responsabilità di attestazione in merito alla rendicontazione di sostenibilità, di cui all' art. 154 bis, comma 5-ter, del TUF.

L'art. 16 dello Statuto di FS SpA prevede che: 1) il CdA nomini il DP, previo parere del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del CdA e non superiore a sei esercizi; 2) lo stesso debba possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli Amministratori e che venga scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i Dirigenti che abbiano maturato un'esperienza adeguata all'ampiezza e complessità dell'incarico.

I poteri e i mezzi per lo svolgimento dei compiti attribuiti al DP, nonché i flussi e le interrelazioni del DP con gli organi sociali, gli organi e le funzioni di controllo sono formalizzati nel Regolamento delle attività del Dirigente Preposto, approvato dal CdA del 2 agosto 2023.

Al fine di ottenere un rafforzamento ed una migliore efficacia nell'applicazione della norma, stante l'ampiezza e complessità del Gruppo FS, il CdA di Holding ha promosso, fin dal principio, la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali controllate. I DP risultano nominati nelle seguenti società controllate: RFI SpA, Trenitalia SpA, Anas SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Busitalia-Sita Nord Srl, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, Ferrovie del Sud Est Srl[33], FS Sistemi Urbani SpA e Italferr SpA.

Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria

Lo SCIGR sull'informativa finanziaria, ai sensi dell'art. 123 bis comma 2 lett. b del TUF (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari), ha l'obiettivo di fornire una ragionevole certezza sull'attendibilità, accuratezza, affidabilità e tempestività dell'informativa medesima, nel rispetto di quanto statuito dai principi contabili di riferimento.

Il Dirigente Preposto di Holding definisce ed aggiorna il Modello di Controllo Interno sull'Informativa Finanziaria del Gruppo (c.d. "Modello 262") in funzione della configurazione organizzativa, operativa e di Governance del Gruppo stesso, oltre che del quadro normativo (art. 154-bis e ss. TUF) e degli standard di riferimento internazionali (CoSO Report). Il DP di Holding definisce gli standard delle procedure amministrativo–contabili e fiscali, le metodologie di verifica dell'adeguatezza ed effettiva operatività dei controlli, fornisce le istruzioni per il rilascio delle Attestazioni inerenti al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria che a partire da quest'anno, sono state integrate per includere anche gli aspetti di sostenibilità, supervisionando la corretta implementazione degli indirizzi forniti all'interno del Gruppo. I DP delle controllate implementano e manutengono il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria societaria garantendo flussi di interscambio continui con il DP di Holding. In considerazione della nuova Governance del Gruppo FS, con la finalità di potenziare ulteriormente l'efficacia ed efficienza del sistema dei controlli interni, si evidenzia che il Modello 262 del Gruppo è stato, tra l'altro, aggiornato al fine di potenziare il ruolo dei Dirigenti Preposti delle Sub-Holding nel coordinamento delle attività 262 nelle controllate indirette di FS (Modello approvato dal CdA di FS SpA del 28 settembre 2023).

Il Modello 262 del Gruppo si caratterizza per i seguenti principali aspetti:

- la centralità dei c.d. Process e Control Owner, appartenenti alle diverse strutture aziendali, ai fini della definizione e del mantenimento nel tempo di un adeguato sistema dei controlli interni sull'informativa finanziaria;
- è di natura "risk based", per cui le priorità e gli interventi sono definiti in base alle valutazioni dei rischi 262;
- è dinamico in funzione dell'evolversi dell'operatività aziendale, dell'organizzazione, del quadro normativo di riferimento, oltre che delle evoluzioni e best practice nell'ambito del SCIGR;
- è integrabile con altri modelli di controllo, prevedendo una mappatura puntuale dei controlli sui

31. A seguito di ciò FS SpA ha assunto la configurazione di Ente di interesse Pubblico (EIP), di cui all'art.16 del D.Lgs. 39/2010, in quanto società "Emittente Strumenti finanziari quotati".
32. Nominato dal CdA FS del 29 ottobre 2024, previo parere favorevole del Collegio Sindacale, in sostituzione del dott. Marco Fossataro, precedente Chief Financial Officer.
33. Si precisa che per effetto della sentenza del Consiglio di Stato n. 6983/2024 la società a partire dal 5 agosto 2024 è uscita dall'area di consolidamento.



processi, a presidio dei rischi di errata informativa/ frode, e dei relativi owner.

Ai fini dell'efficienza del sistema dei controlli complessivo, il Modello 262 si coordina con gli altri modelli di controllo presenti nel Gruppo quali, ad esempio, i Modelli Tax Control Framework (TCF) e Anti-Corruzione. In tale ottica, i controlli 262 con rilevanza di presidio di rischi fiscali e/o anticorruzione sono codificati come tali e partecipano a tutte le fasi del processo 262. I controlli e le procedure 262 costituiscono, inoltre, presidi ai fini dei Modelli 231 societari. Si precisa, inoltre, che è stato avviato nel corso del 2024, il progetto per l'integrazione del Modello 262 con il Modello di Controllo di Sostenibilità.

Come previsto dal Modello 262 (*"GR_MdG_ Modello di Controllo Interno e Gestione dei Rischi sull'Informativa Economica Finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane_n.43_v.01"*) il processo di controllo sull'informativa finanziaria si articola nelle seguenti fasi:

(1) definizione delle Direttive Amministrativo Contabili che rappresentano le linee di indirizzo/ requisiti minimi di controllo a presidio dei rischi di errata informativa finanziaria, frode, e dei rischi fiscali, da rispettare a cura di tutte le società controllate incluse nel perimetro di consolidamento del Gruppo. Sono definite per i principali processi e sono emanate, in doppia lingua, a cura del DP di Holding;

(2) definizione delle imprese rilevanti in specifico perimetro 262, su base annuale e applicando specifici criteri quantitativi (contribuzione in termini % delle società a determinati valori del bilancio aggregato) oltre che eventuali considerazioni qualitative, e per le quali è necessaria l'applicazione piena del Modello ed eventualmente l'introduzione della figura del DP. Per tali società, sono identificati i processi significativi ovvero quelli che contribuiscono alle voci di bilancio per importi superiori a una certa soglia % dell'utile lordo o del patrimonio netto aggregato, con l'integrazione di eventuali considerazioni di natura qualitativa. Per le altre imprese, nel caso si sia in presenza di uno o più processi significativi, è prevista un'applicazione selettiva del Modello (c.d. altre imprese parzialmente rilevanti);

(3) definizione del Piano di Attività di Gruppo, su base annuale, a cura dello staff del DP di Holding in collaborazione con gli staff dei DP di Sub-Holding e gli altri staff di società, dove sono descritte le attività inerenti al processo 262 (società in perimetro, fabbisogno di copertura procedurale, monitoraggio dei controlli, piani di azione ecc.) a supporto del rilascio delle Attestazioni e le principali iniziative progettuali. Il Piano di Attività di Gruppo è presentato al CdA della Holding ed a quelli societari per competenza (in presenza di Dirigente Preposto);

(4) mappatura dei processi (Risk & Control Assessment) si riferisce alla rilevazione delle attività dei singoli processi e dei soggetti responsabili oltre che

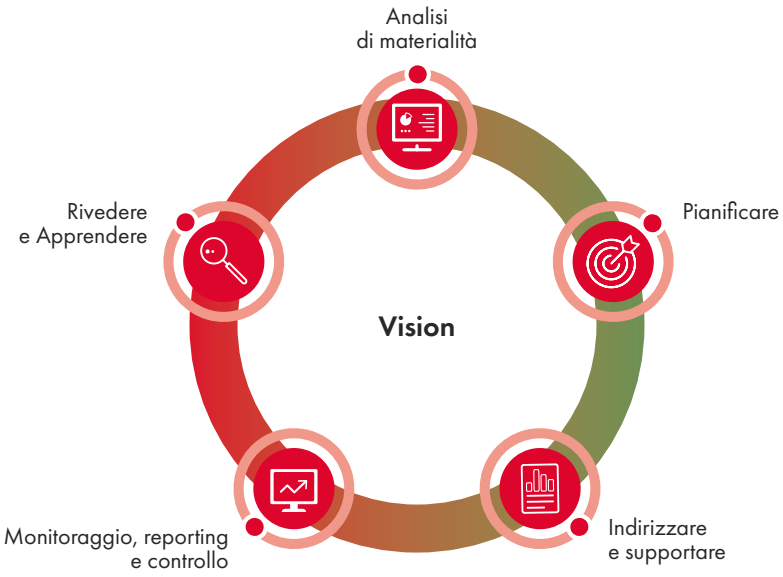
all'identificazione e valutazione, su parametri di impatto e probabilità, dei c.d. "rischi 262" e dei relativi controlli, valutando altresì gli aspetti di multicompliance (TCF, anticorruzione etc.). La fase è svolta dagli staff dei DP/CFO e dai Process Owner di competenza;
(5) definizione delle procedure amministrativo contabili (PAC) a cura degli staff dei DP/CFO. La PAC, composta dal narrative e dalla matrice dei controlli, si sostanzia nella rappresentazione del processo e dei connessi controlli a presidio dei rischi 262. I Process Owner validano le PAC per competenza e le stesse sono emanate, a seconda della tipologia, dal DP di Holding o dai DP/CFO societari. Prima della loro emissione, sono sottoposte ad un'attività di Quality Assurance (QA) svolta, per competenza, dal DP di Holding o di Sub-Holding. In caso di PAC fiscali/fiscalizzate, la QA è svolta anche dal Tax Compliance Manager;
(6) monitoraggio attraverso il Self Assessment ovvero il processo di autocertificazione, a cura dei Control Owner e Process Owner di competenza, dell'adeguatezza del disegno e dell'effettiva applicazione dei controlli/procedure 262 nel periodo di riferimento, attraverso la compilazione di specifici questionari, ricevuti tramite sistema informativo. Ciò comporta il coinvolgimento costante delle strutture aziendali così da rendere sempre più affidabile il processo di risalita delle informazioni e dei dati che affluiscono all'informativa finanziaria agevolando, inoltre, il processo di aggiornamento delle procedure;
(7) monitoraggio attraverso attività di Testing, ovvero le verifiche di adeguatezza del disegno e dell'effettiva operatività dei controlli previsti nelle PAC seguendo standard e metodologie di audit a cura di un Team Indipendente (risorse degli staff dei DP/CFO delle società, funzioni di Internal Audit, eventuali società di servizi esterne al Gruppo, staff TCF per i controlli con valenza fiscale, sinergie con la Società di revisione legale dei conti). Laddove possibile, inoltre, le attività di Test 262 sono integrate negli interventi di Audit programmati (metodologia c.d. di *Combined Assurance*). Il processo di Test si compone delle seguenti fasi: 1) definizione del piano annuale di verifiche di Gruppo con individuazione dei tempi e degli esecutori; 2) individuazione delle modalità di esecuzione dei test (script di test); 3) svolgimento delle verifiche; 4) analisi e prima valutazione delle carenze emerse. Sugli script di test, viene effettuata a rotazione, a cura dello staff del DP di Holding o di Sub-Holding, un'attività di QA finalizzata a verificarne la coerenza rispetto agli standard di Gruppo;
(8) gestione delle carenze e Piani di Azione è la fase in cui vengono analizzate e valutate tutte le non conformità rilevate nei vari sottoprocessi 262 e identificate le specifiche azioni con le scadenze e soggetti responsabili. Gli action plan definiti dagli staff dei Dirigenti Preposti/CFO con gli owner dei processi sono oggetto di supervisione e monitoraggio ai fini di verificarne l'effettiva realizzazione;
(9) redazione della Relazione sulle attività svolte nel periodo di riferimento a cura del DP di Holding, a conclusione del processo sopra descritto, trasmessa al CdA di approvazione del progetto di bilancio. Vengono rilasciate poi, a firma congiunta con l'AD, le **Attestazioni sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del TUF, secondo gli schemi Consob**. Come già evidenziato, a partire dall'esercizio 2024 in ragione delle responsabilità affidate al DP di Holding in merito alla rendicontazione di sostenibilità di cui all' art. 154 bis comma 5-ter del TUF il **Dirigente Preposto rilascia, a firma congiunta con l'AD, anche l'Attestazione sulla rendicontazione di sostenibilità secondo lo schema Consob**. Al fine di supportare il rilascio delle citate Attestazioni esterne da parte del DP e dell'AD di Holding, tutte le società controllate consolidate rilasciano la propria Attestazione interna per gli aspetti financial e di sostenibilità, attivando altresì la Catena delle Attestazioni verso i responsabili di strutture dei primi riporti degli AD/Presidenti. I Dirigenti Preposti delle controllate rilasciano altresì, a firma congiunta con gli AD di società, l'Attestazione esterna sui bilanci societari e trasmettono le Relazioni sulle attività svolte ai rispettivi CdA. Il Modello 262 prevede inoltre, il rilascio delle Attestazioni interne a cura della Shared Service di Gruppo - Ferservizi (come outsourcer dei servizi amministrativi) e di FSTechnology (come outsourcer dei servizi informatici).
Le fasi del processo sopra descritto sono coordinate e supervisionate centralmente dallo staff DP di Holding con il supporto, per quanto concerne le controllate indirette degli staff dei DP di Sub-Holding e sono svolte con il supporto di un sistema informativo dedicato. La diffusione del Modello 262 nel Gruppo FS è perseguita attraverso le attività di comunicazione e di formazione continua ai diversi attori coinvolti sul SCIGR connesso ai processi di informativa finanziaria.
Relativamente ai rapporti del DP con gli organi sociali ed i vari organismi/funzioni di controllo, il già citato Regolamento del DP indica le interrelazioni e i flussi informativi. Il DP collabora costantemente con le altre funzioni di controllo al fine di metter a fattor comune i programmi di attività, nonché tutti gli esiti delle attività periodicamente svolte e i piani di azione, con l'obiettivo di produrre sinergie ed ottimizzare i processi di controllo all'interno del Gruppo.
Infine, a supporto del Modello di Compliance alla legge 262/2005 ed in generale con la finalità di potenziare lo SCIGR del Gruppo, nel Gruppo sono stati definiti i

Modelli di Gruppo:

- "SoD – Segregation of Duties" per garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o allocazioni operative che concentrino attività critiche su un unico soggetto;
- "ITGC - Information Technology General Controls" con l'obiettivo di definire i controlli interni sui processi IT finalizzati ad assicurare il continuo e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell'informativa finanziaria.

Modello di Governo della Sostenibilità

Il Modello di Governo della Sostenibilità (MdS) definisce la governance e disegna i processi di gestione con cui FS intende garantire il presidio integrato delle tre dimensioni della sostenibilità (economica, sociale e ambientale), promuovendone l'integrazione nella gestione d'impresa del Gruppo. Attuando il MdS la Holding definisce, quindi, un sistema a supporto del miglioramento continuo del profilo di sostenibilità delle società del Gruppo e delle rispettive organizzazioni, nel rispetto dell'autonomia, delle peculiarità e delle esigenze gestionali specifiche di ciascuna Società.
Il MdS si applica a tutti i processi di indirizzo e coordinamento svolti da FS SpA e coinvolge tutte le società del Gruppo, controllate dirette e indirette nazionali ed estere, in un'ottica di creazione di valore a lungo termine per tutti gli stakeholder.
Il MdS, articolato in differenti processi, è concepito come un percorso iterativo che mira a migliorare le performance di FS SpA e di tutte le società operative. I processi ruotano attorno a una vision di Gruppo e sono tesi alla definizione, monitoraggio e raggiungimento di obiettivi e target di medio-lungo periodo, definiti tenendo in considerazione le aspettative societarie degli stakeholder con cui il Gruppo interagisce.



Di seguito si fornisce un elenco dei processi e dei relativi obiettivi che lo costituiscono:

- Vision: definire la proiezione di lungo periodo del ruolo del Gruppo nel contesto economico, sociale e ambientale in cui opera.
- Analisi di materialità: identificare le questioni di sostenibilità c.d. "materiali" – in considerazione dei criteri di materialità d'impatto e materialità finanziaria – attraverso il dialogo continuo con gli stakeholder, allo scopo di identificare le priorità strategiche condivise e sviluppare nuove opportunità di creazione di valore.
- Pianificare: definire indirizzi, obiettivi e target ESG coerenti con la vision e con i principi e criteri tracciati nella Politica di Sostenibilità.
- Indirizzare e Supportare: fornire un supporto - attraverso la definizione di linee guida, strumenti gestionali, percorsi formativi, ecc. alle strutture competenti di FS e delle società operative per garantire l'implementazione delle azioni pianificate e il perseguimento degli obiettivi definiti.
- Monitoraggio, reporting e controllo: definire gli strumenti e le modalità per il monitoraggio, la misurazione, l'analisi, la verifica, la valutazione e la rendicontazione dei risultati e delle prestazioni di sostenibilità di Gruppo.
- Rivedere e Apprendere: assicurare il miglioramento continuo del MdS del Gruppo.

Il Modello di Governo della Sostenibilità del Gruppo FS si ispira a:

- i 10 principi del Global Compact delle Nazioni Unite, attinenti ai diritti umani, agli standard lavorativi, all'ambiente e alla lotta alla corruzione;
- i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile adottati dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015, con l'Agenda 2030;
- le indicazioni dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico contenute nei G20/OECD *Principles of Corporate Governance*, standard internazionali lanciati per supportare i policy makers nella valutazione e nel miglioramento del quadro normativo, giuridico e istituzionale relativo alla corporate governance, con l'obiettivo di sostenere l'efficienza economica, la crescita sostenibile e la stabilità finanziaria;
- l'A1000 Stakeholder Engagement Standard, sviluppato specificamente per guidare il coinvolgimento degli stakeholder, abbracciando l'intera catena del valore per preservare e sviluppare gli asset del Gruppo.

Sistema di controllo interno e gestione del rischio in relazione alla rendicontazione di sostenibilità

[ESRS 2 GOV-5 - Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità]

Il Modello di controllo relativo all'informativa sulla sostenibilità è in corso di aggiornamento per renderlo sinergico anche con gli altri presidi del complessivo SCIGR di FS e del Gruppo FS e, in particolare, in un'ottica di economia, integrazione ed efficienza del processo organizzativo, si sta procedendo all'integrazione di quest'ultimo con il Modello 262 del Gruppo. Tale integrazione è volta a beneficiare, ove applicabile, del processo e dei presidi già implementati nel Modello 262 stesso includendo anche i rischi/controlli a garanzia della corretta formazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità.
La funzione Sustainability Reporting & Compliance della Holding costituisce presidio di conformità nell'ambito del Sistema di controllo interno e gestione del rischio in relazione alla rendicontazione di sostenibilità.
L'identificazione del perimetro delle attività di controllo è effettuata attraverso un approccio risk-based, con l'obiettivo di garantire l'affidabilità e l'accuratezza dell'informativa sulla sostenibilità, considerando:

- i risultati dell'analisi di doppia rilevanza di Gruppo;
- la rilevanza dei KPI per la rendicontazione e la comunicazione, all'interno ed all'esterno del Gruppo, di dati e/o informazioni correlate ad altri processi quali Management by Objective (MbO), obiettivi e target di piano industriale, rendicontazione green/sostenibilità bond, etc.)
- la contribuzione della società alle categorie/ambiti di KPI oggetto di verifica;
- criteri di campionamento basati sul principio di "rotazione" per garantire il controllo di tutte le società;
- eventuali criticità emerse nel corso del processo di rendicontazione.

Sulla base del perimetro identificato, viene definito il Piano delle attività di controllo per la verifica della correttezza e dell'affidabilità delle informazioni sulla sostenibilità del Gruppo FS.
Al fine di prevenire e mitigare i rischi relativi alla completezza e l'integrità dei dati, nonché l'accuratezza dei risultati delle eventuali stime, le attività di controllo svolte dalle società del Gruppo prevedono meccanismi di "segregation of duties" (SoD), in cui i data owner verificano la coerenza tra le informazioni dichiarate e le regole definite all'interno del cd "Piano dei conti delle informazioni di sostenibilità"; successivamente i dati vengono verificati dai process owner sino alla approvazione finale da parte dei referenti sostenibilità delle società del Gruppo.
Con l'obiettivo di valutare l'adeguatezza e l'effettiva applicazione dei controlli previsti, sono eseguiti test di terza parte, le cui risultanze sono sintetizzate in audit report all'interno dei quali sono formalizzati anche i Piani di azione per la gestione delle eventuali carenze e delle aree di miglioramento.
A conclusione delle attività previste dal Modello, sono rilasciate le Attestazioni così come descritte all'interno del paragrafo afferente al Modello 262.
Tutte le fasi del processo sopra descritto sono coordinate e supervisionate dalla funzione Sustainability Reporting & Compliance di Holding con il supporto, per quanto concerne le controllate indirette, delle funzioni sostenibilità delle Sub-Holding, e sono svolte con l'ausilio di un sistema informativo dedicato.

Tax Control Framework

FS SpA, sensibile all'esigenza di garantire la promozione di una cultura aziendale improntata a principi di onestà, correttezza e rispetto della normativa tributaria, a tutela della propria reputazione ha aderito, insieme alle sue principali controllate Trenitalia SpA e RFI SpA, al regime di adempimento collaborativo (cooperative compliance) di cui al D. Lgs. 5 agosto 2015, n.128.
L'ammissione al regime richiede l'adozione, nel più ampio contesto del sistema di governo aziendale e di controllo interno, di un efficace sistema di controllo del rischio fiscale ("Tax Control Framework") declinabile nelle seguenti categorie:

- rischio adempimento, quale rischio di omessa o non corretta esecuzione dell'adempimento tributario;

- rischio interpretativo, quale rischio di erronea interpretazione della normativa tributaria;
- rischio frode fiscale, quale rischio di commissione di reati tributari di natura fraudolenta, in conseguenza di condotte rilevanti poste in essere da soggetti terzi.

FS SpA, in qualità di Holding, ha, dunque, delineato ed implementato un sistema di controllo del rischio fiscale in coerenza con gli obiettivi definiti nella Strategia Fiscale del Gruppo FS. Tale processo è declinato nel Modello di controllo dei Rischi Fiscali del Gruppo FS. Il Modello è sinergico con gli altri presidi del complessivo SCIGR di FS SpA e del Gruppo FS e, ferma rimanendo la sua autonomia giuridica e funzionale, in un'ottica di economia, integrazione ed efficienza del processo organizzativo, beneficia ove applicabili dei presidi del Modello 262 nonché, a tratto generale, degli altri strumenti interni di presidio previsti per le altre finalità di controllo.

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

In coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi strategici definiti dal CdA, in ambito Administration, Finance & Control:

- la struttura **Planning & Control** garantisce la gestione del processo di pianificazione di medio-lungo termine per la definizione del Budget e del Piano Industriale di Gruppo e cura il relativo monitoraggio e controllo di attuazione;
- attraverso l'attività di Controllo di Gestione, con particolare focus sugli avanzamenti di consuntivo e sulle analisi degli scostamenti, al fine di individuarne le eventuali cause, promuovendo gli opportuni interventi correttivi e valutando le prestazioni dei soggetti responsabili secondo il modello di controllo per responsabilità (Management by Objectives).

In aggiunta: la Funzione **Global Strategy di Gruppo**, in un'ottica di generazione di valore economico, ambientale e sociale per tutti gli stakeholder, assicura la definizione delle linee guida strategiche, del posizionamento e delle linee di sviluppo dei business del Gruppo; e la Funzione **Corporate Affairs, Communication & Sustainability** garantisce la definizione della strategia di Gruppo in materia di sostenibilità, in un'ottica di generazione di valore economico, ambientale e sociale per tutti gli stakeholder, e l'elaborazione, il consolidamento e il monitoraggio dei relativi obiettivi e target.

Società di Revisione legale dei conti

Con delibera dell'Assemblea di FS SpA del 21 marzo 2023 è stato deliberato il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA che delle società controllate, affidata, a partire dall'esercizio 2023, alla società PricewaterhouseCoopers SpA. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal D.Lgs. 39/10 (artt. 16 e ss.), a seguito dell'acquisizione da parte di FS SpA dello status di EIP, l'incarico di revisione legale dei conti prevede la durata di nove esercizi (2023-2031).
Al fine di preservare l'indipendenza della società di revisione, in coerenza con quanto previsto dal Regolamento UE n. 537/14 e dal D.Lgs. n. 135/2016, è vigente un'apposita procedura, che definisce i principi e modalità operative relative al conferimento di incarichi aggiuntivi rispetto a quelli di revisione legale alla società di revisione e/o a società del network. Il Collegio Sindacale di FS SpA provvede a esprimere un preventivo parere vincolante circa l'affidamento da parte di società del Gruppo di incarichi aggiuntivi in favore del revisore ovvero di entità appartenenti al relativo network.

Il Magistrato Delegato della Corte dei conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA

A decorrere dal 1° gennaio 2024, così come deliberato nell'adunanza dell'8 novembre 2023, la Corte dei conti ha conferito al Presidente di sezione Piergiorgio Della Ventura le funzioni di Delegato titolare al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA.
Come deliberato dall'adunanza del 17 gennaio 2024, la Corte dei conti ha conferito al referendario Valentina Papa le funzioni di Magistrato Delegato sostituto al controllo della gestione finanziaria della Società, incarico precedentemente assunto dal dott. Roberto D'Alessandro.

ALTRE PRATICHE DI GOVERNO SOCIETARIO

Il Codice Etico

Il Codice Etico del Gruppo FS, aggiornato con delibera del CdA del 28 febbraio 2018, rappresenta la "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie responsabilità ed impegni etico/sociali verso gli stakeholders interni ed esterni. Il Codice Etico del Gruppo FS, che le società del Gruppo sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi CdA, impegna gli Organi sociali, il management, il personale e tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, instaurino con le società del Gruppo rapporti e relazioni. Nel Codice sono indicati i valori fondamentali del Gruppo, gli standard di comportamento declinati per categoria di stakeholder e il sistema di attuazione e controllo per il rispetto del Codice Etico.
Al Codice Etico è data ampia diffusione sui siti intranet ed internet del Gruppo FS. L'osservanza delle norme in esso previste è parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale e, inoltre, i contratti stipulati dalle società del Gruppo prevedono l'adesione dei terzi ai principi in esso contenuti.

Trattamento delle informazioni societarie

Il trattamento delle informazioni societarie all'interno del Gruppo FS avviene in conformità a quanto disposto dal Regolamento UE 569 del 2014 Market Abuse Regulation (MAR) come emendato dal Regolamento (UE) 2024/2809, volto al contrasto dei fenomeni di abusi di mercato.
Nel corso del 2024, in coerenza con le vigenti disposizioni aziendali, è proseguita l'attività inerente al trattamento delle informazioni societarie, iniziata nel 2016 con l'adozione da parte del CdA di FS SpA del "Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate" (Regolamento Insider).
Al fine di prevenire il rischio che sull'azienda ricadano responsabilità, in seguito a comportamenti adottati da soggetti interni o ad essa correlati, derivanti dalla diffusione, in modo intempestivo o prematuro, di dati e informazioni di natura privilegiata e/o riservata, il Regolamento Insider definisce, pertanto, i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità sul trattamento e la gestione delle informazioni privilegiate e riservate del Gruppo ed è rivolto a soggetti quali gli Amministratori, i Sindaci e i dipendenti di FS e delle sue controllate, i consulenti, nonché tutti coloro che per ragioni di ufficio o professionali hanno accesso regolarmente oppure occasionalmente ad informazioni di natura privilegiata/riservata (c.d. insider). In applicazione del Regolamento Insider ed in conformità con la MAR, FS oltre ad essersi dotata della suddetta procedura, dal 2018, ha adottato un "Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti Internal Dealing e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS" (Codice Internal Dealing), che disciplina gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità di soggetti, quali i membri del CdA, i Sindaci Effettivi ed i Chief Officer di FS, nonché tutti gli altri soggetti che, previamente individuati dall'AD di FS, abbiano regolare accesso ad informazioni privilegiate concernenti, direttamente o indirettamente, FS e detengano il potere di adottare decisioni di gestione che possano incidere sull'evoluzione futura e sulle prospettive della Società. Analoghi obblighi ricadono anche sulle c.d. Persone Strettamente Legate ai soggetti di cui sopra.

Modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 (Modelli 231) e Organismi di Vigilanza

Le Linee Guida per l'applicazione del D.Lgs. n. 231/2001 nel Gruppo FS del 31 ottobre 2023, che hanno sostituito le precedenti procedure in materia a partire dal 2002, promuovono l'adozione e l'efficace attuazione di Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 da parte delle società del Gruppo FS, e l'istituzione di un Organismo di Vigilanza dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo.
Le citate Linee Guida specificano i criteri di composizione (collegiali o monocratici sulla base della complessità dell'azienda) e nomina dell'OdV, i requisiti e le cause di ineleggibilità, decadenza e revoca dei suoi membri nonché i relativi flussi informativi. Con particolare riferimento ai flussi informativi verso l'OdV, a dicembre 2022, FS ha formalizzato in apposita procedura i ruoli, le responsabilità, la periodicità e le modalità operative del processo di gestione di tali flussi. Inoltre, le Linee Guida, in aggiunta allo Statuto dell'OdV e alla relativa sezione della Parte Generale del Modello 231 di FS, prevedono che l'OdV sia composto da: (i) almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali - in possesso di specifiche competenze sul D. Lgs. 231/2001 - viene nominato Presidente, e (ii) dal responsabile della funzione aziendale Internal Audit in carica o da un altro soggetto di provenienza esterna al Gruppo. Un componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere individuato in un membro del Collegio Sindacale.

L'OdV di FS attualmente in carica è composto dai tre membri esterni, Maurizio Bortolotto, con ruolo di Presidente, Liliana Cataldi e Desirèe Fondaroli ed è stato nominato dal CdA del 20 dicembre 2023 per la durata di tre anni.
FS ha istituito un team interfunzionale "Team 231", coordinato dalla funzione Compliance, a cui ha attribuito, tra l'altro, il compito di avviare, d'iniziativa o su raccomandazione dell'OdV, le attività di aggiornamento del Modello 231 di FS, e di istruire, previo esame dell'OdV, le proposte di aggiornamento dello stesso garantendo un flusso informativo periodico verso l'OdV.
Inoltre, in linea con quanto previsto dalle best practice in materia, nel corso del 2023 FS SpA si è dotata di un International Compliance Program, ossia uno strumento per le società estere del Gruppo finalizzato a promuovere comportamenti basati sui principi di lealtà, correttezza, onestà e integrità attraverso la definizione di misure volte a prevenire, mitigare e gestire i rischi di responsabilità d'impresa, da adottare nel rispetto della normativa locale di riferimento.
Il Modello 231 di FS SpA[34] (Parte Generale) e l'International Compliance Program sono pubblicati, nella versione in italiano e inglese, nella pagina web "Etica, Compliance e Integrità" del sito web istituzionale, ove sono previste sezioni dedicate al Codice Etico, al Modello 231, alla Policy Anticorruzione, all'ABC system, al Programma di Compliance Antitrust e al Sistema di gestione delle segnalazioni – whistleblowing, e sono oggetto di periodiche iniziative di formazione.

Sistema di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione

[ESRS G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese]

[ESRS G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva]

Il Gruppo FS nella conduzione del business si ispira ai principi dell'integrità, della legalità e della correttezza dell'agire. In tale contesto, adotta un Framework Anti-Corruption che definisce l'architettura del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione del Gruppo FS, realizzata attraverso:

- documenti a valenza di Gruppo: Codice Etico e Policy Anti-Corruption;
- documenti a valenza societaria: Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e Modello di Gestione Anti-Corruption[35].

La Policy Anti-Corruption[36] (Policy), il cui recepimento è obbligatorio per tutte le società del Gruppo FS[37], definisce e comunica la strategia di prevenzione e contrasto della corruzione del Gruppo, improntata al principio "zero tolerance for corruption", con l'obiettivo di:

- uniformare ed integrare in un quadro unitario per le società del Gruppo, italiane ed estere, i principi e i presìdi di prevenzione e contrasto della corruzione;
- elevare la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che le persone del Gruppo, ovunque operino (anche all'estero), e i terzi con cui il Gruppo instaura relazioni professionali o d'affari (fornitori, business partner, consulenti, ecc.) sono chiamati ad osservare.

La Policy, infatti, che contiene principi di controllo e standard di comportamento per 14 aree classificate "a rischio", vincola anche i terzi che interagiscono con le società del Gruppo. Per assicurarne la piena conoscibilità e imporne l'osservanza da parte di tutti i destinatari, è pubblicata, anche in lingua inglese, sui siti internet ed intranet delle Società e richiamata nei format dei contratti con i terzi e negli standard dei contratti di lavoro attraverso una specifica clausola.
La Policy contiene principi di controllo trasversali e standard di comportamento per 14 aree considerate più esposte a rischio:

- rapporti con la Pubblica Amministrazione (intesa in tutte le sue articolazioni);
- rapporti con le terze parti;
- business partner, promotori e consulenti commerciali;
- omaggi e ospitalità;
- facilitation and extortion payments;
- rapporti con organizzazioni politiche e sindacali;
- affidamenti di incarichi di consulenza, specialistici e professionali;
- affidamenti di lavori e fornitura di beni e servizi;
- operazioni straordinarie;
- selezione, assunzione, gestione e sviluppo del personale;
- sponsorizzazioni, co-marketing (e/o partnership), contributi ad associazioni, enti e fondazioni ed erogazioni liberali;

34 . Si precisa che in data 27 febbraio 2024 è stata approvata dal CdA di FS la versione aggiornata del Modello 231 alla luce delle ultime novità legislative intervenute e delle variazioni organizzative interne correlate al sistema di controllo interno e gestione dei rischi.
35. Il Modello di Gestione Anti-Corruption è stato pubblicato nella sua prima edizione (2018) con la denominazione "Anti-Bribery & Corruption management system".
36. La Policy Anti-Corruption è stata approvata il 6 luglio 2022 dal CdA di FS ed aggiornata con delibera consiliare del 27 febbraio 2024.
37. Per Gruppo FS Italiane si intendono le Società, italiane ed estere, controllate da FS SpA ai sensi dell'art. 2359 comma 1, numeri 1) e 2) del codice civile. Italcertifer SpA non è soggetta a direzione e coordinamento.

- ottenimento e gestione di finanziamenti/contributi pubblici o privati;
- gestione del patrimonio immobiliare;
- registrazioni contabili.

Il Gruppo FS non ammette comportamenti in contrasto con i princìpi, le prescrizioni ed i divieti della Policy e della normativa anticorruzione applicabile, prevedendo, in caso contrario, l'irrogazione di sanzioni disciplinari e l'adozione di rimedi contrattuali.
Il Modello di Gestione Anti-Corruption (Modello AC)[38] dà attuazione, a livello societario, alle strategie definite nella Policy, adeguandole allo specifico contesto giuridico ed operativo di riferimento: attraverso il Modello AC, le società del Gruppo individuano, anche sulla base di mirati risk assessment, le proprie aree a rischio e i connessi strumenti di prevenzione, di controllo e organizzativi. Il Modello AC prevede, tra l'altro, lo svolgimento di risk assessment anticorruzione periodici e di attività di monitoraggio, e richiede l'implementazione di specifici piani a mitigazione dei rischi e delle criticità rilevati.
Gli standard di comportamento individuati nei documenti anti-corruption sono recepiti nelle disposizioni aziendali, così da rendere più immediata l'individuazione delle regole da rispettare nello svolgimento delle attività ed agevolarne l'applicazione. Le disposizioni aziendali rilevanti ai fini anticorruzione riportano in apertura il flag "Anti-Corruption" e individuano i soggetti destinatari (Società, dipendenti e/o terzi) e il processo di riferimento.
Le funzioni Anti-Corruption societarie curano il reporting in materia agli organi di *governance* e controllo aziendali ed agli *stakeholder* interni come individuati nel Modello AC.

[ESRS G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva]
Per l'esercizio 2024 non sono stati registrati casi di corruzione accertata con sentenza di condanna definitiva né sono state disposte sanzioni pecuniarie ex D.Lgs. 231/2001 a carico delle società del Gruppo.

Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing

[ESRS G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese]
Il Gruppo FS attua un processo di gestione delle segnalazioni riguardanti le società del Gruppo inviate da persone del Gruppo FS o da Terzi.
FS ha adottato la Procedura per la Gestione delle Segnalazioni, aggiornata da ultimo nel 2023 in conformità al D.lgs. 10 marzo 2023 n. 24 in materia di whistleblowing, che costituisce un atto di direzione e coordinamento a valenza di Gruppo ad applicabilità diretta per le società controllate italiane e ad applicabilità con integrazione per le società controllate estere. La Procedura disciplina, a livello di Gruppo, la ricezione, l'analisi e il trattamento delle segnalazioni (anche anonime) su fatti che possano integrare: (i) violazioni del Codice Etico e/o del Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o della Policy Anti-Corruption e del Modello di Gestione Anti-Corruption e/o delle normative interne aziendali in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS; (ii) illeciti amministrativi, contabili, civili o penali; (iii) condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. n. 231/01; (iv) violazioni del diritto dell'Unione Europea e ulteriori condotte illecite ai sensi del D.lgs. n. 24/2023.
Le segnalazioni possono essere inviate, anche in forma anonima, al Comitato Etico e Segnalazioni e/o all'OdV di FS attraverso i seguenti canali di trasmissione: (i) piattaforma informatica, accessibile dai siti internet societari e dalla intranet aziendale; (ii) posta ordinaria; (iii) posta elettronica; (iv) linea telefonica con sistema automatico di risposta (Interactive Voice Response) con registrazione e contraffazione della voce, integrata nella piattaforma informatica e attiva da marzo 2024; (v) verbalmente, mediante dichiarazione rilasciata dal segnalante, in apposita audizione, al Comitato Etico e Segnalazioni/all'OdV di FS, riportata a verbale e sottoscritta dal segnalante.
La piattaforma informatica costituisce lo strumento preferenziale per l'invio e la gestione delle segnalazioni, in quanto maggiormente idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del Segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni. Tramite la piattaforma è possibile inviare una segnalazione, modificare o aggiornare una segnalazione inviata, consultare lo stato di una segnalazione inviata e ricevere riscontro sul seguito dato alla segnalazione. La piattaforma consente di: (i) separare i dati identificativi del Segnalante dal contenuto della segnalazione, prevedendo l'adozione di codici sostitutivi dei dati identificativi, in modo che la segnalazione possa essere processata in modalità anonima; (ii) mantenere riservato il contenuto della

38. Il Modello AC di FS è stato pubblicato con "SO_P_Modello di Gestione Anti-Corruption di Ferrovie dello Stato Italiane_n.76" del 15 ottobre 2024. Nell'ambito dell'attività di definizione delle linee di indirizzo metodologico in capo alla Holding, il 29 agosto 2024 è stato pubblicato il documento "GR_LG_ Modello di Gestione Anti Corruption__n.75" che contiene le linee Guida per la predisposizione e attuazione del Modello di Gestione Anti-Corruption nel Gruppo FS.

segnalazione durante l'intera fase di gestione della stessa, consentendo l'accesso ai soli soggetti autorizzati; (iii) adottare protocolli sicuri per il trasporto dei dati in rete nonché l'utilizzo di strumenti di crittografia per il contenuto della segnalazione e dell'eventuale documentazione allegata; (iv) interagire con il segnalante, garantendone l'anonimato.
I canali di trasmissione, ivi incluso il link di accesso alla piattaforma, sono elencati nella Procedura per la Gestione delle Segnalazioni e pubblicati sul sito internet e nella intranet aziendale nella sezione dedicata alla "Gestione delle segnalazioni – whistleblowing" (sul sito internet all'interno della pagina "Etica, compliance e integrità").
L'attività di gestione delle segnalazioni è di competenza del Comitato Etico e Segnalazioni e/o dell'OdV, quest'ultimo con riferimento alle segnalazioni di potenziale rilevanza 231; entrambi gli organismi sono supportati da una struttura della funzione Audit con personale specificatamente formato. In particolare, alla ricezione di una segnalazione attraverso i canali dedicati, il Comitato Etico e Segnalazioni e/o l'OdV, avviano, ove ne ricorrano i presupposti, le relative attività istruttorie e di accertamento, che devono concludersi in tempi congrui. Le attività di verifica sono svolte con il supporto dell'Audit - funzione di controllo di terzo livello a riporto del Presidente del CdA - affinché possano essere assunte, ove necessarie, opportune azioni correttive, avviati eventuali procedimenti disciplinari ovvero intraprese altre iniziative considerate adeguate. Al Segnalante è fornito riscontro, entro tre mesi dalla data dell'avviso di ricevimento della segnalazione, attraverso i previsti canali comunicativi, in merito al seguito dato o che si intende dare alla segnalazione.
Le segnalazioni concernenti una o più società del Gruppo sono trasmesse ai competenti organi della società interessata per i relativi accertamenti.
In FS sono previste le seguenti forme di tutela del Segnalante: (i) viene garantita la riservatezza dell'identità del segnalante dalla ricezione della segnalazione; (ii) è vietata (e sanzionata per quanto consentito dai poteri e facoltà della società) ogni forma diretta o indiretta di provvedimenti e comportamenti ritorsivi o discriminatori adottati nei confronti del segnalante in conseguenza della segnalazione, inclusi quelli omissivi, anche tentati o minacciati, nonché quelli rivolti a terzi connessi al segnalante, quali parenti, colleghi, soggetti giuridici di cui i segnalanti sono proprietari o per cui lavorano, che operano in un contesto lavorativo collegato al Gruppo FS. Le tutele sopra descritte sono garantite ai segnalanti anche nel caso in cui la segnalazione non si sia poi rivelata fondata, salvo il caso di segnalazione effettuata con dolo o colpa grave, oltre che al personale che ha collaborato alle attività di accertamento sui fatti segnalati. Per assicurare che non siano poste in essere ritorsioni nei confronti del Segnalante anche a distanza di tempo dalla segnalazione, per i dipendenti del Gruppo FS viene attivato da parte del Comitato Etico e Segnalazioni/OdV un monitoraggio della situazione lavorativa del Segnalante per un periodo di due anni dalla data della segnalazione.
La società tutela anche i diritti delle Persone Coinvolte, innanzitutto assicurando, per garantire l'appropriata riservatezza, che ogni comunicazione relativa alla loro identità segua rigorosamente il criterio "need to know".
Nel 2024 FS ha realizzato una campagna informativa sul whistleblowing a livello di Gruppo attraverso la pubblicazione sulla intranet aziendale di un editoriale introduttivo e di 5 articoli di approfondimento sul tema e l'affissione di locandine informative negli uffici della sede centrale e sul territorio. È stato, inoltre, erogato un corso di formazione sul whistleblowing rilasciato su piattaforma di e-learning per tutto il personale del Gruppo con test finale di apprendimento.
Copia della procedura è consegnata ai dipendenti all'atto dell'assunzione e alla stessa è assicurata la massima diffusione tramite pubblicazione in versione integrale nella intranet aziendale e in versione sintetica sul sito internet istituzionale, sia in italiano che in inglese.

Programma di Compliance Antitrust

Il Gruppo FS, consapevole del valore della concorrenza (sia a livello europeo, che nazionale) quale elemento determinante e strategico della cultura e della politica aziendale, il cui rispetto costituisce uno dei principi ispiratori del Codice Etico di Gruppo, con DdG n. 69 v.01 del 26 aprile 2024 "Policy Antitrust del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" (Policy Antitrust), ha aggiornato l'esistente Programma di Compliance Antitrust di Gruppo (Programma), al fine di renderlo coerente con il modello di Governance del Gruppo FS vigente. Il Programma si compone di una serie di regole, standard di comportamento e di attività ed è vincolante per tutte le società del Gruppo, che sono tenute a declinarle nella rispettiva realtà aziendale, adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia. In particolare, costituiscono parte integrante del Programma, il Manuale di Compliance Antitrust e il Codice di Condotta Antitrust, in cui vengono rispettivamente descritti i limiti imposti dalla normativa antitrust nazionale ed europea e declinate in modo semplice e chiaro le principali regole di condotta che ogni dipendente del Gruppo FS è tenuto ad osservare al fine di garantire il pieno rispetto della disciplina antitrust.

Tra i pilastri del Programma, rileva l'attività di formazione periodica, finalizzata alla sensibilizzazione del personale del Gruppo FS sulle tematiche antitrust. In attuazione di quanto previsto dalla Policy Antitrust, l'Organismo Responsabile si occupa di predisporre e somministrare al personale del Gruppo FS la formazione d'interesse trasversale per il Gruppo. A tal fine, ha: (i) predisposto e reso disponibile a tutte le società del Gruppo FS un percorso formativo e-learning obbligatorio, che espone i principi antitrust; (ii) erogato una sessione formativa in materia di concorrenza e appalti pubblici, dedicata al personale delle funzioni acquisti e appalti delle società del Gruppo FS. La formazione periodica dedicata a specifiche tematiche di interesse per le singole società del Gruppo è altresì demandata alle funzioni antitrust dei Poli di competenza, le quali possono predisporre appositi seminari formativi.

Parti Correlate

FS SpA ha definito una disciplina per le Operazioni con Parti Correlate con l'obiettivo di assicurare un presidio a garanzia della trasparenza e della correttezza sostanziale e procedurale di tali operazioni. Tale iniziativa prende ispirazione dai princìpi di cui all'articolo 2391-bis del c.c., dal Regolamento Consob n. 17221/2010, nonché dalle applicabili previsioni del MAR, nel rispetto dei Principi Contabili IFRS emanati dalla International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea e dell'art. 2427 del c.c. La suddetta disciplina si compone dei seguenti documenti:

- una Policy di Gruppo e una procedura applicativa che definiscono il processo di identificazione, approvazione ed esecuzione delle Operazioni con Parti Correlate, specificando i principi, i ruoli e le responsabilità alle quali gli organi e le strutture aziendali di FS e delle società da quest'ultima controllate devono attenersi per assicurare la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle Operazioni;
- una PAC di Gruppo che disciplina gli aspetti amministrativo-contabili dell'informativa sulle Operazioni con Parti Correlate da rendersi in sede di redazione della Relazione finanziaria annuale e semestrale, nonché i flussi informativi verso le competenti strutture delegate alla redazione dei citati documenti, al fine di assicurare l'adeguatezza e la correttezza sostanziale dell'informativa di bilancio stessa.

Comitati non Consiliari

Sotto il profilo organizzativo interno, FS SpA ha istituito altri Comitati con funzioni di indirizzo e di supporto alla propria attività, i cui componenti sono nominati tra i titolari pro tempore di talune funzioni aziendali. Si menzionano tra i principali:

- il **Comitato Etico e Segnalazioni** è un organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del Codice Etico del Gruppo, come da delibera del CdA di FS SpA.
- il **Comitato Pari Opportunità** del Gruppo è un organismo aziendale bilaterale e paritetico, istituito dal CCNL, che ha lo scopo di promuovere iniziative e azioni positive finalizzate ad offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia. È articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali.
- il **Comitato Guida Parità di Genere del Gruppo FS** a cui è affidato il compito di garantire la definizione della politica per la Parità di Genere del Gruppo FS Italiane compliant con la normativa di riferimento, assicurarne l'efficace adozione e la continua applicazione.
- il **Comitato di Sostenibilità**, istituito per garantire l'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie del Gruppo nonché la promozione dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile.
- il **Green Bond Working Committee**, istituito per individuare nuovi progetti eligible ai sensi del Green Bond Framework di FS SpA e monitorare la persistenza, in capo a quelli individuati, dei criteri di finanziabilità attraverso green bond.

Si precisa che, oltre ai comitati citati, sono istituiti: Comitato Crediti, Comitato di Qualificazione dei Fornitori del Gruppo FS, Comitato Sponsorizzazioni e Partnership, Crisis Management Committee di Gruppo, Commissione paritetica nazionale sulla formazione per il Gruppo FS/comitato di pilotaggio, Comitato di Capital Allocation.

Tutela dei Diritti Umani

Il Gruppo FS promuove la tutela dei diritti umani tra i suoi stakeholder, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization. Il Gruppo, in particolare, promuove ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrasta ogni comportamento discriminatorio o lesivo della persona, previene qualsiasi forma di lavoro irregolare e sostiene politiche rivolte al benessere psicofisico del personale.
Dal 2017 il Gruppo FS aderisce al network del Global Compact dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business i 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione,



principi che integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, nel Codice Etico, nel Modello 231, nell'ABC system e nella Policy Anticorruzione. In particolare, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:

- sostenere e rispettare le disposizioni internazionali in materia dei diritti umani;
- assicurare di non essere corresponsabile nell'abuso delle norme in materia di diritti umani.

Inoltre, a novembre 2023 l'AD di FS ha firmato il Manifesto "Imprese per le Persone e la Società" del network dell'ONU, con cui si impegna a rafforzare il ruolo della dimensione sociale della sostenibilità nelle strategie aziendali – rispettando, ad esempio, i diritti umani e i diritti del lavoro – e generare valore nelle filiere.

L'impegno del Gruppo nel prevenire ogni forma di violazione dei diritti umani lungo l'intera catena del valore si esplicita anche attraverso:

- l'utilizzo di clausole contrattuali standard e specifiche[39] sul rispetto dei diritti umani, tra cui la sottoscrizione del Codice Etico del Gruppo, inserite nei contratti stipulati con i fornitori, e l'introduzione di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore[40];
- la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della supply chain attraverso la redazione delle "Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti", tese a integrare i più recenti standard, nazionali e internazionali, in tema di sostenibilità – inclusi i diritti umani - nelle fasi di acquisto di beni, servizi e lavori;
- la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità attraverso servizi di assistenza ai viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie in 367 stazioni, garantiti dal network delle Sale Blu;
- la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie, attraverso la rete degli help center in locali di FS all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie.

Per maggiori approfondimenti si rimanda alle informazioni sociali e di governance della Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

39. Con particolare riguardo agli affidamenti di appalti e concessioni di lavori e servizi ad alta intensità di manodopera, il Gruppo FS applica le "clausole sociali", disposizioni che impongono il rispetto di determinati standard di protezione sociale e del lavoro, al fine di promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato.

40. RFI SpA, nel corso del 2017, ha avviato l'introduzione nelle gare di un criterio premiale che include, tra gli elementi di valutazione, il rispetto dei diritti umani; prendendo spunto da questa iniziativa di RFI, è stato avviato il progetto "*Supply Chain Sustainable Management*" per il miglioramento del profilo di sostenibilità dei fornitori del Gruppo FS.

PIANO STRATEGICO 2025-2029

[ESRS 2 SBM-1 – Strategia, modello aziendale e catena del valore]

[ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale]

A seguito del cambiamento dei vertici della Holding FS avvenuto nel corso del 2024, il 12 dicembre 2024 è stato presentato il nuovo Piano Strategico del Gruppo FS per l'orizzonte temporale 2025-2029, approvato dal Consiglio di Amministrazione di FS SpA nella medesima data.

Il Piano Strategico 2025-2029 prevede un incremento di tutti i principali indicatori economici al 2029: ricavi operativi per oltre 20 miliardi di euro, EBITDA superiore a 3,5 miliardi di euro e un utile netto di oltre 500 milioni di euro. Con circa 100 miliardi di euro di investimenti nel quinquennio e quasi 200 miliardi di euro in dieci anni, il Piano di rilancio del Gruppo FS è stato sviluppato con l'obiettivo di rispondere in maniera efficace alle crescenti sfide del mercato e, allo stesso tempo, potenziare il posizionamento dell'azienda nel settore dei trasporti.

Il Piano si propone inoltre di generare benefici rilevanti per l'intero Sistema Paese, contribuendo alla crescita economica, alla riduzione delle emissioni di CO_2 e al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

Le linee guida strategiche che accompagneranno questo percorso di rinnovamento sono:

- il Potenziamento delle infrastrutture;
- il Miglioramento della puntualità;
- l'Espansione internazionale;
- l'Efficienza operativa;
- la Sostenibilità energetica;
- la Sicurezza e innovazione;
- l'Attrazione di talenti e risorse.

Si rafforza l'impegno del Gruppo FS a potenziare le infrastrutture del Paese. L'obiettivo è attivare nuove linee ferroviarie AV che permettano di collegare territori finora non serviti, così da aumentare del 30% le persone raggiunte dal sistema Alta Velocità in Italia. Questo sarà realizzato elevando il Gruppo FS a frontiera dell'eccellenza, con il raggiungimento della miglior performance di sempre attraverso il recupero della puntualità per oltre 50 mila treni all'anno. A tutto ciò si aggiunge un'esperienza di viaggio calibrata sulla persona, con l'incremento della soddisfazione dei passeggeri. Non meno determinante sarà il presidio internazionale, per cui si stima un incremento del volume dei passeggeri del 40%. La disciplina operativa, grazie anche agli ingenti investimenti, punta ad efficientare del 5% i costi operativi aggredibili. Inoltre, sul fronte della sostenibilità, si profila oltre un Gigawatt di fotovoltaico installato entro il 2029 e, per quanto riguarda innovazione e sicurezza, è stato fissato il raggiungimento del 100% della rete Core Extended coperta dal sistema ERTMS da qui al 2040. Completa le linee strategiche una netta accelerazione del



business, con l'attrazione di nuove competenze e risorse finanziarie necessarie per garantire il proseguimento degli investimenti. Gli ambiti di business del Piano Strategico 2025-2029 sono i seguenti:

- Infrastruttura ferroviaria
  Per potenziare la qualità del servizio della rete saranno investiti più di 50 miliardi di euro nei prossimi dieci anni. Nello stesso arco temporale verrà inoltre messa in atto una vera e propria trasformazione della rete, grazie a un investimento di 60 miliardi di euro. Tale impegno finanziario concorrerà all'attivazione di nuovi standard tecnologici e all'evoluzione dei modelli manutentivi oltre che al potenziamento dell'accessibilità delle stazioni e dei servizi dedicati.

- Infrastruttura stradale
  In dieci anni sono previsti oltre 40 miliardi di euro di investimenti, di cui 25 miliardi di euro destinati alle nuove opere stradali sul perimetro nazionale e 15 miliardi di euro finalizzati al miglioramento della qualità del servizio.

- Trasporto passeggeri
  Tra gli obiettivi del Piano c'è anche l'ampliamento dell'offerta commerciale, così da rendere possibile un'evoluzione del perimetro dei passeggeri trasportati. Allo scopo di garantire un servizio moderno, innovativo e sostenibile è prevista una importante trasformazione della flotta attraverso l'acquisto di nuovi treni e bus a basso impatto ambientale. Nell'arco di Piano verrà inoltre rivolta un'attenzione sempre più ampia al trasporto dei passeggeri all'estero, con l'obiettivo di accelerare lo sviluppo internazionale del Gruppo FS.

- Trasporto merci
  Anche il trasporto merci vivrà una trasformazione del proprio business verso un modello Freight Forwarder europeo al servizio di un mercato ampio e diversificato. Tra le azioni chiave per il rilancio del settore, rientrano la creazione di un'interfaccia unica per il cliente, lo sviluppo di un'offerta integrata e l'attivazione di partnership a supporto del trasporto multimodale.

- Urbano
  Per il Gruppo FS, è rilevante anche la valorizzazione di tutti gli asset non più funzionali al servizio ferroviario, ed in chiave di sviluppo sostenibile delle città. Questo obiettivo è indirizzabile grazie a 1,1 miliardi di euro di patrimonio immobiliare non funzionale, finalizzato allo sviluppo di progetti immobiliari a supporto della rigenerazione urbana. Sono previsti ulteriori investimenti dedicati allo sviluppo di un'offerta di parcheggi innovativi, promuovendo così l'intermodalità e favorendo l'accesso alla rete ferroviaria.



PRINCIPALI EVENTI

Riassetto infragruppo del ramo immobiliare

In esecuzione della delibera dell'Assemblea straordinaria di FS SpA del 29 novembre 2023 e nell'ambito del progetto di riassetto infragruppo della titolarità e gestione del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio delle attività ferroviarie o di trasporto, è stato stipulato in data 10 gennaio 2024 l'atto di scissione mediante scorporo, ai sensi dell'art. 2506.1 c.c., di parte del patrimonio di FS con assegnazione ad una società beneficiaria di nuova costituzione, denominata Nuova Sistemi Urbani SpA, efficace a far data dal 15 gennaio 2024, successivamente fusa in FS Sistemi Urbani. Per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 4 "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie" del Bilancio Consolidato.

Rimodulazione del patrimonio netto di FS SpA

Il 25 marzo 2024 si è perfezionata la rimodulazione del patrimonio netto di FS SpA come deliberata dall'Assemblea degli Azionisti del 29 novembre 2023. In particolare, decorsi i termini di legge, si è data esecuzione alla riduzione volontaria del capitale sociale di FS da 38.579.767.278 euro (quale importo già risultante dal perfezionamento dell'operazione di riassetto infragruppo del ramo immobiliare di FS) a 31.062.952.307 euro, con contestuale incremento della riserva legale, fino a sua saturazione, e della riserva di capitale, mantenendo comunque invariata l'entità complessiva del patrimonio netto di FS SpA.

Perfezionamento della vendita degli ex scali ferroviari milanesi Farini e San Cristoforo

Il 29 marzo 2024 è stata perfezionata la vendita a REDEUS Fund – Fondo di investimento alternativo immobiliare chiuso gestito da Prelios SGR SpA – degli scali ferroviari dismessi Farini e San Cristoforo di Milano da parte di FS Sistemi Urbani ad un prezzo di vendita complessivo di 489,5 milioni di euro. Si rimanda ai commenti al Conto Economico Consolidato per gli effetti già riflessi nel presente Report integrato.

Cessione delle partecipazioni concessionarie di strade a pedaggio detenute da Anas

In data 4 giugno 2024 è stata costituita la nuova società in house, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIT, denominata Autostrade dello Stato SpA ed avente ad oggetto l'attività di gestione e costruzione delle autostrade statali in regime di concessione, dando così attuazione al percorso di riordino del settore autostradale delineato dal D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 156/2021 (c.d. "Decreto Infrastrutture"). Successivamente, il D.L. n. 155 del 19 ottobre 2024, convertito con modificazioni nella Legge n. 189 del 9 dicembre 2024, (c.d. "Decreto Fiscale") ha definito i termini dell'operazione di trasferimento delle partecipazioni detenute da Anas in società concessionarie a pedaggio ad Autostrade dello Stato SpA, individuando l'esatto perimetro del trasferimento (ovvero le partecipazioni nelle società Concessioni Autostrade Venete - CAV SpA, Autostrada Asti-Cuneo SpA, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus - SITAF SpA) e stabilendone le modalità di trasferimento. La norma, infatti, al fine di rafforzare la dotazione patrimoniale di Autostrade dello Stato, ha assegnato la somma di 343 milioni di euro, ai fini del trasferimento delle suddette partecipazioni a mezzo cessione onerosa, importo determinato in misura corrispondente al valore netto contabile d'iscrizione di dette partecipazioni nel bilancio Anas.
Il completamento delle operazioni di trasferimento è atteso nel corso del 2025. Per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 4 "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie" del Bilancio Consolidato.

Sottoscritta la nuova linea di credito Sustainability Linked Facility

Il 19 giugno 2024 FS ha stipulato una nuova linea di credito committed e revolving, di ammontare pari a 3,5 miliardi di euro con durata triennale. La linea di credito, sottoscritta da FS con Banca Popolare di Sondrio, BNL-BNP Paribas, BPER, CaixaBank, Cassa depositi e prestiti, Crédit Agricole CIB, ING, Intesa Sanpaolo - Divisione IMI/CIB e UniCredit, è un prodotto Sustainability Linked, grazie alla previsione contrattuale di meccanismi di revisione del margine e della commitment fee al raggiungimento di target relativi a tre Key Performance Indicator (KPI) legati a temi ESG. Nello specifico, i KPI riguardano: (i) la percentuale di Capex allineati alla tassonomia UE; (ii) l'intensità energetica intesa come rapporto tra il consumo energetico rispetto ai ricavi operativi del Gruppo e (iii) l'incremento della percentuale di personale dipendente femminile rispetto al totale dei dipendenti.
I fondi della linea di credito saranno utilizzati per soddisfare le esigenze di liquidità del Gruppo e saranno allocati tramite prestiti intercompany alle società controllate che ne beneficeranno.

Sentenza del Consiglio di Stato sul ricorso per il trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl

In data 5 agosto 2024 è stata pubblicata la sentenza n. 06983/2024 del Consiglio di Stato a definizione del contenzioso, proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP, avverso il decreto del MIT n. 248 del 4 agosto 2016, con il quale FS SpA era stato individuato quale soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta fino ad allora dal MIT. Con detta sentenza, il Consiglio di Stato ha accolto l'appello proposto dai ricorrenti con conseguente annullamento del decreto del MIT del 4 agosto 2016 nella parte in cui ha individuato in FS SpA il soggetto cui trasferire FSE, previa disapplicazione della L. n. 208/2015 nella parte in cui ha previsto lo stanziamento di 70 milioni di euro in favore di FSE.
Per effetto della suddetta sentenza, a partire dal 5 agosto 2024 sono venute meno le condizioni previste dall'IFRS 10 con riguardo al controllo su FSE da parte del Gruppo FS (i.e. impossibilità di agire sul capitale di FSE) e, pertanto, da tale data la società è stata esclusa dal perimetro di consolidamento. Per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 4 "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie" del Bilancio Consolidato.

Si segnala, inoltre, che in data 31 dicembre 2024, FSE ha depositato presso il Tribunale di Bari ricorso per accedere ad uno strumento di regolazione della crisi e dell'insolvenza con riserva di deposito della proposta del Piano e/o degli accordi.

Programma EMTN

In data 16 ottobre 2024 FS ha aggiornato il Programma di emissioni obbligazionarie denominato Euro Medium Term Note Programme (EMTN), quotato alla Borsa valori di Dublino e riservato agli Investitori Istituzionali. Il rating del Programma a "BBB" è stato confermato dalle agenzie di rating Fitch e S&P.

Rating e outlook

In data 29 ottobre 2024 Fitch ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di FS, confermando il Long-Term Issuer Default Rating di FS Italiane a BBB/F2 e alzando l'Outlook da "stabile" a "positivo". Fitch ha inoltre confermato lo Standalone Credit Profile (SCP) di FS a 'bbb', in linea con quello della Repubblica Italiana.
In data 25 novembre 2024 Standard & Poor's ha pubblicato la revisione annuale del profilo di credito di FS Italiane, i cui ratings sono BBB/Stabile/A-2 e riflettono quelli della Repubblica Italiana. Lo "Stand Alone Credit Profile" (SACP) è 'bbb'.

FS pubblica il sesto Green Bond Report

Il 6 dicembre 2024 FS ha pubblicato il sesto Green Bond Report, con l'obiettivo di informare gli investitori circa l'allocazione dei proventi dei Green Bond emessi a luglio 2019 (Serie 10), marzo 2021 (Serie 17), dicembre 2021 (Serie 18), luglio 2022 (Serie 19), settembre 2022 (Serie 20), maggio 2023 (Serie 21 e Serie 22) e i relativi impatti positivi che gli investimenti finanziati hanno generato in termini di sostenibilità ambientale. Il Report, che ha ottenuto la third party opinion da KPMG, riporta inoltre dettagli utili alla compliance dei progetti finanziati con la Tassonomia Europea.

Finanziamento a medio-lungo termine con Intesa Sanpaolo

In data 19 dicembre 2024 FS ha sottoscritto un finanziamento quadriennale con Intesa Sanpaolo - IMI CIB per un totale di 2 miliardi di euro. I proventi saranno rivolti in particolare a finanziare spese di manutenzione straordinaria per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, totalmente rispondenti ai principi ESG perché relative a progetti in grado di produrre significativi benefici ambientali e sociali.
Intesa Sanpaolo - IMI CIB è risultata aggiudicataria di una procedura competitiva – lanciata da FS nel mese di ottobre scorso - cui hanno partecipato otto banche domestiche e internazionali, le cui offerte complessive hanno raggiunto un ammontare record di 4,65 miliardi di euro.
Il nuovo loan presenta una struttura innovativa, poiché beneficia di una garanzia autonoma a prima richiesta emessa da SACE sul 50% delle spese finanziate - pari a 1 miliardo di euro - risultate idonee per il ricorso alla cd. "garanzia Archimede", come introdotta dalla Legge 213 del 30 dicembre 2023. Tale garanzia copre investimenti infrastrutturali e produttivi realizzati in Italia, promuovendo la crescita e la competitività delle imprese italiane e del Sistema Paese.
L'operazione consentirà di estendere fino al gennaio 2029 la scadenza del finanziamento a breve termine - del medesimo importo - sottoscritto con Intesa Sanpaolo il 25 luglio 2023, in scadenza il 20 gennaio 2025.

PERFORMANCE DEL GRUPPO

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEL GRUPPO

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari del Gruppo FS, sono stati predisposti schemi riclassificati di stato patrimoniale e conto economico ulteriori rispetto a quelli previsti dai principi contabili IFRS emanati dalla International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea e dal Gruppo. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance che il management ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo FS, nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dai business. I metodi utilizzati per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella precedente sezione, "Legenda e glossario".

Si dà informativa che, al fine di consentire una migliore comprensione dell'andamento economico dell'esercizio e delle variazioni registrate rispetto all'anno precedente, si è ritenuto opportuno fornire separata evidenza delle differenze di perimetro riconducibili al consolidamento integrale della società FS Treni Turistici Italiani Srl da dicembre 2023, delle società del gruppo Exploris a far data dal 1° gennaio 2024, della società Italia Loyalty SpA a far data dal 30 aprile 2024, nonché dell'impatto generato dal deconsolidamento della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl a far data dal 5 agosto 2024. Per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 4 del Bilancio consolidato.

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	%	Variazione perimetro	Variazione residuale	%
RICAVI OPERATIVI	**16.529**	**14.804**	**1.725**	**12**	**(242)**	**1.483**	**10**
COSTI OPERATIVI	**(14.288)**	**(12.576)**	**(1.712)**	**14**	**120**	**(1.592)**	**13**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**2.242**	**2.228**	**14**	**1**	**(122)**	**(109)**	**(5)**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.898)	(1.890)	(8)	0	15	*7*	0
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**343**	**338**	**5**	**2**	**(108)**	**(102)**	**(30)**
Saldo della gestione finanziaria	(505)	(213)	(292)	(137)	4	(288)	(135)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**(162)**	**125**	**(287)**	**(>200)**	**(104)**	**(390)**	**(>200)**
Imposte sul reddito	(46)	(25)	(21)	(84)	4	(17)	(68)
RISULTATO DI PERIODO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**(208)**	**100**	**(308)**	**(>200)**	**(100)**	**(408)**	**(>200)**
RISULTATO NETTO DI PERIODO	**(208)**	**100**	**(308)**	**(>200)**	**(100)**	**(408)**	**(>200)**
Risultato netto di Gruppo	*(198)*	*137*					
Risultato netto di Terzi	*(10)*	*(37)*					

A fronte di un risultato operativo 2024 positivo ed in linea con l'anno precedente, l'impatto della gestione finanziaria e fiscale porta ad un **Risultato Netto di periodo** negativo pari a -208 milioni di euro (+100 milioni di euro di utili registrati nel 2023).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)**, pari a 2.242 milioni di euro, rileva un incremento di 14 milioni di euro (+1%) e, al netto degli effetti attribuibili alla variazione di perimetro consolidato sopra descritta, si attesterebbe a 2.120 milioni di euro con una variazione percentuale negativa del 5%.

I **Ricavi operativi** registrano un incremento pari a 1.725 milioni di euro (+12%), a seguito dell'aumento dei Ricavi da servizi di trasporto per 818 milioni di euro, dei Ricavi da servizi di infrastruttura per 402 milioni di euro e degli Altri ricavi da contratti con la clientela per 641 milioni di euro, cui si contrappone la riduzione degli Altri ricavi e degli Altri proventi complessivamente per 136 milioni di euro.

In dettaglio, i **Ricavi da servizi di trasporto** (+818 milioni di euro):

- i ricavi del business ferro AV e Intercity aumentano complessivamente per un importo pari a 148 milioni di euro, +157 milioni di euro nella componente di mercato AV e -9 milioni di euro nel servizio Intercity. Il business AV nazionale registra un incremento di 74 milioni di euro (+4%), correlato ai maggiori volumi di domanda del +2,7%, con un pari incremento della produzione di treni-km del +4,2%; a questo incremento si aggiungono 89 milioni di euro della società Intermodalid de Levante, attiva nel servizio AV tra Madrid e altre principali società spagnole, parzialmente compensato dal decremento per 7 milioni di euro registrato dalla società Trenitalia France, per la diminuzione dell'offerta. Il business Intercity registra un decremento legato anche ad una diminuzione sui servizi internazionali cross-border;
- i ricavi del servizio passeggeri su ferro Regionale aumentano complessivamente di 398 milioni di euro, +404 milioni di euro in ambito nazionale e -6 milioni di euro in ambito internazionale. Sul mercato italiano, il Business Regionale di Trenitalia ha rilevato maggiori ricavi da traffico (+48 milioni di euro) sia per l'aumento dei viaggiatori-km (+1,4% rispetto al 2023) che per l'aumento dei ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni e Province Autonome (+378 milioni di euro), per effetto della dinamica di andamento dei Contratti di Servizio e per l'incremento dei corrispettivi previsti contrattualmente; all'estero, si rilevano maggiori ricavi sul mercato tedesco e greco (rispettivamente +33 milioni di euro e +4 milioni di euro) a fronte di minori ricavi sul mercato inglese (-43 milioni di euro);
- i ricavi del trasporto su autobus aumentano di 22 milioni di euro, di cui +28 milioni di euro in ambito internazionale e -6 milioni di euro in quello nazionale;
- i ricavi del trasporto su ferro delle merci registrano una variazione positiva di 156 milioni di euro (+17%), essenzialmente riconducibile alla variazione dell'area di consolidamento, con l'ingresso del gruppo Exploris;
- i ricavi della navigazione diminuiscono di 1 milione di euro.

I ricavi da servizi di trasporto beneficiano peraltro di una variazione positiva generatasi nel 2024, per 95 milioni di euro (oltre ad oneri finanziari per 13 milioni di euro), legata all'impatto negativo presente lo scorso anno, derivante dalla Decisione conclusiva assunta dalla Commissione Europea sulla procedura di indagine avente ad oggetto le compensazioni per obblighi di servizio pubblico riconosciute dall'Italia a Trenitalia nel periodo 2000-2014.

I **Ricavi da servizi di infrastruttura** aumentano rispetto al 2023 di 402 milioni di euro (+9%). La variazione è riconducibile principalmente alla società Anas (+319 milioni di euro), in conseguenza dell'andamento dei corrispettivi di servizio e concessori legati alla circolazione stradale, e alla società RFI, che registra un incremento dei ricavi da servizi in concessione sull'infrastruttura ferroviaria (+90 milioni di euro), riconducibili sostanzialmente ai lavori di miglioria eseguiti sulla Ferrovia Centrale Umbra ed al subentro, a partire dal 1° gennaio 2024, nella gestione delle linee ferroviarie Torino-Ceres e Canavesana nonché ai maggiori ricavi da pedaggio per effetto sia di un aumento delle tariffe (rivalutazione Istat) che dei maggiori volumi di traffico (+15 milioni di euro).

Gli **Altri ricavi da servizi alla clientela** aumentano rispetto al 2023 di 641 milioni di euro (+131%). La variazione è principalmente legata:

- all'operazione di vendita dello scalo Farini effettuata da FS Sistemi Urbani SpA nell'ambito dell'Accordo di Programma sottoscritto con il Comune di Milano al prezzo di vendita di 473 milioni di euro nettato per 71 milioni di euro dalle performance obligation previste dal contratto. La plusvalenza dell'operazione realizzata dal Gruppo ammonta a 143 milioni di euro, a seguito della variazione delle giacenze di immobili e terreni di trading (-126 milioni di euro), del costo relativo alla retrocessione al Comune di Milano del 50% della plusvalenza (-108 milioni di euro) e dei costi di manutenzione previsti da contratto già sostenuti (-24 milioni di euro) nonché degli oneri finanziari correlati (+1 milione di euro Oneri finanziari);
- all'incremento dei ricavi derivanti da servizi offerti alle Imprese Ferroviarie e servizi accessori alla circolazione (+135 milioni di euro);
- ai maggiori ricavi per servizi consuntivati sulla commessa relativa alla Metro Riyadh (+52 milioni di euro);
- all'incremento dei "Lavori conto terzi" (+28 milioni euro) riconducibili principalmente all'iscrizione dei ricavi correlati alla fornitura dei nuovi treni ibridi di proprietà dello Stato, a valere sui fondi del PNRR;
- all'aumento dei ricavi per lavori in corso su ordinazione (+7 milioni di euro).

Il residuo decremento degli **Altri ricavi operativi** (pari a -136 milioni di euro) risente prevalentemente della diminuzione dei ricavi per contributi stanziati dal MEF a sostegno del trasporto su ferro e su gomma (-52 milioni di euro) e dell'infrastruttura ferroviaria (-149 milioni di

euro), compensata parzialmente da maggiori contributi riconosciuti dal MIT per la copertura degli oneri per la manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale (+28 milioni di euro). La voce accoglie, altresì, l'impatto positivo del deconsolidamento della società FSE (+127 milioni di euro), l'iscrizione di maggiori ricavi per certificati bianchi maturati a fronte del conseguimento di risparmi energetici (+15 milioni di euro), cui si contrappongono minori rilasci di fondi rischi (-67 milioni di euro) e minori plusvalenze (-21 milioni di euro).

I **Costi operativi** si attestano a 14.288 milioni di euro, in aumento di 1.712 milioni di euro (+14%) rispetto al 2023. Sull'incremento, la variazione del perimetro consolidato incide per maggiori costi iscritti per 120 milioni di euro; pertanto, al netto di tale impatto, la variazione sarebbe più bassa e pari a 1.592 milioni di euro (+13%). Nel dettaglio:

- i costi netti del personale aumentano per un importo pari a 589 milioni di euro, 576 milioni di euro al netto della variazione dell'area di consolidamento, per maggiori costi per personale a ruolo prevalentemente connessi sia all'incremento dell'organico medio che all'aumento del costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale e all'incremento delle competenze accessorie del personale (+327 milioni di euro), e maggiori "Accantonamenti e rilasci" (+190 milioni euro) principalmente per maggiori accantonamenti per contenzioso giuslavoristico, per incentivi all'esodo ed altre esigenze di natura contrattuale;
- gli altri costi netti aumentano per un importo pari a 1.123 milioni di euro, con 107 milioni di euro dovuti alla variazione area di consolidamento, e sono riconducibili prevalentemente a: (i) maggiori costi per materie e materiali di consumo (+59 milioni di euro), principalmente per più elevati consumi di materiali su progetti d'investimento e in conto esercizio, nonché per l'aumentata produzione da parte delle Officine Nazionali di cuori, deviatoi, giunti isolanti, incollati e apparecchiature; (ii) maggiori costi per energia elettrica e combustibili per la trazione (+217 milioni di euro), sostanzialmente per l'incremento della quota compensativa regolata dal Regime Tariffario Speciale di RFI, il cui particolare algoritmo di calcolo, deliberato dall'Ente di regolazione del mercato elettrico (ARERA), è correlato a parametri retroattivi in funzione del prezzo dell'energia, parzialmente compensato dalla riduzione del prezzo medio annuo del costo dell'energia; (iii) maggiore variazione delle giacenze di immobili e terreni trading (+147 milioni di euro) soprattutto in relazione alla già citata vendita dello Scalo Farini; (iv) maggiori costi per servizi (+797 milioni di euro), in particolare manutenzioni (+341 milioni di euro) e prestazioni per il trasporto (113 milioni di euro); (v) maggiori capitalizzazioni (-223 milioni di euro), riferiti al valore dei costi di materiali, personale, servizi informatici e trasporto, capitalizzati.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 343 milioni di euro, in miglioramento di 5 milioni di euro (+2%) rispetto al 2023.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, che mostra un onere netto di 505 milioni di euro, peggiora di 292 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, per:

- l'incremento dei proventi finanziari (+22 milioni di euro), riconducibile principalmente: i) a maggiori proventi finanziari per la registrazione degli interessi maturati (+21 milioni di euro) sul credito finanziario verso FSE (per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 4 del Bilancio consolidato); ii) a maggiori interessi attivi derivanti da attività di factoring e credito a consumo (+14 milioni di euro); iii) a maggiori interessi su conti correnti bancari e postali (+11 milioni di euro); iv) a minori proventi finanziari su derivati (-17 milioni di euro); v) alla presenza nel saldo 2023 dell'effetto dell'attualizzazione del credito finanziario nei confronti del MIT (ex Strada dei Parchi) (-12 milioni di euro);
- l'incremento degli oneri finanziari (+241 milioni di euro), riconducibile principalmente: i) alla svalutazione del credito finanziario verso FSE a seguito della sentenza del 5 agosto 2024 per 155 milioni di euro e i relativi interessi per 21 milioni di euro sopra citati; ii) al rilascio del fondo rischi partecipazioni registrato nel bilancio 2023 e relativo alla società Stretto di Messina (49 milioni di euro); (iii) all'incremento dei tassi di interesse a servizio del nuovo debito erogato a tasso maggiore rispetto ai finanziamenti in essere a dicembre 2023 (+34 milioni di euro);
- le minori quote di utili e perdite da partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto (+73 milioni di euro), come effetto combinato di maggiori risultati conseguiti rispetto all'esercizio precedente dalle società CAV SpA (+11 milioni di euro), Sitaf SpA (+13 milioni di euro), Tper Scarl (+9 milioni di euro), FNM SpA (+12 milioni di euro), Trenord Srl (+11 milioni di euro), Metro 5 (+7 milioni di euro) e Stretto di Messina SpA (+5 milioni di euro), e delle svalutazioni effettuate sulle concessionarie di Anas (-131 milioni di euro). Per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 4 del Bilancio consolidato.

Le **Imposte sul reddito** si incrementano di 21 milioni di euro principalmente per effetto della maggiore IRAP e IRES rilevata nel periodo (+18 milioni di euro).

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(2.480)	(2.095)	(385)
Altre attività nette	5.683	4.245	1.438
Capitale circolante	**3.203**	**2.150**	**1.053**
Capitale immobilizzato netto	54.148	53.827	321
Altri fondi	(2.445)	(2.730)	285
Attività nette possedute per la vendita	342		342
CAPITALE INVESTITO NETTO	**55.248**	**53.247**	**2.001**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	2.111	(908)	3.019
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	11.385	12.066	(681)
Posizione finanziaria netta	**13.496**	**11.158**	**2.338**
Mezzi propri	**41.752**	**42.089**	**(337)**
COPERTURE	**55.248**	**53.247**	**2.001**

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a 55.248 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2024 di 2.001 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (+1.053 milioni di euro) e del **Capitale immobilizzato netto** (+321 milioni di euro), della diminuzione degli **Altri fondi** (+285 milioni di euro) e dell'incremento delle Attività nette possedute per la vendita (+342 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a un valore negativo di 2.480 milioni di euro, presenta una variazione in diminuzione di 385 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente e deriva principalmente da:

- maggiori debiti commerciali (-233 milioni di euro) connessi in particolare: ai maggiori lavori effettuati nel corso dell'esercizio relativi a progetti d'investimento sulla rete ferroviaria, stradale e autostradale (complessivamente pari a -451 milioni di euro); al pagamento da parte di Trenitalia del debito verso lo Stato per il recupero dell'aiuto risultato incompatibile nel settore merci (+108 milioni di euro); ai maggiori acconti (-92 milioni di euro) relativi all'operazione di vendita dello scalo Farini e all'acquisto del materiale rotabile per servizi intercity con fondi PNRR nonché alla normale dinamica dei pagamenti di periodo (+179 milioni di euro);
- minori rimanenze (-56 milioni di euro), principalmente riferibili alla vendita di immobili e terreni di trading (-157 milioni di euro), tra cui si segnala in particolare l'operazione relativa alle aree di Milano Scalo Farini precedentemente citata, e a maggiori rimanenze di materie prime e di consumo (+103 milioni di euro) dovute all'incremento della produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna;
- minori crediti relativi ai Contratti di Servizio (-108 milioni di euro) verso le Regioni e il MEF per la dinamica di riequilibrio degli stessi e per effetto dell'uscita di FSE dal perimetro di consolidamento.

Le **Altre attività nette**, che si attestano a un valore di 5.683 milioni di euro, registrano un incremento pari a 1.438 milioni di euro che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- maggiori crediti netti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti/Amministrazioni dello Stato (+1.200 milioni di euro), per la rilevazione di competenza dei nuovi contributi e degli incassi dell'esercizio, al netto della variazione degli acconti allocati ai progetti avviati;
- incremento dei crediti netti IVA (+22 milioni di euro);
- maggiori altri crediti e debiti netti (+198 milioni di euro), principalmente per i maggiori crediti verso le Regioni maturati a fronte dei contributi PNRR, riconosciuti per la messa in esercizio di nuovo materiale rotabile da parte di Trenitalia.

Il **Capitale immobilizzato netto**, che si attesta a un valore di 54.148 milioni di euro, presenta un incremento di 321 milioni di euro, sostanzialmente legato:

- all'incremento degli investimenti dell'anno, pari a 13.293 milioni di euro, compensato dai contributi in conto impianti rilevati per competenza pari a 10.709 milioni di euro e dagli ammortamenti per 1.782 milioni di euro;
- alla variazione delle immobilizzazioni materiali e immateriali per effetto della variazione dell'area di

consolidamento (+34 milioni di euro) principalmente riferibile al consolidamento del gruppo Exploris a far data dal 1° gennaio 2024;
- alle alienazioni e dismissioni (-24 milioni di euro) e alle perdite di valore (-52 milioni di euro) legate per lo più al materiale rotabile regionale e intercity risultato obsoleto;
- alle riclassifiche (+17 milioni di euro) avvenute nel periodo e legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate;
- al decremento del valore delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto e delle altre partecipazioni minoritarie al fair value (-453 milioni di euro) dovuto principalmente alla svalutazione e riclassifica ad attività possedute per la vendita delle società concessionarie di Anas (-473 milioni di euro), come meglio descritto più avanti, e al già citato consolidamento del gruppo Exploris (-55 milioni di euro), effetti in parte compensati dai risultati conseguiti dalle società partecipate (+81 milioni di euro).

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 285 milioni di euro, ascrivibile: alla riduzione del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (+94 milioni di euro), principalmente dovuto alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e alle anticipazioni corrisposte nonché alla variazione per utili attuariali; alla riduzione degli altri fondi rischi (+187 milioni di euro), per effetto sia dell'aggiornamento della valutazione analitica della rischiosità del contenzioso relativamente ai segmenti patrimoniale, civile, giuslavoristico, delle controversie concernenti i lavori e rapporti di concessione, sia della conclusione a favore del Gruppo di contenziosi civili verso terzi; alla variazione del fondo imposte differite e delle imposte anticipate (+5 milioni di euro) derivante dalle nuove differenze temporanee e dai rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno.

Le **Attività nette possedute per la vendita** pari a 342 milioni di euro si riferiscono al valore delle partecipazioni concessionarie di Anas (Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA, Autostrada Asti-Cuneo SpA, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SpA – SITAF) che, a seguito del Decreto Legge 19 ottobre 2024, n. 155, saranno cedute ad Autostrade dello Stato SpA. Le partecipazioni sono state iscritte al minore tra il valore di cessione (342 milioni di euro, così come stabilito dalla Legge n. 189/2024) e il valore netto contabile alla data (473 milioni di euro), generando l'emersione di una perdita di valore di 131 milioni di euro.

valori in milioni di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**2.111**	**(908)**	**3.019**
Conti correnti di tesoreria	(225)	(233)	8
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(11)	(11)	
Debiti verso altri finanziatori	5	11	(6)
Finanziamenti da banche	4.464	3.783	681
Prestiti obbligazionari	1.598	456	1.142
Diritti concessori finanziari correnti	(3.325)	(3.314)	(11)
Acconti per opere da realizzare correnti	609	577	32
Passività finanziarie correnti	254	216	38
Strumenti finanziari derivati correnti	(13)	(43)	30
Altro	(1.245)	(2.350)	1.105
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**11.385**	**12.066**	**(681)**
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(83)	(94)	11
Debiti verso altri finanziatori	3	3	
Finanziamenti da banche	1.939	1.622	317
Prestiti obbligazionari	7.716	9.107	(1.391)
Diritti concessori finanziari non correnti	(90)	(235)	145
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.223	1.220	3
Passività finanziarie non correnti	778	713	65
Strumenti finanziari derivati non correnti	(3)	(45)	42
Altro	(98)	(225)	127
Totale complessivo	**13.496**	**11.158**	**2.338**

La **Posizione finanziaria netta** presenta un indebitamento netto di 13.496 milioni di euro e registra un incremento di 2.338 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023. Tale variazione è essenzialmente correlata all'effetto netto:

- del decremento netto delle altre attività e passività finanziarie (+1.232 milioni di euro) principalmente per il decremento delle disponibilità liquide (+1.104 milioni di euro) dovuto all'impiego della provvista finanziaria realizzata nel mese di dicembre 2023 e utilizzata nel corso del 2024; per l'azzeramento delle posizioni creditorie e debitorie, al netto del relativo fondo svalutazione, che Anas vantava nei confronti della società Strada dei Parchi SpA e poi riclassificate, al 31 dicembre 2023, verso il MIT, regolate ai sensi dell'art. 14-bis, comma 3, L. 191/2023 (+101 milioni di euro);
- dell'incremento netto dei finanziamenti da banche (+998 milioni di euro), riconducibile principalmente ad una maggiore provvista finanziaria (+2.080 milioni di euro) finalizzata a supportare il piano di sviluppo e ammodernamento del Gruppo FS principalmente attraverso strumenti di finanza sostenibile (nuova sustainability linked revolving credit facility e ESG Loan con Intesa Sanpaolo - IMI CIB), controbilanciata dai rimborsi del periodo (-831 milioni di euro) e dal decremento relativo alle operazioni di factoring da parte del Gruppo (-269 milioni di euro).
- del decremento delle attività finanziarie per accordi di servizi in concessione (+134 milioni di euro), determinata dall'effetto netto tra il decremento generato dagli incassi dell'esercizio per i rimborsi dai Ministeri/Enti e l'incremento dei crediti esigibili riferiti all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale;
- del decremento dei prestiti obbligazionari (-249 milioni di euro), riferibile principalmente ai rimborsi del periodo (-354 milioni di euro), cui si contrappone la sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere del Programma EMTN ed interamente sottoscritto dalla BEI (+100 milioni di euro) a tasso variabile e una durata pari a 12 anni. L'operazione rappresenta la seconda tranche dell'ammontare deliberato dalla BEI per il finanziamento dell'acquisto di treni ibridi da parte di Trenitalia dedicati al servizio regionale;
- dell'incremento delle passività finanziarie per i leasing (+103 milioni di euro) quale effetto netto della registrazione di nuovi contratti, dei rimborsi, delle valutazioni del debito dell'esercizio e del già citato ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Exploris;
- dal decremento netto dei derivati attivi (+72 milioni di euro) a seguito della valutazione del fair value effettuata al 31 dicembre 2024, dovuto all'andamento dei tassi oggetto di copertura nel periodo di riferimento;
- dell'incremento degli acconti per opere da realizzare (+35 milioni di euro) in relazione alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi ad Anas SpA;
- del decremento del credito finanziario verso il MEF (+11 milioni di euro) per effetto dell'incasso del periodo;
- del decremento del conto corrente di tesoreria (+8 milioni di euro), nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF per il Contratto di Programma dell'infrastruttura ferroviaria, legato alla discrasia tra i tempi di incasso delle risorse statali ed il relativo pagamento dei fornitori, in particolare degli appaltatori di opere;
- del decremento dei debiti verso altri finanziatori (+6 milioni di euro) principalmente per effetto del rimborso del finanziamento verso CDP.

I **Mezzi propri** ammontano a 41.752 milioni con un decremento pari a 337 milioni di euro, per effetto principalmente:

- della perdita di esercizio (-208 milioni di euro), inclusivo della quota dei terzi;
- della variazione delle riserve di valutazione su derivati - Cash Flow Hedge e attualizzazione del TFR (-57 milioni di euro);
- della svalutazione del credito vantato da FSE nei confronti del MIT (-70 milioni di euro), ad esito della sentenza del Consiglio di Stato del 5 agosto 2024.

Si evidenzia inoltre che, in esecuzione dell'operazione di rimodulazione del patrimonio netto di FS SpA, così come deliberata dall'Assemblea del 29 novembre 2023, in data 25 marzo 2024 si è perfezionata la riduzione del capitale sociale di FS SpA ex art. 2445 Codice civile; pertanto, il capitale sociale di FS SpA è passato da euro 38.579 milioni di euro a 31.062 milioni di euro, con contestuale incremento della riserva legale (fino a saturazione) e della riserva di capitale. Tale operazione pertanto mantiene comunque invariata l'entità del patrimonio netto di FS SpA.

FINANZA SOSTENIBILE

Il Gruppo ha scelto di finanziare i progetti che contribuiscono al miglioramento delle performance del Gruppo attraverso i seguenti strumenti di finanza sostenibile:

- **Green bond:** il Gruppo FS ha sviluppato il proprio Green Bond Framework, in linea con i Green Bond Principles dell'International Capital Market Association e allineato alla tassonomia dell'UE, e ha istituito un Green Bond Working Committee per implementare e aggiornare il Green Bond Framework, con particolare riguardo all'identificazione e alla valutazione dei progetti verdi ammissibili. I green bond sono emessi nell'ambito del Programma EMTN e del Green Bond Framework, con l'obiettivo di indirizzare e valorizzare adeguatamente il profilo di sostenibilità del Gruppo FS presso gli investitori, migliorando e diversificando l'accesso al mercato dei capitali. Dal 2017 al 2024 sono stati emessi nove Green Bond, per un totale di 5,55 miliardi di euro, tra cui tre Green Bond sottoscritti dalla BEI tra il 2021 e il 2023 per un importo totale di 1,05 miliardi di euro. Con queste emissioni green, FS ha finanziato investimenti per nuovo materiale rotabile per il trasporto passeggeri regionale e ad alta velocità, locomotive e vagoni elettrici per il trasporto merci, l'ammodernamento e il retrofit dei treni elettrici, delle carrozze passeggeri e dei vagoni esistenti con emissioni dirette di CO_2 allo scarico pari a zero, infrastruttura ferroviaria ad alta velocità;
- **Revolving Credit Facility:** la Revolving Credit Facility (RCF) è una linea di credito committed (attualmente da 3,5 miliardi di euro) messa a disposizione da un ampio pool di banche, il cui costo è legato a specifici KPI di natura ESG (cd. Sustainability Linked). Dal 2024 i KPI sono relativi agli investimenti allineati alla tassonomia europea, all'efficienza energetica del Gruppo e al gender gap. Al raggiungimento dei target contrattualmente pattuiti, FS può beneficiare di un risparmio inerente alle spese per interessi e commissioni legate all'utilizzo della linea di credito. Simmetricamente, in caso di mancato raggiungimento di uno o più target, FS sosterrà spese per interessi e commissioni più elevate;
- **Green Loan:** FS negli ultimi anni ha stipulato finanziamenti bancari bilaterali con green label. Di questi, è attualmente in essere un finanziamento per 100 milioni di euro destinato agli investimenti di RFI sull'Alta Velocità;
- **ESG Bond:** l'ente sovranazionale Eurofima ha sottoscritto sette collocamenti obbligazionari destinati a rifinanziare investimenti pienamente allineati alla tassonomia dell'UE, ossia il materiale rotabile elettrico utilizzato per il trasporto pubblico passeggeri; inoltre, la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha sottoscritto due collocamenti privati nell'ambito del programma EMTN di FS finalizzati al finanziamento di treni ibridi, tipologia di investimento allineato alla tassonomia UE;
- **ESG Loan:** nel 2024 FS ha negoziato due loan bilaterali con profilo ESG. Il primo da 100 milioni di euro, stipulato con Banco BPM, prevede un meccanismo di indicizzazione del costo per interessi con i medesimi KPI inseriti nella RCF. Il secondo da 2 miliardi di euro, stipulato con Intesa Sanpaolo, è invece finalizzato al finanziamento degli investimenti allineati alla tassonomia UE inerenti alla realizzazione e/o l'ammodernamento della rete ferroviaria elettrificata.



PROSPETTO DI RACCORDO AL 31 DICEMBRE 2024 E AL 31 DICEMBRE 2023

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 tra il bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed il bilancio consolidato del Gruppo FS relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto.

valori in milioni di euro

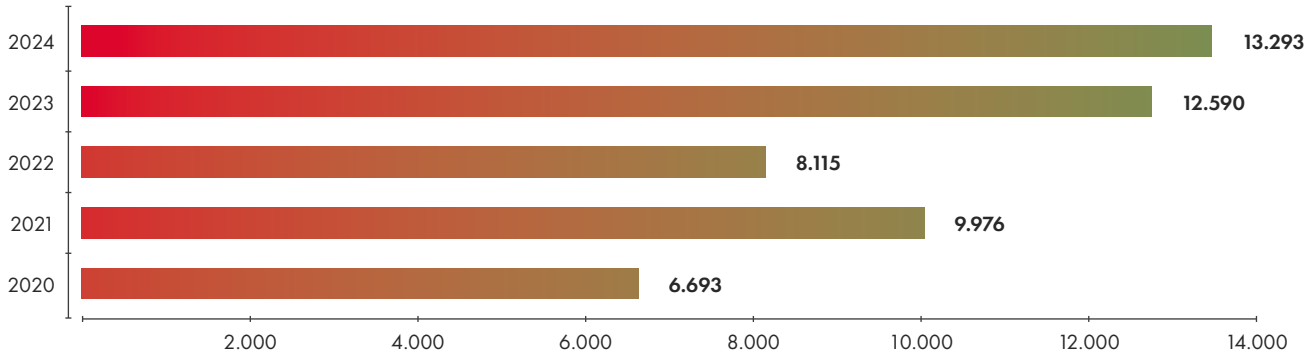
	31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
	Patrimonio Netto	**Risultato di esercizio**	**Patrimonio Netto**	**Risultato di esercizio**
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA	40.623	431	40.191	201
Utili (perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) di esercizio e di quelli precedenti	1.940	(212)	2.447	144
- elisione svalutazione partecipazioni	717	183	608	141
- storno dividendi	(4)	(428)	(4)	(257)
Totale	**2.653**	**(457)**	**3.051**	**28**
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	138	(51)	219	100
- storno utili infragruppo	(1.093)	(97)	(996)	(112)
- storno imposte da consolidato fiscale	(261)	(131)	(130)	(80)
- altre	(203)	107	(197)	
Totale	**(1.419)**	**(172)**	**(1.104)**	**(92)**
- Riserve da valutazione	(286)		(234)	
- Riserva per differenze di traduzione	(9)		(4)	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**41.562**	**(198)**	**41.900**	**137**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	200		226	
- Utile di competenza dei terzi	(10)	(10)	(37)	(37)
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**190**	**(10)**	**189**	**(37)**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**41.752**	**(208)**	**42.089**	**100**



INVESTIMENTI

In un quadro macroeconomico mondiale dove l'economia internazionale ha continuato a crescere sebbene moderatamente, il Gruppo FS è riuscito a dare continuità alle azioni di sviluppo degli investimenti e ha mantenuto anche nel 2024, in coerenza con il trend avviato fin dal 2012, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti sempre superiore a 1, garantendo, quindi, non solo la sostituzione del capitale che di anno in anno diventa obsoleto, ma anche una crescita costante al fine di sostenere lo sviluppo e il rinnovo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica. In sintesi, la spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo nel corso del 2024 è pari a 13.293 milioni di euro, di cui 2.584 milioni di euro in autofinanziamento e 10.709 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche, con un incremento pari a circa il 6% rispetto all'analogo dato di fine 2023.

Valori in milioni di euro



Il Gruppo FS continua ad attestarsi tra i principali investitori in Italia e a sostenere lo sviluppo e il rinnovo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica. Nel corso del 2024 ha sviluppato e gestito investimenti tecnici[41] per 17.559 milioni di euro (16.423 milioni di euro nel 2023, con un incremento pari al 7%), di cui il 96% in Italia, così composti:

- l'84,8% circa delle contabilizzazioni ha riguardato l'Infrastruttura. In particolare, per l'Infrastruttura Ferroviaria sono stati realizzati 11.273 milioni di euro, nel cui ambito i progetti di RFI hanno inciso per 10.715 milioni di euro. Per l'Infrastruttura Stradale Anas ha realizzato investimenti per 3.625 milioni di euro;
- il 12,8% circa si concentra nell'ambito Passeggeri, per interventi dedicati al trasporto passeggeri su ferro e su gomma. In particolare, Trenitalia registra investimenti per 1.831 milioni di euro e il Gruppo Busitalia per 282 milioni di euro, mentre le rimanenti società operanti all'estero (Netinera, Trenitalia C2C, Trenitalia UK, Trenitalia France, ILSA e Hellenic Train) registrano investimenti per 112 milioni di euro;
- l'1,7% circa riguarda l'ambito Merci, per interventi sia in Italia che all'estero con un volume complessivo che si attesta a 297 milioni di euro;
- lo 0,7% circa è relativo all'ambito Urbano (FS Sistemi Urbani, FS Park) e alle società che erogano servizi trasversali per il Gruppo (FSTechnology, Ferservizi, FS Security).

Si rimanda al paragrafo "Performance dei Settori di business" per l'illustrazione dei principali investimenti effettuati nel 2024 da ciascun Settore di business.
In merito agli investimenti ecosostenibili, così come definiti dal Regolamento (UE) 2020/852 e relativi atti delegati[42], sostenuti dal Gruppo FS, si rimanda al paragrafo "EU Taxonomy disclosure" nel capitolo "Relazione consolidata di sostenibilità".

41. Gli Investimenti Tecnici, la cui definizione è contenuta nel paragrafo "Legenda e glossario", ricomprendono, rispetto al dato degli Investimenti contabili consolidati, precedentemente citato, anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di Anas SpA (per circa 3,6 miliardi di euro) e, per la differenza, gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (es.: TELT, BBT, etc).
42. Regolamento delegato (UE) 2021/2139 c.d. Climate Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2021/2178 c.d. Disclosure Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2022/1214 c.d. Complementary Climate Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2023/2485; Regolamento delegato (UE) 2023/2486 c.d. Environmental Delegated Act.

Focus PNRR

A seguito della di richiesta di revisione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del parere positivo della Commissione europea, nel dicembre 2023 è stata approvata la revisione del PNRR italiano, le cui risorse assegnate aumentano da 191,5 miliardi a 194,4 miliardi di euro (di cui 71,8 miliardi di euro di sovvenzioni a fondo perduto e 122,6 miliardi di euro di prestiti). La rimodulazione del PNRR ha coinvolto, da un lato, la rivisitazione delle linee di investimento in termini di importi e progetti, dall'altro l'inserimento di una nuova missione, ossia la missione 7, relativa al REPowerEU.
A seguito di tale rimodulazione, i fondi assegnati all'Italia passano da 236,1 miliardi di euro a 239,0 miliardi di euro, di cui 194,4 miliardi di euro PNRR, 14 miliardi di euro React EU e 30,6 miliardi di euro Fondo Complementare.
Si rinvia al capitolo "Quadro normativo e regolamentare" per maggiori dettagli sulla normativa di riferimento.

Al 31 dicembre 2024 sono assegnati alle società del Gruppo FS - in qualità di soggetti attuatori e di responsabili degli interventi - circa 25,13 miliardi di euro di fondi PNRR e PNC (Piano Nazionale Complementare), pari a circa l'11% delle risorse rese disponibili all'Italia, principalmente per interventi di sviluppo e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della rete stradale, per il rinnovo del parco mezzi e per progetti di ricerca.

I fondi assegnati in qualità di soggetti attuatori / realizzatori sono ripartibili come segue:



RFI è soggetto attuatore del Gruppo per circa 22,73 miliardi di euro (pari a circa il 90% del totale assegnato al Gruppo), seguito da Trenitalia con 1,23 miliardi di euro, Anas con 0,47 miliardi di euro, ed altre società del Gruppo con 0,7 miliardi di euro. Di seguito alcuni principali esempi di opere finanziate con i fondi PNRR:

- lo sviluppo dell'Alta Velocità in tutto il Paese e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, che si pongono l'obiettivo di incrementare la capillarità territoriale;
- la modernizzazione del sistema ferroviario attraverso lo sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS);
- il rafforzamento dell'intermodalità e connessioni di ultimo miglio, con particolare attenzione all'ammodernamento delle connessioni su porti e aeroporti;
- il rinnovo parziale del parco rotabile ferroviario per il servizio regionale e IC, parco mezzi merci e autobus.

Ai fondi indicati si aggiungono 0,22 miliardi di euro per i quali le società del Gruppo FS svolgono il ruolo di responsabile dell'intervento, il cui soggetto attuatore è individuato nei commissari straordinari del sisma 2009 – 2016, per un importo complessivo di 0,22 miliardi di euro, attribuibili per 0,19 miliardi di euro ad Anas e per 0,03 miliardi di euro a RFI.

A dicembre 2024 il Gruppo FS ha raggiunto tutte le milestone europee definite nel PNRR pari a 7 (di cui 4 milestone relative a RFI e 3 ad altre società) consuntivando oltre 12 miliardi di euro pari a circa il 48% delle risorse assegnate. Il valore consuntivato nel 2024 è superiore alla pianificazione prevista per l'anno.
A partire dal mese di agosto 2024 sono stati avviati tavoli tecnici tra i Ministeri competenti e FS/RFI sullo stato di attuazione del PNRR di RFI e con specifico focus sui progetti identificati come più critici.

RFI assume un ruolo estremamente rilevante per la riuscita del Piano con interventi di competenza della società per 22,73 miliardi di euro; di seguito si riporta lo stato di attuazione sintetico dei principali progetti nell'ambito della Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile":

- Misura 1.1 Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci: il Target finale di giugno 2026 è pari a 119 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso alcuni lotti dell'itinerario Napoli-Bari, dell'itinerario Palermo-Catania e della Salerno-Reggio Calabria, allo stato attuale tutti in fase realizzativa.
- Misura 1.2 Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa: il Target finale di giugno 2026 è pari a 165 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso gli interventi Progetto Unico Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi, Potenziamento Rho-Gallarate 1^ fase, Potenziamento Milano-Pavia 1^ fase, Brescia-Verona e Verona-Bivio Vicenza, tutti in fase realizzativa al 31 dicembre 2024.
- Misura 1.3 Connessioni diagonali: il Target finale di giugno 2026 è pari a 27 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso i lotti Genga-Serra S. Quirico, PM228-Albacina, l'interconnessione dispari con Lotto 1a Battipaglia-Romagnano ed il lotto prioritario Grassano-Bernalda, per i quali a marzo 2024 è stato attestato il traguardo europeo dell'aggiudicazione dei lavori.
- Misura 1.4 Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS): La misura prevede due target, uno intermedio di 1.400 km entro giugno 2025 ed uno finale per complessivi 2.785 km entro giugno 2026. Sono stati completati 150 km di linee implementate con l'ERTMS, completate tutte le progettazioni di base e sono stati stipulati i contratti applicativi di esecuzione (totali o parziali) sulla maggior parte delle linee interessate, in particolare complessivamente ad oggi sono stati stipulati 124 contratti applicativi tra attività di progettazione, esecuzione e anticipo fornitura materiali.
- Misura 1.5 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave: la misura prevede due target, il Target intermedio è pari a 700 km entro dicembre 2024 mentre il Target finale di giugno 2026 è pari a 1.280 km di interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali, che sono complessivamente in fase realizzativa.
- Misura 1.6 Potenziamento delle linee regionali: Gli interventi inseriti nella misura sono tutti in fase di realizzazione.
- Misura 1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud: La misura prevede due target, il Target intermedio pari a 172 km attestato a dicembre 2023 ed il Target finale di giugno 2026 è pari a 1.162 km di interventi di upgrade e resilienza al sud. Sui principali progetti ricompresi nella Misura sono in corso le attività negoziali e di realizzazione degli interventi.
- Misura 1.8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud: Il target è pari a 38 stazioni completate anche in ambiti "parziali" d'intervento per giugno 2026. Al 31 dicembre 2024 è stato raggiunto il Target intermedio con il completamento della riqualificazione di 10 stazioni, sono in corso le attività di progettazione su 12 stazioni e sono in corso di realizzazione gli interventi sulle restanti 16 stazioni.
- Misura 1.9 Inter-regional connections: la misura

prevede la realizzazione dei seguenti interventi: Upgrade e potenziamento tratta Orte – Falconara, in fase negoziale; Upgrade e potenziamento Battipaglia – Potenza, in fase di realizzazione; Upgrade e potenziamento tecnologico della Linea Storica Palermo – Catania, in fase di realizzazione; Upgrade e potenziamento Milano – Genova, in fase di realizzazione; e prevede due target, uno intermedio di 70 km entro dicembre 2025 ed uno finale per complessivi 221 km entro giugno 2026.

Le altre società del Gruppo sono nominate soggetti attuatori di primo e secondo livello e responsabili dell'intervento per un totale di fondi pari a 1,57 miliardi di euro. Si riporta di seguito un focus sui principali soggetti attuatori.

Trenitalia svolge il ruolo di soggetto attuatore per un totale di fondi PNRR pari a circa 1,23 miliardi di euro, di cui:

- 0,59 miliardi di euro nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" componente 2 per la linea di intervento "Rinnovo della flotta bus e treni verdi – treni":
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Regionale: sono stati siglati tutti i contratti applicativi per le regioni che hanno indicato la società come soggetto attuatore e al 31.12.2024 sono stati consegnati 35 treni su 38 previsti, nel rispetto della milestone UE;
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Intercity al Sud: sono stati siglati i contratti applicativi per i 7 treni ibridi e le 70 carrozze notte;
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Intercity al Sud, che prevede la fornitura di 13 treni bimodali entro il 30 giugno 2026.
- 0,64 miliardi di euro nell'ambito della Missione 7 "REPowerEU" componente 1 per la linea di intervento "Misura rafforzata: Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale":
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Intercity al Sud. I fondi sono destinati all'acquisto di 12 elettrotreni POP e 6 treni elettrici full-battery;
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Regionale. I fondi sono destinati all'acquisto di 39 treni POP e Rock da rendere disponibili entro il 30 giugno 2026.

Anas svolge il ruolo di soggetto attuatore nell'ambito della Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" e della Missione 5 "Inclusione e coesione", per un totale di fondi (PNRR e Fondo Complementare) di circa 0,281 miliardi di euro, e di soggetto realizzatore nell'ambito della missione 5 con fondi per 0,188 miliardi di euro:

- Missione 3 componente 1 "Monitoraggio e sorveglianza digitale delle opere d'arte": sono state aggiudicate tutte le procedure di gara e sono iniziati i lavori per tutti i progetti previsti.
- Missione 5 componente 3 "Accessibilità al porto di Gioia Tauro": i lavori per la realizzazione del progetto Accessibilità porto Gioia Tauro – Svincolo Rosarno sono iniziati in data 26 giugno 2024, conformemente a quanto previsto dalla milestone al 30 giugno 2024 "Avvio lavori interventi ZES". L'intervento per la realizzazione del progetto Accessibilità porto Gioia Tauro – Gate lato sud è stato escluso da quelli finanziati con fonti PNRR a seguito della rivisitazione del Piano a livello europeo.
- Missione 5 componente 3 responsabile intervento "Interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Infrastrutture e mobilità, Investimenti sulla rete stradale statale": per alcuni interventi di progettazione e/o esecuzione previsti nell'ambito delle aree colpite dal sisma del 2009 e del 2016 inclusi in un più ampio programma di riqualificazione.

FSE svolge il ruolo di soggetto attuatore per un totale di fondi PNRR di circa 0,468 miliardi di euro, di cui:

- Missione 3 componente 1 Misura 1.6 "Potenziamento linee Regionali": Potenziamento Infrastrutturale Linea Bari – Taranto; Completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete; Realizzazione di HUB intermodali e potenziamento di 20 stazioni;
- Missione 2 componente 2 Misura 4.4 "Rinnovo Flotte Bus e Treni Verdi": per il rinnovo della flotta regionale attraverso l'acquisto di 4 treni elettrici;
- Missione 2 componente Misura 3.4 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario":
- Missione 7 componente 1 Misura 11 "Misura rafforzata: Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale": per l'acquisto di 2 treni a idrogeno da rendere disponibili entro il 30 giugno 2026.

Fondazione FS svolge il ruolo di soggetto attuatore nell'ambito della Missione 1 componente 3 "Turismo e cultura 4.0", per un totale di circa 179 milioni di euro del Fondo Complementare. In particolare, nell'ambito della Misura Fondo Complementare "Piano di investimenti strategici sui siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali", gli investimenti previsti sono relativi alla realizzazione di hub manutentivi, a progetti sul materiale rotabile, ad interventi nei poli museali e ad altre iniziative.

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE

La seguente tabella riporta i trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio per l'esercizio 2024.

	RFI	FSI	Trenitalia	Anas	Grandi Stazioni Rail	FSE	Gruppo Netinera	Hellenic Train
Conto esercizio								
Contratto di Programma	965,6							
Contributi Covid19	0,0		59,5	17,7		1,1		
Altri dallo Stato	99,9		57,6	12,8	0,4			56,2
Contributi UE		0,3	0,7					
Da Enti pubblici territoriali			1,1					
Contributi diversi			4,1				3,7	
Conto investimento								
Da Stato	6.304,9	503,5	1,0	2.904,4	5,8	0,8		
Da Enti pubblici territoriali	73,7		123,1	450,7		106,2		
Da UE	2.527,6			0,2				0,1
Contributi diversi				55,4			1,6	
Totale	**9.971,7**	**503,8**	**247,1**	**3.441,2**	**6,2**	**108,1**	**5,3**	**56,3**



	Mercitalia Logistics	Mercitalia Rail	Mercitalia Intemodal	MIST	Bluferries	Teralp	Terminali Italia	Gruppo TX	Gruppo Busitalia	Totale
		44,8		0,1					0,0	1.010,5
		1,1							39,5	119,9
		3,0	1,2	0,1				56,2	0,0	287,4
		0,2	0,1				0,0		0,0	1,3
			0,3						14,5	15,9
	0,4		2,4	0,0					0,4	11,0
				0,2	4,2		1,3		0,0	9.726,1
						13,2			14,3	781,2
									0,0	2.527,9
								0,1		57,1
	0,4	**49,1**	**4,0**	**0,4**	**4,2**	**13,2**	**1,3**	**56,3**	**68,7**	**14.537,3**



ATTIVITÀ DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Attività di sviluppo

Le attività di sviluppo condotte dal Gruppo hanno generato investimenti per circa 17 milioni di euro, prevalentemente a cura di RFI.
La tabella sottostante riporta il valore degli investimenti per sviluppi tecnologici ripartiti tra le principali aree di investimento; si evidenzia che circa l'84% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, per il 9% alla difesa di ambiente e territorio e la restante parte è dedicata a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi e alla Diagnostica innovativa.

valori in milioni di euro

	2024			2023			Variazione		
	RFI	Anas	Totale	RFI	Anas	Totale	RFI	Anas	Totale
Tecnologie per la sicurezza	14,0	0,0	14,0	13,6	0,3	13,9	0,4	(0,3)	0,1
Diagnostica innovativa	0,1	0,1	0,2	2,7	0,0	2,7	(2,6)	0,1	(2,5)
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	0,9	0,1	1,0	1,1	0,0	1,1	(0,2)	0,1	(0,1)
Eco-compatibilità ambientale	1,2	0,3	1,5	0,9	0,0	0,9	0,3	0,3	0,6
TOTALE	**16,2**	**0,5**	**16,7**	**18,3**	**0,3**	**18,6**	**(2,1)**	**0,2**	**(1,9)**

Nel corso del 2024 sono proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- dimostratori tecnologici di ricerca e sviluppo con la finalità di realizzare un polo di eccellenza dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti al segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- sviluppo piattaforme hardware e software di RFI ed interventi sui sistemi informativi a supporto dei servizi analitici per la circolazione;
- sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari senza la necessità di interruzioni dell'esercizio;
- piattaforma informatica IODA (Ispezione Opere D'Arte) per la gestione, archiviazione e visualizzazione dei dati acquisiti durante le attività di ispezione alle opere d'arte appartenenti alla rete ferroviaria anche con l'ausilio di sistemi aerei a pilotaggio remoto (SAPR - droni);
- rilievo dei difetti delle gallerie con il sistema di diagnostica mobile a laser camera;
- sperimentazione dell'utilizzo di telecamere fronte treno per il monitoraggio e la diagnostica dell'infrastruttura;
- attività per la definizione di una graduatoria di priorità di intervento per i tratti di linea ferroviaria esposti a fenomeni di alluvione, in base alla valutazione della velocità del fenomeno e del danno, basata su una procedura di analisi geomorfologica semi-automatica in ambiente Geographic Information System (GIS).

Attività di innovazione

Anche per il 2024 si conferma l'importanza del presidio dell'ecosistema dell'innovazione da parte di FS attraverso l'interazione con i principali player quali incubatori e acceleratori di startup, advisor, osservatori e centri di ricerca.
Nel 2024 sono state numerose le iniziative di Open Innovation cioè legate al nuovo approccio strategico e culturale in base al quale per creare più valore e competere meglio sul mercato, il Gruppo sceglie di conoscere, mappare e analizzare le idee, soluzioni, strumenti e competenze tecnologiche che arrivano dall'esterno, in particolare da startup, università, istituti di ricerca, fornitori, inventori, programmatori e consulenti ed in particolare: 5 Challenge; 3 Consultazioni Tecniche; 1 Studio di Fattibilità; 23 PoC (Proof of Concept); 3 Accelerazioni.
In particolare, le Challenge hanno affrontato temi afferenti alla mobilità, sia di persone che di merci (mobilità urbana, per il turismo, sostenibile, smart e integrata) e all'ottimizzazione delle attività operative (smart operations process).
Le Consultazioni Tecniche hanno riguardato i sistemi di IA per la previsione del fabbisogno materiali a magazzino, connettività satellitare per impianti mobili TVCC e un sistema di misurazione di energia a bordo treno.
La funzione Innovation ha anche affidato uno studio di fattibilità sull'utilizzo del pallone aerostatico dotato di sensoristica per scopi di monitoraggio delle infrastrutture, confrontandolo con altre piattaforme aeree (ad esempio droni, aerei, satelliti). Tale studio di fattibilità getta le basi per la conseguente sperimentazione in seno alla partnership con ENI ROAD.
I Proof of Concept si sono concentrati sulle seguenti tematiche:

- identificazione e monitoraggio di flussi e oggetti in real-time mediante dispositivi IoT e AI;
- mappatura e monitoraggio aree soggette a rischio geologico e manutenzione delle aree verdi;
- indoor navigation e rintracciamento oggetti all'interno di spazi molto ampi;
- realtà mista per efficientamento operazioni critiche e supporto da remoto;
- AI per l'ottimizzazione delle operazioni di analisi documentale e procedurale, e per le attività di compliance rispetto alle regolamentazioni;
- Blockchain per tracciamento documentale.

Le accelerazioni hanno riguardato 3 progetti individuati nel contesto del Challenge Boost Your Ideas (Lazio Innova) e hanno riguardato i temi della mobilità urbana smart a supporto del turismo e dell'Intelligenza Artificiale finalizzata all'elaborazione e assimilazione di grandi quantità di documenti.
Sul fronte delle iniziative interne, nel 2024 si è conclusa la quarta edizione di Innovate, il programma di corporate entrepreneurship che ha visto i colleghi e le colleghe delle società del Gruppo chiamati a proporre idee sulle seguenti tematiche: Sustainable Infrastructures and Circular Economy, Customer Oriented and Smart Mobility, Demand Response Transport, Battery Durability, IoT Monitoring SolutionsOmni-Channel evolution. Al termine della fase di Idea Generation, circa 600 colleghi del Gruppo FS hanno contribuito a presentare 235 idee e l'idea vincitrice è stata OptiBESS: Soluzioni di trasporto più sostenibili attraverso nuove tecnologie di accumulo dell'energia elettrica che garantiscono una maggior durabilità e funzionalità del pacco batterie di autobus elettrici.
Per quanto, invece, concerne la relazione con i soggetti esterni dell'ecosistema di innovazione, è stata data continuità al presidio della collaborazione con ROAD, contratto di rete promosso da ENI SpA che vede 7 corporate fondatrici impegnate nei temi di innovazione e sostenibilità e della partecipazione al Fondo CDP Infratech. La funzione Innovation ha inoltre mantenuto le relazioni con il network internazionale, rinnovando alcuni accordi precedentemente costituiti con distretti di innovazione e parchi tecnologici, valutando nuove opportunità di collaborazione.

PERFORMANCE DEI SETTORI DI BUSINESS

[ESRS 2 SBM-1 – Strategia, modello aziendale e catena del valore]
In linea con quanto disposto dall'IFRS 8 Settori operativi, si fornisce di seguito l'analisi dell'andamento gestionale, degli investimenti tecnici e dei principali KPI del Gruppo FS, con riferimento alle performance dei Settori di business.

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Settore Infrastruttura ferroviaria garantisce la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, in ambito nazionale e internazionale, con l'obiettivo di massimizzare le sinergie industriali, anche per mezzo del sostegno di programmazioni comunitarie e nazionali.
Nel Settore opera sia Rete Ferroviaria Italiana SpA, Capogruppo di Settore, la cui mission prevede il ruolo principale di Gestore nazionale della infrastruttura ferroviaria, curando la manutenzione, l'utilizzo e lo sviluppo della rete stessa e dei relativi sistemi di sicurezza, oltre la gestione delle attività di ricerca e sviluppo in ambito ferroviario, nonché l'erogazione di servizi di collegamento via mare con le isole maggiori, sia Italferr SpA, la società di ingegneria del Gruppo. Le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, in via esclusiva o accessoria, sono Grandi Stazioni Rail SpA, Infrarail Srl, Blu Jet Srl, Brenner Basis Tunnel SE, Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB), Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) e FSE Srl (consolidata fino al 5 agosto 2024).

L'infrastruttura ferroviaria nazionale, distribuita capillarmente su tutto il territorio, è gestita da RFI, che assicura, attraverso il potenziamento degli standard di qualità e sicurezza, la connettività e l'integrazione del Paese secondo quanto disposto dal D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000. Al 31 dicembre 2024 l'infrastruttura gestita da RFI ammonta a 16.879 km, e la consistenza delle linee, in base alla classificazione utilizzata ai fini del calcolo del canone di utilizzo della rete ferroviaria, coerentemente con il D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000, è la seguente:

- 6.453 km di linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico;
- 9.477 km di linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali;
- 950 km di linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane.

Considerando la tipologia, le linee a doppio binario sono distribuite per 7.756 km, pari al 46% del totale, mentre le linee sono elettrificate per 12.277 km (72,7% del totale).
La lunghezza complessiva dei binari ammonta a 24.636km, di cui 1.467 km di binari di rete AV/AC.
Tutte le linee della rete sono dotate di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria di RFI tra le più sicure d'Europa. In particolare, il sistema ERTMS/ETCS è applicato a circa 1.071 km della rete Alta Velocità.
Al 31 dicembre 2024, le imprese ferroviarie "operative", legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata da ANSFISA o dall'ERA, ai sensi del 4° pacchetto ferroviario (Direttiva UE 2016/798, recepita in Italia con il D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50), erano 42 (23 per il solo trasporto merci, 12 per il solo trasporto viaggiatori e 7 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci).
Nel corso del 2024, sulla rete ferroviaria nazionale hanno circolato in media oltre 9.800 treni al giorno per un volume complessivo annuo di circa 377,2 milioni di km percorsi, lievemente in crescita rispetto al 2023 (+0,3%).
Sul territorio nazionale, oltre alla rete RFI, il Gruppo FS ha gestito, fino al 5 agosto 2024, anche circa 474 km di linea delle Ferrovie del Sud Est, che attraversa le province della Puglia, è elettrificata per 82 km e quasi interamente a semplice binario, con un'offerta, fino a luglio 2024, di circa 2,2 milioni di treni km.
All'estero, il Gruppo FS, attraverso la controllata Netinera, gestisce circa 300 km di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. La produzione realizzata nel corso del 2024 è stata di circa 59,6 milioni di treni km.

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.051	2.973	78	2,6
Altri proventi	151	167	(16)	(9,6)
Ricavi operativi	**3.202**	**3.140**	**62**	**2,0**
Costi operativi	**(3.116)**	**(2.680)**	**(436)**	**16,3**
EBITDA	**86**	**460**	**(374)**	**(81,3)**
Risultato Operativo (EBIT)	**(42)**	**267**	**(309)**	**(115,7)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(121)**	**203**	**(324)**	**(159,6)**
	31.12.2024	**31.12.2023**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**39.587**	**38.383**	**1.204**	**3,1**
Posizione finanziaria netta	**6.039**	**4.499**	**1.540**	**34,2**
Mezzi propri	**33.548**	**33.884**	**(336)**	**(1,0)**

Il Business Infrastruttura ferroviaria registra nel 2024 un Risultato Netto negativo pari a 121 milioni di euro, in decremento di 324 milioni di euro rispetto al 2023.
I **Ricavi operativi** ammontano a 3.202 milioni di euro, in incremento rispetto al 2023 per 62 milioni di euro. La variazione è principalmente dovuta all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori ricavi e proventi di RFI per 153 milioni di euro, dovuti a:
  - maggiori ricavi da pedaggio (29 milioni di euro);
  - maggiori ricavi per la vendita di energia per la trazione dei treni (206 milioni di euro), legati principalmente all'andamento del prezzo dell'energia (tale partita trova corrispondente variazione nei costi);
  - maggiori ricavi per servizi in concessione (90 milioni di euro);
  - minori ricavi per contributi (150 milioni di euro);
- minori ricavi e proventi di FSE infrastruttura per circa 37 milioni di euro (deconsolidata a partire dal 5 agosto 2024);
- minori ricavi e proventi di Terminali Italia per 49 milioni di euro (consolidata nel business del Trasporto merci a partire da giugno 2024).

L'**EBITDA** si attesta ad un valore positivo di 86 milioni di euro e registra un decremento di 374 milioni di euro rispetto al 2023, dovuto principalmente alla flessione dell'EBITDA di RFI per 319 milioni di euro (riconducibile principalmente ai maggiori costi del personale legato al piano assunzioni), al deconsolidamento di FSE a partire dal 5 agosto 2024 (37 milioni di euro) e al consolidamento di Terminali Italia nel Trasporto merci a partire da giugno 2024 (30 milioni di euro).
Il **Risultato operativo (EBIT)** del business Infrastruttura ferroviaria si attesta ad un valore negativo di 42 milioni di euro, in decremento di 309 milioni di euro rispetto al 2023. Il peggioramento dell'EBITDA viene attenuato dai minori ammortamenti (6 milioni di euro), minori svalutazioni (25 milioni di euro) e dal rilascio del fondo bilaterale (35 milioni di euro).
I **Proventi e oneri finanziari** di periodo sono negativi per 82 milioni di euro, con una variazione negativa di 21 milioni di euro rispetto al 2023, principalmente per maggiori oneri finanziari.
Le **Imposte sul reddito** ammontano ad un valore positivo di 3 milioni di euro e registrano un miglioramento rispetto al 2023 di 6 milioni di euro.

Gli **investimenti** tecnici dell'Infrastruttura ferroviaria nel corso del 2024 raggiungono gli 11.273 milioni di euro (10.839 milioni di euro nel 2023) e rappresentano oltre il 64% del totale investimenti tecnici del Gruppo.
Il 95% degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria sono attribuibili a RFI. Dei 10.715 milioni di euro contabilizzati, 9.783 milioni di euro riguardano la Rete Convenzionale/AC, 160 milioni di euro la Rete AV e 772 milioni di euro gli anticipi corrisposti ai fornitori. In dettaglio, gli investimenti tecnici di RFI sono stati destinati per:

- il 33% alla sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza. Da segnalare che 739 milioni di euro (circa il 7% della spesa complessiva) sono dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia;
- il 67% alla realizzazione di interventi sulle direttrici di interesse nazionale, ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete Convenzionale/AC, in particolare alle grandi opere realizzate per lotti costruttivi principalmente sulle linee AV/AC Verona-Padova tratta Verona-Vicenza, Milano-Verona tratta Brescia-Verona, Terzo Valico dei Giovi e Napoli-Bari.

Nel corso del 2024, RFI ha pubblicato 359 gare per l'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto pari a 13,4 miliardi di euro, di cui 52 gare per 9,9 miliardi di euro sono relative a lavori, e ha disposto l'efficacia dell'aggiudicazione di 293 gare per 10,0 miliardi di euro, di cui 86 gare per l'affidamento di lavori per 8 miliardi di euro.

Nel 2024 procedono le attivazioni infrastrutturali sulla rete ferroviaria. Focalizzandosi sulle principali, 18 hanno riguardato sviluppi infrastrutturali, 25 interventi di upgrading delle linee e 12 le stazioni.
Si segnala inoltre che, nell'ambito degli interventi di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, sono stati realizzati interventi di rinnovo Binari su 1.066 km (pari al 93% del piano previsto per il 2024), rinnovo Deviatoi per 947 elementi (pari al 100% del piano previsto per il 2024), rinnovo Linee di contatto per la Trazione Elettrica su 158 km (pari al 79% del piano previsto per il 2024).

INFRASTRUTTURA STRADALE

Il Settore Infrastruttura stradale vede in particolare Anas SpA impegnata nella progettazione, gestione, costruzione e manutenzione della rete stradale e autostradale italiana non a pedaggio di interesse nazionale. L'impegno si concentra sulla sicurezza della rete, tutela dell'ambiente, efficienza energetica, nonché sulla salvaguardia del patrimonio paesaggistico del nostro territorio. Tra le principali altre società appartenenti al settore si individuano Quadrilatero Marche-Umbria SpA e Concessioni Autostradali Venete SpA.
Riguardo all'infrastruttura stradale, il Gruppo FS Italiane gestisce attraverso la controllata Anas circa 32.300 km di strade statali, di cui circa 1.293 km di autostrade non a pedaggio.

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.180	3.839	341	8,9
Altri proventi	40	68	(28)	(41,2)
Ricavi operativi	**4.220**	**3.907**	**313**	**8,0**
Costi operativi	**(4.101)**	**(3.772)**	**(329)**	**8,7**
EBITDA	**119**	**135**	**(16)**	**(11,9)**
Risultato Operativo (EBIT)	**(54)**	**(46)**	**(8)**	**(17,4)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(200)**	**(121)**	**(79)**	**(65,3)**
	31.12.2024	**31.12.2023**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**891**	**893**	**(2)**	**(0,2)**
Posizione finanziaria netta	**(1.343)**	**(1.530)**	**187**	**12,2**
Mezzi propri	**2.234**	**2.423**	**(189)**	**(7,8)**

L'Infrastruttura stradale registra nel 2024 un Risultato Netto negativo pari a 200 milioni di euro, in decremento di 79 milioni di euro rispetto al 2023.
I **Ricavi operativi** ammontano a 4.220 milioni di euro, in aumento per 313 milioni di euro. La variazione rispetto al 2023 è principalmente dovuta ai maggiori ricavi da accordi per servizi in concessione e investimenti (429 milioni di euro), parzialmente compensati dai minori ricavi da servizi stradali e autostradali per circa 110 milioni di euro.
L'**EBITDA** si attesta ad un valore positivo di 119 milioni di euro e registra un decremento di 16 milioni di euro rispetto al 2023, in quanto ai maggiori ricavi corrisponde una crescita dei costi per servizi di gestione dell'infrastruttura stradale (273 milioni di euro) e dei costi del personale (53 milioni di euro).
Il **Risultato operativo (EBIT)** si attesta ad un valore negativo di 54 milioni di euro, in decremento di 8 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2023. Il peggioramento dell'EBITDA viene attenuato dai minori ammortamenti (4 milioni di euro) e dalle minori svalutazioni (5 milioni di euro).
I **Proventi e oneri finanziari** di periodo sono negativi per 146 milioni di euro, con un peggioramento di 71 milioni di euro per l'effetto netto tra i maggiori proventi dalle società concessionarie di Anas (consolidate

con il metodo del patrimonio netto) e la svalutazione delle partecipazioni per cessione di tali società ad "Autostrade dello Stato".

L'Infrastruttura stradale è stata interessata da investimenti tecnici per 3.625 milioni di euro (3.214 milioni di euro nel 2023), comprensivi di anticipi contrattuali alle imprese fornitrici per 288 milioni di euro, e sono pari al 21% del totale investimenti tecnici del Gruppo.
In particolare, il 48% circa degli investimenti dell'Infrastruttura stradale è stato dedicato alle nuove opere, il 46% al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale esistente e la rimanente parte principalmente ad altri interventi sulle dotazioni tecnologiche e informatiche.

Nel corso del 2024 Anas ha pubblicato 54 bandi di gara per l'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto pari a 3,8 miliardi di euro, di cui 15 bandi di gara per 3,6 miliardi di euro per l'affidamento di lavori relativi a Nuove Opere e Manutenzione Straordinaria, e ci sono state 102 aggiudicazioni definitive di gare per un importo complessivo pari a 5,2 miliardi di euro, di cui 49 gare per 4,8 miliardi di euro per l'affidamento di lavori relativi a Nuove Opere e Manutenzione Straordinaria.

Le principali attivazioni infrastrutturali riguardano la SS 260 Picente, la SS 268 del Vesuvio, la SS 95 di Brienza, la SS 125 Orientale Sarda, la SS 131 Carlo Felice, la SS 117 Centrale Sicula e il prolungamento del sottovia Lungotevere in Sassia a Roma.
Si segnala inoltre che nel corso del 2024, nell'ambito degli interventi di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale, sono stati realizzati interventi di rinnovo delle Pavimentazioni su 4.135 km (superando il piano previsto per il 2024) e interventi di sostituzione delle Barriere su 133 km (pari al 68% del piano previsto per il 2024).

TRASPORTO PASSEGGERI

Il Settore Trasporto Passeggeri ha come obiettivo la creazione di una proposta di business multimodale il cui vantaggio è quello di sfruttare le caratteristiche delle varie tipologie di trasporto, per sviluppare un servizio integrato, economico, affidabile e sostenibile con un'offerta sempre più personalizzata e attenta alle esigenze dei singoli passeggeri secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance.
Nel Settore Trasporto Passeggeri operano le società del Gruppo FS che svolgono attività di trasporto passeggeri su ferro e su gomma. Nel trasporto su rotaia opera principalmente Trenitalia SpA, la Capofila di Settore, con la missione di garantire il presidio del settore del trasporto di persone, compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone; tutto ciò avviene attraverso lo sviluppo di un'offerta integrata di prodotti/servizi e la gestione di un mix articolato di canali distributivi.
Inoltre, alle performance del Settore contribuiscono: il gruppo Netinera, che svolge attività di trasporto ferro-gomma in ambito regionale e metropolitano in Germania; Hellenic Train, che è l'impresa incumbent per i servizi di trasporto passeggeri su ferro in Grecia (linea principale Atene-Salonicco); Trenitalia UK che, tramite la sua controllata Trenitalia c2c, opera i collegamenti di tipo commuter sulla linea Londra-South Essex; ILSA, che offre collegamenti su linee Alta Velocità in Spagna (sui tre principali corridoi che collegano Madrid con Barcellona, Valencia e Siviglia); Trenitalia France, che opera nel segmento Alta Velocità in Francia sia attraverso collegamenti cross-border Milano-Parigi sia su servizi domestici tra Parigi e Lione; FSE come concessionaria dei servizi ferroviari ed automobilistici in Puglia (consolidata fino al 5 agosto 2024).
Il Settore Trasporto Passeggeri offre, inoltre, i servizi di mobilità viaggiatori su gomma sia su tratte metropolitane sia su tratte a media-lunga percorrenza, che vengono effettuati principalmente dal gruppo formato da Busitalia-Sita Nord Srl e sue partecipate (inclusa la società olandese QBuzz), oltre che, come detto, dal gruppo Netinera e da FSE.

Trasporto passeggeri su rotaia	2024	2023	Var %
Trasporto Long Haul – Mercato			
Viaggiatori Km – milioni	21.490	20.153	6,6%
Treni Km – migliaia	78.891	74.600	5,8%
Trasporto Long Haul - Universale contribuito			
Viaggiatori Km – milioni	4.635	4.436	4,5%
Treni Km – migliaia	28.303	27.312	3,6%
Trasporto Regionale*			
Viaggiatori Km – milioni	22.929	21.392	7,2%
Treni Km – migliaia	217.738	216.257	0,7%

(*) Nel 2024, i dati di traffico di FSE sono inclusi con riferimento al solo periodo gennaio-luglio.

In ambito Trasporto passeggeri su rotaia, nel corso dell'anno 2024 l'offerta del Settore Passeggeri sul territorio nazionale ed estero è stata rafforzata con nuovi collegamenti Frecciarossa, Intercity, Regionale e treno + bus, attivati, nel periodo estivo, verso le regioni a maggiore vocazione turistica. I volumi complessivi di traffico passeggeri su rotaia realizzati nel 2024 dalle società del Settore sono stati pari a 49 miliardi di viaggiatori*km (di cui 37,7 miliardi, pari circa al 77%, relativi a Trenitalia), in crescita del 6,7% rispetto al 2023.
Il segmento dei servizi Long Haul (Mercato e Contribuito) con circa 26,1 miliardi di viaggiatori*km, ha fatto segnare una crescita del 6,2% rispetto al 2023, grazie al buon andamento dei servizi a mercato (+6,6%). Anche in ambito Servizio Universale Contribuito si è registrata una crescita dei volumi di viaggiatori*km trasportati pari al 4,5% rispetto al 2023. In termini di offerta, la produzione complessiva (Mercato e Contribuito) dei servizi Long Haul è risultata pari a circa 107,2 milioni di treni*km, in crescita del 5,2% rispetto al 2023, grazie principalmente alla maggiore offerta di servizi a mercato (+5,8%).
Nel trasporto regionale, i volumi trasportati nel 2024 sono stati pari a circa 22,9 miliardi di viaggiatori*km, sia in Italia che all'estero, in crescita del 7,2% rispetto all'anno precedente, a fronte di una produzione in lieve crescita verso il 2023 dello 0,7%. Il risultato positivo è stato ottenuto nonostante l'uscita di FSE, il 5 agosto 2024, dal perimetro di consolidamento.

Trasporto su gomma TPL	2024	2023	Var %
Viaggiatori Km – milioni	1.757	1.822	(3,6%)
Bus Km – migliaia	160.380	157.452	1,9%

In ambito Trasporto passeggeri su gomma, il Gruppo FS sostiene l'utilizzo integrato dei servizi di trasporto urbani ed extraurbani su ferro e gomma, in Italia e all'estero, e l'interscambio tra di essi.
In tal senso il Settore Passeggeri ha soddisfatto, nel corso del 2024, una domanda di circa 1,8 miliardi di viaggiatori*km, in flessione del 3,6% rispetto al 2023, a fronte di un'offerta prodotta nel 2024 di circa 160 milioni di bus*km, in crescita dell'1,9% rispetto all'anno precedente.

Trasporto marittimo	2024	2023	Var %
Viaggiatori Km – milioni	18	25	(28,2%)
Navi Km – migliaia	494	607	(18,7%)

Infine, nel segmento del trasporto marittimo di passeggeri, il Gruppo FS garantisce la continuità territoriale dei servizi ferroviari, gestendo i collegamenti via mare tra il continente e la Sicilia e il collegamento interno sul lago Trasimeno. Nel 2024 ha soddisfatto una domanda di circa 17,8 milioni di viaggiatori*km, in flessione del 28,2% rispetto al 2023, con un'offerta di circa 493,6 mila navi*km, in calo del 18,7% rispetto al 2023. Il netto calo è conseguenza della cessazione del collegamento Messina - Reggio Calabria da parte della controllata Blue Jet, che ora esercita solo servizio di collegamento Messina - Villa San Giovanni. La tratta Messina - Reggio Calabria si contraddistingueva per il trasporto dei pendolari.

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8.195	7.441	754	10,1
Altri proventi	359	208	151	72,6
Ricavi operativi	**8.554**	**7.649**	**905**	**11,8**
Costi operativi	**(6.689)**	**(6.096)**	**(593)**	**9,7**
EBITDA	**1.865**	**1.553**	**312**	**20,1**
Risultato Operativo (EBIT)	**493**	**209**	**284**	**>200**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**249**	**89**	**160**	**>200**
	31.12.2024	**31.12.2023**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**12.431**	**11.589**	**842**	**7,3**
Posizione finanziaria netta	**9.497**	**8.500**	**997**	**11,7**
Mezzi propri	**2.934**	**3.089**	**(155)**	**(5,0)**

Il Business Passeggeri chiude il 2024 con un Risultato Netto positivo di 249 milioni di euro, in incremento di 160 milioni di euro rispetto al 2023.
I **Ricavi operativi** ammontano a 8.554 milioni di euro e sono in incremento rispetto al 2023 per 905 milioni di euro (+12%), attribuibili ai maggiori ricavi da traffico (218 milioni di euro, +5%), ai maggiori ricavi da contratto di servizio (456 milioni di euro, +16%), ad altri ricavi da servizi (129 milioni di euro, +97%, principalmente ricavi da servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione) e ad altri ricavi (102 milioni di euro), riconducibili al deconsolidamento di FSE a partire dal 5 agosto 2024.
I maggiori ricavi da traffico sono legati principalmente all'incremento dei volumi del trasporto passeggeri su ferro del Business AV nazionale (68 milioni di euro) e internazionale (80 milioni di euro), al Business Regionale di Trenitalia (48 milioni di euro) e al trasporto passeggeri su gomma nazionale (28 milioni di euro).
I maggiori ricavi da contratto di servizio sono riconducibili principalmente al Business regionale di Trenitalia.
L'incremento della domanda è strettamente correlato alla ripresa della mobilità dei viaggiatori – consolidando le buone performance registrate dall'inizio dell'anno per leisure/week end – e alla ripresa del business travel e del traffico pendolare.
L'**EBITDA** registra un valore positivo pari a 1.865 milioni di euro, con un incremento di 312 milioni di euro rispetto al 2023. Il miglioramento in termini di ricavi viene ridotto dall'incremento dei costi operativi (593 milioni di euro), legati principalmente alla maggiore offerta e ai maggiori costi del personale (189 milioni di euro).
Il **Risultato operativo (EBIT)** è positivo per 493 milioni di euro: rispetto al 2023 si registra un incremento di 284 milioni di euro. Il miglioramento a livello di EBITDA viene ridotto dai maggiori ammortamenti (6 milioni di euro) e da altre partite, tra cui principalmente svalutazioni e accantonamenti (22 milioni di euro).
I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 219 milioni di euro e registrano un peggioramento di 58 milioni di euro rispetto al 2023, principalmente per maggiori oneri sul debito.
Le **imposte sul reddito** sono negative per 25 milioni di euro, in peggioramento di 66 milioni di euro.

In merito agli **investimenti** tecnici, in ambito Passeggeri si concentra il 12,8% circa degli investimenti tecnici complessivi del Gruppo, pari a 2.255,3 milioni di euro (1.987,8 milioni di euro nel 2023), per interventi dedicati al trasporto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero. In particolare, Trenitalia registra investimenti tecnici per 1.831 milioni di euro (81% del totale investimenti tecnici in ambito Passeggeri), il Gruppo Busitalia per 282 milioni di euro e le rimanenti società operanti all'estero per 112 milioni di euro (Netinera, Trenitalia C2C, Trenitalia UK, Trenitalia France, ILSA e Hellenic Train).

Nell'ambito del trasporto ferroviario, Trenitalia ha destinato il 66% degli investimenti tecnici all'acquisto di materiale rotabile, il 3% alla riqualificazione del materiale in esercizio, il 9% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi, al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione e il restante 22% alla manutenzione ciclica.
I principali progetti di investimento, distinti per area di business, sono:

- Trasporto Passeggeri Business AV (488 milioni di euro, di cui circa 212 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Gli investimenti tecnici hanno riguardato attività di revamping principalmente volta al rinnovo del parco mezzi con gli interventi di Rebranding flotta ETR 600, all'omologazione degli

ETR1000 per il servizio in Francia, all'upgrading dell'Impianto Clima della flotta ETR500. Gli investimenti hanno riguardato anche interventi sugli Impianti con la definizione del nuovo piano di lavoro, che include principalmente il potenziamento dell'Impianto di Manutenzione Corrente (IMC) di Napoli Frecciarossa e Roma San Lorenzo, il potenziamento e l'efficientamento energetico dell'IMC Mestre e il restyling Freccialounge di Milano Centrale.

- Trasporto Passeggeri Business Intercity (118 milioni di euro, di cui circa 80 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Gli investimenti tecnici hanno riguardato attività di revamping sulle carrozze Intercity con gli interventi di adeguamento del sistema antincendio e l'attivazione del nuovo impianto Clima (9,3 milioni di euro) e sulle loco E402B - E403 con l'adeguamento del sistema antincendio (1 milione di euro).
- Trasporto Passeggeri Business Regionale (1.058 milioni di euro, di cui circa 112 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Gli interventi hanno riguardato la consegna di treni Pop (per 217 milioni di euro), Rock (per 532 milioni di euro) e Blues (per 131 milioni di euro); interventi di face-lift sui treni TAF (per 2,5 milioni di euro) finalizzati all'incremento del comfort; interventi di adeguamento del sistema antincendio sulle Carrozze MD (per 1 milione di euro).

Di seguito si riporta una tabella con le consegne dei principali progetti di acquisto e i rilasci in esercizio del materiale rotabile sottoposto ad interventi di ristrutturazione.

n. mezzi

	Nuovo materiale	Materiale ristrutturato
Locomotive	**-**	**106**
Business AV/Intercity	-	106[1]
Carrozze/carri	**-**	**209**
Business AV/Intercity	-	138[2]
Business Regionale	-	71[3]
Convogli	**106**	**11**
Business AV/Intercity	-	2[4]
Business AV/Internazionale	-	3[5]
Business Regionale	106[6]	6[7]

1 Upgrading impianto clima ETR500 n. 37, Antincendio E402B-E403 n. 69
2 Antincendio su carrozze IC n. 47; nuovo impianto Clima IC n. 91 Antincendio su
3 Carrozze Media Distanza
4 Rebranding flotta ETR600
5 Omologazione ETR1000 in Francia
6 Treni Rock n. 44, POP n. 44 e Blues n. 18
7 Treni TAF

Il 13% degli investimenti nell'ambito Passeggeri, pari a 283 milioni di euro, è realizzato dalle società del gruppo Busitalia che offrono servizi di trasporto su gomma in Italia e all'Estero e sono relativi all'acquisto di nuovi autobus per servizi TPL in Veneto, in Campania e per il servizio svolto da QBuzz in Olanda[43].

Trasporto merci

Il Settore Trasporto Merci ha l'obiettivo, nell'arco di piano industriale 2025-2029, dello sviluppo di un'offerta integrata e l'attivazione di partnership a supporto del trasporto multimodale. Nel Settore Trasporto Merci opera principalmente Mercitalia Logistics SpA, Capogruppo di Settore, con la missione di garantire il presidio del settore della logistica e del trasporto di merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione, gestione e vendita di iniziative e servizi nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci. Fanno parte del Settore numerose società operative a livello nazionale e internazionale, tra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa, il gruppo Tx Logistik (presente prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera e Danimarca), il gruppo Exploris (presente prevalentemente in Germania, Polonia, Repubblica Ceca, Belgio, Olanda, Austria, Svizzera) e Mercitalia Intermodal, il più grande operatore di trasporto combinato strada/rotaia in Italia e il terzo in Europa.

Trasporto Merci (*)	2024	2023	Var %
Tonnellate Km – milioni	22.908	21.084	8,6%
di cui su territorio estero	12.927	10.283	25,7%
Treni Km – migliaia	48.455	43.393	11,7%
di cui su territorio estero	26.859	19.928	34,8%

(*) Non include la quota parte del traffico merci sviluppato da Hellenic Train pari a 240,2 milioni di tonnellate km (210,7 milioni di tonnellate km nel 2023) e 563,5 migliaia di treni km (504,6 migliaia di treni km nel 2023)

Con riferimento al traffico merci, i volumi di traffico realizzati dalle società del Gruppo FS, nel corso del 2024, in territorio nazionale ed estero, sono stati pari a 22,9 miliardi di tonnellate km, in crescita dell'8,6% rispetto al 2023, a fronte di una maggiore offerta, espressa in treni km, pari al +11,7%. Sul risultato ha inciso positivamente l'entrata nel perimetro di consolidamento del Gruppo Exploris, attivo in Germania, che ha consentito al Gruppo Mercitalia di ampliare il proprio network in Europa, pur in un contesto macroeconomico ancora penalizzato da tensioni geo-politiche. Al netto dell'acquisizione del Gruppo Exploris, il Business merci avrebbe registrato una flessione del -9,2% in termini di Tonnellate km e del -5,7% in termini di Treni km[44].

43. 8 autobus a metano, 3 autobus diesel e 10 autobus ibridi per i servizi realizzati da Busitalia Veneto; 39 Bus per il TPL in Campania, 36 autobus a metano e 3 autobus diesel per i servizi realizzati da Busitalia Campania e 255 autobus elettrici e 123 autobus diesel per il servizio svolto da QBuzz in Olanda.
44. Acquisito a fine 2023 dalla controllata TX Logistik, nel 2024 il Gruppo Exploris ha movimentato circa 3,8 miliardi di tonnellate km, a fronte di un'offerta di circa 7,5 milioni di treni km.

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.329	1.114	215	19,3
Altri proventi	29	37	(8)	(21,6)
Ricavi operativi	**1.358**	**1.151**	**207**	**18,0**
Costi operativi	**(1.297)**	**(1.091)**	**(206)**	**18,9**
EBITDA	**61**	**60**	**1**	**1,7**
Risultato Operativo (EBIT)	**(73)**	**(57)**	**(16)**	**(>200)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(124)**	**(90)**	**(34)**	**(>200)**
	31.12.2024	**31.12.2023**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**1.073**	**864**	**209**	**24,2**
Posizione finanziaria netta	**869**	**579**	**290**	**50,1**
Mezzi propri	**204**	**287**	**(83)**	**(28,9)**

Il Trasporto Merci nel 2024 registra un Risultato Netto negativo per 124 milioni di euro, in peggioramento di 34 milioni di euro rispetto al 2023.
I **Ricavi operativi** ammontano a 1.358 milioni di euro, registrando un incremento rispetto al 2023 (207 milioni di euro, +18%) guidato dal contributo del Gruppo TX Logistik (182 milioni di euro), principalmente per effetto della variazione del perimetro di consolidamento dovuto all'acquisizione del Gruppo Exploris a fine 2023, i cui effetti hanno avuto piena manifestazione sulla situazione economica patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS a partire dal 2024.
L'**EBITDA** si attesta ad un valore positivo di 61 milioni di euro, in incremento di 1 milione di euro rispetto al 2023.
Il **Risultato operativo (EBIT)** è negativo per 73 milioni di euro, in peggioramento di 16 milioni di euro rispetto al 2023, riconducibile ai maggiori ammortamenti, principalmente del Gruppo TX Logistik (17 milioni di euro).

I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 49 milioni di euro, in peggioramento di 18 milioni di euro rispetto al 2023.
Le **imposte sul reddito** sono negative per 2 milioni di euro e risultano in linea rispetto al 2023.

Nell'ambito Merci si sono registrati nel 2024 investimenti tecnici pari a 297 milioni di euro per il proseguimento del piano di rinnovo della flotta e per la manutenzione del parco loco e carri operativo. Circa il 37% è realizzato da Mercitalia Rail, il 6% da Terminal Alptransit e da Mercitalia Shunting & Terminal, il 4% da Bluferries, il 2% da Mercitalia Intermodal e il 42% dalla controllata TX Logistik che opera in Germania.
In particolare, sono stati consegnati 32 Carri T3000E per il trasporto intermodale e 16 Loco Siemens Vectron a TX Logistik, 2 Loco Ibride, 2 Gru Gommate e 1 Loco Bimodale a Mercitalia Shunting & Terminal e 20 Loco TRAXX a Mercitalia Rail.

URBANO

Il Settore Urbano garantisce le attività nel campo immobiliare ed il presidio del settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento. Si concentra in particolare nello sviluppare le potenzialità del patrimonio immobiliare del Gruppo attraverso rapporti con nuovi partnership e lo sviluppo di nuove progettualità dedicate, che contribuiscano ad una rigenerazione urbana.
Nel Settore Urbano opera principalmente la società FS Sistemi Urbani SpA, Capogruppo di Settore, che si occupa dei servizi di asset management, commercializzazione e valorizzazione del patrimonio non funzionale del Gruppo. Del Settore fanno parte anche le società GS Immobiliare SpA, FS Park SpA e Cremonesi Workshop Srl.

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	545	130	415	>200
Altri proventi	41	26	15	57,7
Ricavi operativi	**586**	**156**	**430**	**>200**
Costi operativi	**(428)**	**(123)**	**(305)**	**>200**
EBITDA	**158**	**33**	**125**	**>200**
Risultato Operativo (EBIT)	**141**	**21**	**120**	**>200**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**90**	**15**	**75**	**>200**
	31.12.2024	**31.12.2023**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**887**	**1.288**	**(401)**	**(31,1)**
Posizione finanziaria netta	**(440)**	**11**	**(451)**	**(>200)**
Mezzi propri	**1.327**	**1.277**	**50**	**3,9**

Il business Urbano registra nel 2024 un Risultato Netto positivo per 90 milioni di euro, in miglioramento di 75 milioni di euro rispetto al 2023.
I **Ricavi operativi** ammontano a 586 milioni di euro, registrando un incremento rispetto al 2023 (430 milioni di euro) attribuibile principalmente all'operazione di vendita dello Scalo Farini e San Cristoforo di Milano, perfezionata il 29 marzo 2024 da parte di FS Sistemi Urbani.
L'**EBITDA** si attesta ad un valore positivo di 158 milioni di euro e registra un miglioramento di 125 milioni di euro rispetto al 2023 per la sopra citata vendita immobiliare.

Il **Risultato operativo (EBIT)** è positivo per 141 milioni di euro, in miglioramento di 120 milioni di euro.
Le **Imposte sul reddito** ammontano ad un valore negativo di 58 milioni di euro e registrano un peggioramento rispetto al 2023 di 45 milioni di euro, riconducibile alle plusvalenze realizzate con l'operazione di vendita dello Scalo Farini e San Cristoforo di Milano.

Gli **investimenti** tecnici in ambito Urbano sono pari a 9,9 milioni di euro (48,2 milioni di euro nel 2023) e si riferiscono alla manutenzione e valorizzazione degli asset immobiliari di proprietà del Gruppo FS.

ALTRI SERVIZI

Negli Altri Servizi operano Ferservizi SpA, che gestisce in outsourcing, per le principali società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario; Fercredit SpA, la cui attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del "credit factoring" e del leasing sul mercato captive, nonché all'espansione delle operazioni di "consumer credit" per i dipendenti del Gruppo; Italcertifer SpA, che si occupa della conduzione di attività di certificazione, valutazione e prove riferite a sistemi di trasporto ed infrastrutturali; FSTechnology SpA, il Service Provider per il Gruppo FS sul fronte dei sistemi tecnologici, deputata a governare la strategia ICT di Gruppo; FS Security SpA, completamente dedicata alla sicurezza dei treni e delle stazioni; FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC, per lo sviluppo delle infrastrutture dell'Arabia Saudita e FS International SpA, attiva sulla dimensione internazionale.
Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nel suo ruolo di holding del Gruppo, ha la funzione di indirizzo, coordinamento, controllo strategico e finanziario sulle Capogruppo di Settore.

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	971	790	181	22,9
Altri proventi	29	97	(68)	(70,1)
Ricavi operativi	**1.000**	**887**	**113**	**12,7**
Costi operativi	**(1.007)**	**(841)**	**(166)**	**19,7**
EBITDA	**(7)**	**46**	**(53)**	**(115,2)**
Risultato Operativo (EBIT)	**(111)**	**(23)**	**(88)**	**(382,6)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**58**	**143**	**(85)**	**(59,4)**
	31.12.2024	**31.12.2023**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**649**	**460**	**189**	**41,1**
Posizione finanziaria netta	**(1.401)**	**(1.096)**	**(305)**	**(27,8)**
Mezzi propri	**2.050**	**1.556**	**79**	**5,1**

Nel 2024 gli Altri Servizi realizzano un Risultato Netto positivo per 58 milioni di euro, con un decremento rispetto al 2023 di 85 milioni di euro.
I **Ricavi operativi**, pari a 1 miliardo di euro, registrano una crescita di 113 milioni di euro, attribuibile principalmente a:

- maggiori ricavi di FSTechnology per 99 milioni di euro, legati alla conduzione degli applicativi;
- maggiori ricavi di FS Security per 18 milioni di euro, principalmente per prestazioni di security;
- minori ricavi di FS SpA per 19 milioni di euro, per l'effetto netto dei maggiori ricavi legati alla commessa Ryhad (52 milioni di euro), più che compensati dalla plusvalenza registrata nel 2023 relativa al rilascio fondo SELF (67 milioni di euro).

L'**EBITDA** si attesta ad un valore negativo di 7 milioni di euro, in peggioramento di 53 milioni di euro rispetto al 2023, principalmente per la flessione dell'EBITDA di FS SpA parzialmente compensato dai maggiori margini di FSTechnology.

Il **Risultato operativo (EBIT)** si attesta ad un valore negativo di 111 milioni di euro, in peggioramento di 88 milioni rispetto al 2023 in quanto il peggioramento a livello di EBITDA risente anche dei maggiori ammortamenti, principalmente di FSTechnology.
Il **Saldo della gestione finanziaria** è negativo per 23 milioni di euro, in peggioramento di 126 milioni di euro rispetto al 2023, principalmente per l'impatto del deconsolidamento della società FSE in conseguenza della sentenza del Consiglio di Stato n. 6983/2024 del 5 agosto 2024.
Le **Imposte sul reddito** registrano un valore positivo di 192 milioni di euro, in incremento di 129 milioni di euro rispetto allo scorso anno. Si ricorda che tale posta accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Holding, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.

Gli **investimenti** tecnici relativi agli Altri servizi trasversali al Gruppo sono pari a 98,9 milioni di euro (152,8 milioni di euro nel 2023)

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

CONTO ECONOMICO

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	%
Ricavi operativi	**150**	**122**	**28**	**23**
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	148	117	31	26
- Altri ricavi	2	5	(3)	(60)
Costi operativi	**(257)**	**(227)**	**(30)**	**13**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**(107)**	**(105)**	**(2)**	**(2)**
Ammortamenti	(1)	(17)	16	(94)
Svalutazioni e perdite/riprese di valore	(20)		(20)	100
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**(128)**	**(122)**	**(6)**	**(5)**
Proventi e oneri finanziari	355	246	109	44
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**227**	**124**	**103**	**83**
Imposte sul reddito	204	77	127	166
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**431**	**201**	**230**	**114**

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2024, pari a 431 milioni di euro, evidenzia un incremento rispetto all'esercizio precedente attribuibile all'andamento della componente fiscale (+127 milioni di euro) e della componente finanziaria (+109 milioni di euro), parzialmente compensato dalla componente operativa (-6 milioni di euro).

Il **Margine operativo lordo** (EBITDA) rileva un decremento pari a 2 milioni di euro dovuto all'aumento dei Costi operativi (-30 milioni di euro) parzialmente compensato dall'aumento dei Ricavi operativi (+28 milioni di euro).

L'incremento dei **Ricavi operativi** dell'esercizio rispetto al 2023 (+23%) è determinato:

- dall'aumento dei ricavi attribuibili alla commessa Riyadh (+52 milioni di euro) da ricondurre all'avvio delle attività operative della commessa nel corso del secondo semestre 2023;
- dal decremento dei ricavi da gestione immobiliare (-18 milioni di euro) a seguito dell'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS, divenuta efficace dal gennaio 2024;
- dalla riduzione dei servizi resi alle società del Gruppo (-3 milioni di euro) dovuto principalmente alla riduzione dei servizi informatici (-11 milioni di euro) a seguito della cessione alla controllata FS Technology avvenuta nel mese di giugno 2023, compensato dall'aumento dei ricavi per altre prestazioni di servizio rese alle società del Gruppo (+8 milioni euro);
- dal decremento degli altri ricavi (-3 milioni di euro).

L'incremento dei **Costi operativi** di periodo (+13%) è dovuto alle seguenti variazioni:

- incremento dei costi per servizi (+49 milioni di euro) per maggiori costi relativi alla commessa Riyadh (+62 milioni di euro) compensati dalla riduzione dei costi per servizi informatici verso FS Technology (-12 milioni di euro) per effetto della cessione di asset e dai minori costi sostenuti per la gestione del patrimonio immobiliare ceduto e per godimento beni di terzi (-1 milioni di euro);
- decremento degli altri costi operativi (-15 milioni di euro) dovuto principalmente ai minori costi (-16 milioni di euro) per imposte e tributi legati alla scissione del ramo immobiliare parzialmente compensati dai maggiori costi (+2 milioni di euro) per quote associative e contributi e minori accantonamenti per fondi rischi rispetto all'esercizio precedente (-1 milione di euro);
- incremento dei costi del personale (+4 milioni di euro) principalmente dovuto agli accantonamenti al fondo di change management parzialmente compensato dai minori costi per salari e stipendi;
- decremento dei costi (-7 milioni di euro) dovuto principalmente alla riduzione dei costi per giacenze di immobili e terreni afferenti al ramo immobiliare.

Il peggioramento a livello di **Risultato operativo** (EBIT) verso l'esercizio 2023, pari a -6 milioni di euro, deriva dalla riduzione dell'EBITDA descritta in precedenza, dall'incremento delle svalutazioni dei crediti tributari relativi ad anni precedenti parzialmente compensato dalla riduzione degli ammortamenti per la cessione degli Asset IT.

Il miglioramento del **Saldo dei proventi e oneri finanziari** (+109 milioni di euro) è imputabile principalmente all'incremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi (+174 milioni di euro), al miglioramento del saldo netto dei proventi su crediti e debiti finanziari (+47 milioni di euro) compensato dalle maggiori svalutazioni delle attività finanziarie (-42 milioni di euro) e dal rilascio di un fondo avvenuto nel bilancio 2023 (-67 milioni di euro).

Le **Imposte sul reddito** presentano un incremento complessivo di 127 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile ai maggiori proventi da consolidato fiscale iscritti a fronte di maggiori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo ed alla fiscalità corrente e differita.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	73	565	(492)
Altre attività nette	329	200	129
Capitale circolante	**402**	**765**	**(363)**
Immobilizzazioni tecniche	3	443	(440)
Partecipazioni	38.798	38.222	576
Capitale immobilizzato netto	**38.801**	**38.665**	**136**
TFR	(4)	(5)	1
Altri fondi	37	(10)	47
TFR e Altri fondi	**33**	**(15)**	**48**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**39.236**	**39.415**	**(179)**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.523)	(900)	(623)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	137	124	13
Posizione finanziaria netta	**(1.386)**	**(776)**	**(610)**
Mezzi propri	**40.622**	**40.191**	**431**
COPERTURE	**39.236**	**39.415**	**(179)**

Il **Capitale investito netto**, pari a 39.236 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2024 di 179 milioni di euro per effetto della riduzione del **Capitale circolante** (-363 milioni di euro) parzialmente compensato dall'incremento del **Capitale immobilizzato netto** (+136 milioni di euro) e dal decremento della voce **TFR e Altri Fondi** (+48 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 73 milioni di euro, subisce un decremento nel corso dell'esercizio di 492 milioni di euro, attribuibile essenzialmente alla riduzione netta dei crediti commerciali correnti e non correnti (-173 milioni di euro) principalmente per gli incassi ricevuti sulla commessa Metro Riyadh ed in parte residuale agli incassi sui servizi resi dalla Holding FS parzialmente compensati dal decremento dei debiti commerciali (+19 milioni di euro). La restante parte della variazione, pari a -338 milioni di euro, è imputabile all'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS.

Le **Altre attività nette** subiscono un incremento di 129 milioni di euro, riconducibile ai crediti verso società controllate (+88 milioni di euro) principalmente per dividendi deliberati e non distribuiti compensati dalla

riduzione dei crediti per incassi ricevuti dal Gruppo e all'incremento dei crediti per consolidato fiscale (+34 milioni di euro) per i maggiori proventi iscritti a fronte di maggiori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo.
La parte residuale della variazione pari a +9 milioni di euro è imputabile all'operazione di scissione per scorporo del ramo immobiliare di FS.

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 38.801 milioni di euro e registra una variazione positiva di 136 milioni di euro rispetto all'esercizio 2023 riconducibile principalmente all'incremento del valore della partecipazione nella società controllata FS Sistemi Urbani di 624 milioni di euro a seguito dell'operazione di scissione per scorporo del ramo immobiliare, all'incremento del valore della partecipazione nella società controllata Grandi Stazioni Immobiliare per un valore di 11 milioni di euro (legato all'acquisizione dell'ulteriore 40% della società), parzialmente compensato dal decremento delle immobilizzazioni tecniche per l'operazione di scissione (-439 milioni di euro) ed alla riclassifica della partecipazione in Ferrovie Sud Est nei crediti finanziari verso terzi, a seguito del deconsolidamento dal Gruppo FS per effetto della sentenza del Consiglio di Stato (per maggiori dettagli, si rimanda inoltre al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione) per un importo netto pari a 60 milioni di euro.

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 48 milioni di euro dovuto essenzialmente alla riduzione del Fondo imposte da consolidato fiscale (+62 milioni di euro) utilizzato nell'anno a copertura parziale delle perdite trasferite dalle società controllate aderenti al consolidato fiscale e all'incremento dei crediti per imposte anticipate (+42 milioni di euro). La parte residuale della variazione pari a -56 milioni di euro è imputabile all'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un saldo finanziario positivo netto di 1.386 milioni di euro con un incremento di 611 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- incremento per un ammontare complessivo di -2.533 milioni di euro dei finanziamenti concessi alle società del Gruppo al netto dei rimborsi del periodo. Si evidenzia che a seguito del deconsolidamento di FSE, la Società ha iscritto un credito verso FSE a fronte del versamento per aumento di capitale sociale effettuato nel 2018 per un ammontare complessivo di 73 milioni di euro oltre interessi pari a 21 milioni di euro. I crediti verso FSE sono stati integralmente svalutati per un ammontare complessivo di 176 milioni di euro;
- l'incremento dei finanziamenti bancari per 1.317 milioni di euro dovuto ai nuovi finanziamenti per un ammontare di 2.021 milioni di euro, utilizzati per l'erogazione di prestiti intercompany, parzialmente compensato dai rimborsi di periodo pari a 500 milioni di euro e dal trasferimento, a seguito dell'operazione di scissione del ramo immobiliare, alla Nuova Sistemi Urbani SpA di due prestiti bancari pari a 200 milioni di euro;
- decremento della liquidità bancaria e del conto corrente di tesoreria per 1.191 milioni di euro, utilizzati principalmente per le nuove erogazioni di finanziamenti intercompany;
- decremento dei debiti finanziari verso le società del Gruppo per cash pooling per -331 milioni di euro;
- decremento dei prestiti obbligazionari per -251 milioni di euro dovuto principalmente ai rimborsi di periodo parzialmente compensati dalle nuove erogazioni per 100 milioni di euro.

I **Mezzi propri** si incrementano per l'utile registrato nel periodo pari a 431 milioni di euro e per la variazione positiva delle riserve di valutazione di utili attuariali per benefici ai dipendenti. La variazione di patrimonio netto ulteriore che emerge dall'analisi dei prospetti contabili al 31 dicembre 2024 è imputabile agli effetti dell'operazione di scissione per scorporo che ha determinato una riduzione del capitale sociale per 624 milioni di euro e contemporaneamente la rilevazione di una riserva di patrimonio netto di pari ammontare come contropartita della partecipazione dapprima nella Nuova Sistemi Urbani fusasi successivamente in FS Sistemi Urbani. Si evidenzia inoltre che, in esecuzione dell'operazione di rimodulazione del Patrimonio Netto di FS, così come deliberata dall'Assemblea del 29 novembre 2023, in data 25 marzo 2024 si è perfezionata la riduzione del capitale sociale di FS ex art. 2445 del Codice civile; pertanto, il capitale sociale di FS è passato da euro 38.579 milioni di euro (già al netto della riduzione del capitale sociale per 624.407 mila euro sopra menzionata) a 31.062 milioni di euro. Le operazioni contabili precedentemente descritte non hanno determinato alcun impatto sul valore complessivo del Patrimonio netto di FS.

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

INFORMAZIONI GENERALI

ESRS 2 BP-1 – Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità

La Rendicontazione consolidata di sostenibilità inclusa nel presente documento è stata redatta in conformità agli obblighi di informativa (compresi i rispettivi elementi d'informazione) stabiliti negli European Sustainability Reporting Standard (ESRS).
Il processo di reporting & controllo di sostenibilità coinvolge la Capogruppo, per quanto attiene le tematiche trasversali, e le **società incluse nel perimetro di consolidamento integrale** (in coerenza con la Relazione Finanziaria Annuale di Gruppo), per le tematiche e gli indicatori specifici dei diversi settori di attività. La Rendicontazione consolidata di sostenibilità **include le informazioni sugli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti collegati al Gruppo tramite i suoi rapporti commerciali diretti e indiretti nella catena del valore a monte e/o a valle**.
Per quanto concerne **le metriche relative agli standard ambientali associate alla catena del valore a monte** (ESRS E1, ESRS E2, ESRS E3 e ESRS E5), il perimetro di rendicontazione riguarda gli attori rilevanti individuati dal Gruppo ovvero gli **appaltatori delle infrastrutture ferroviarie**.

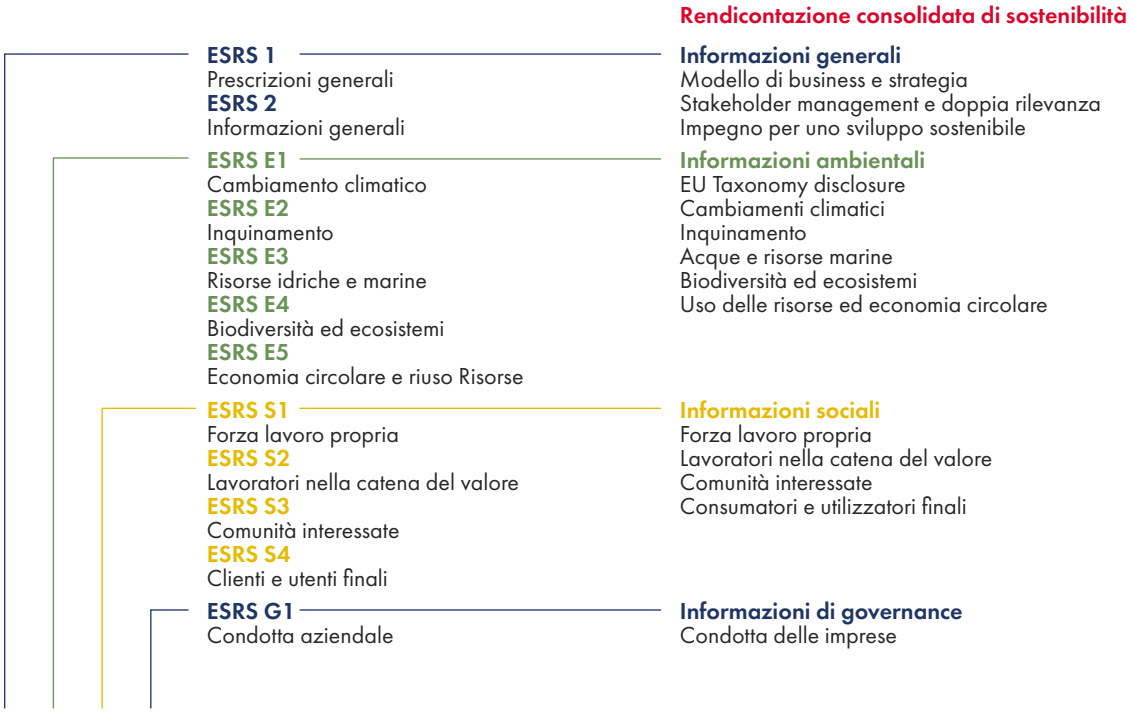
ESRS 2 BP-2 – Informativa in relazione a circostanze specifiche

Orizzonti temporali

Il Gruppo nel redigere la Rendicontazione consolidata di sostenibilità ha adottato gli intervalli di tempo definiti dall'ESRS 1 - breve periodo (fino a 1 anno); medio periodo (da 2 a 5 anni); lungo periodo (oltre 5 anni) - tuttavia, nell'ambito della **rilevanza finanziaria**, ha ritenuto opportuno allineare gli **orizzonti temporali** di valutazione a quelli di programmazione utilizzati per i processi decisionali (pianificazione industriale che prevede un orizzonte temporale di 5 anni) e, pertanto, **ha valutato i rischi e le opportunità nel lungo periodo in analogia alle valutazioni effettuate nel medio periodo**.

Contenuto e struttura della rendicontazione consolidata di sostenibilità

Di seguito è rappresentata la struttura della rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi degli ESRS.



Inclusione mediante riferimento

Alcune delle informazioni richieste dagli ESRS sono state **incluse mediante riferimento ad altre sezioni del Report integrato** (ESRS 2 GOV-1, ESRS 2 GOV-2, ESRS GOV-3, ESRS GOV-4, ESRS GOV-5, ESRS 2 G1-3, ESRS 2 G1-4); all'interno del paragrafo *Indice dei contenuti ESRS*, riportato in Appendice, sono disponibili le informazioni necessarie per comprendere il posizionamento e i collegamenti tra le diverse informazioni contenute nel documento.

Applicazione delle disposizioni transitorie previste

Il Gruppo, nel redigere la Rendicontazione consolidata di sostenibilità, si è avvalso dell'opzione di **non comunicare le informazioni comparative** (riferite, quindi, all'esercizio 2023) **nel primo anno di preparazione ai sensi degli ESRS**.
Inoltre, in merito agli obblighi di informativa introdotti gradualmente, di seguito si riportano le esclusioni applicate nel primo anno di rendicontazione ai sensi degli ESRS:

- ESRS E1-9 - Effetti finanziari attesi derivanti da rischi fisici e di transizione rilevanti e opportunità potenziali legate al clima;
- ESRS E2-6 - Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento;
- ESRS E3-5 - Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità legati alle acque e risorse marine;
- ESRS E4-6 - Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità legati alla biodiversità e agli ecosistemi;
- ESRS E5-6 - Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità legati all'uso delle risorse e all'economia circolare.

Informative richieste da altre normative o da disposizioni in materia di rendicontazione di sostenibilità generalmente accettate

Il Gruppo nel redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità, in aggiunta alle informazioni prescritte dagli ESRS, **non ha incluso** ulteriori informazioni prescritte da altre normative contenenti obblighi di comunicazione di informazioni sulla sostenibilità o da disposizioni in materia di sostenibilità generalmente accettate (in Appendice, dopo l'Indice dei Contenuti ESRS, è esposta la tabella suggerita dagli ESRS) **in quanto non applicabili**.

ESRS 2 GOV-1 - Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

ESRS 2 GOV-2 - Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate

ESRS 2 GOV-3 - Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

Per le informazioni riguardo il ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo, le informazioni fornite a tali organi e l'integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione si rimanda ai paragrafi *Consiglio di Amministrazione di FS SpA* e *Collegio Sindacale* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Di seguito è riportata la mappatura delle informazioni fornite in merito al processo di dovere di diligenza.

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	
a) Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Collegio Sindacale
b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza - Impegno per uno sviluppo sostenibile
c) Individuare e valutare gli impatti negativi	
d) Intervenire per far fronte agli impatti negativi	Informazioni Ambientali e Sociali: - Politiche, Azioni e Target
e) Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	

MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA

ESRS 2 SBM-1 – Strategia, modello aziendale e catena del valore

Il modello di business adottato dal Gruppo FS intende valorizzare i diversi capitali (finanziario, fisico, umano e relazionale[45], intellettuale[46] e organizzativo, naturale), secondo il framework dell'IIRC – International Integrated Reporting Council, organizzando attività e processi per creare valore, nel medio e lungo termine, per tutti gli stakeholder.

Come negli altri settori delle public utilities, le attività del Gruppo sono soggette a specifica regolazione da parte di authority indipendenti nazionali e internazionali, a tutela del corretto funzionamento del mercato e dei diritti dei clienti.

Per ulteriori approfondimenti riguardo il modello di business e la strategia, si rimanda ai paragrafi *Piano Strategico 2025-2029* e *Performance dei Settori di Business*.

Strategia e Governance

Valorizzare i diversi capitali organizzando attività e processi per **creare valore**, nel medio e lungo termine, **per tutti gli stakeholder**

...per il Pianeta

Tutelare gli equilibri naturali attraverso un modello di sviluppo sostenibile

...per le Persone

Soddisfare i bisogni delle persone, promuovendo la **sicurezza** e favorendo le **relazioni con le comunità**

LA VISION DEL GRUPPO



45. Al 31 dicembre 2024 i dipendenti del Gruppo FS sono 96.335, di cui 81.762 in Italia.
46. Per ulteriori informazioni sulle risorse immateriali si rimanda al paragrafo *Attività di ricerca, sviluppo e innovazione*.

Input

CAPITALE FINANZIARIO
insieme delle risorse necessarie per finanziare le attività:

capitale azionario
capitale di debito (obbligazioni, Green Bond, prestiti bancari, sustainability linked facility)
contributi pubblici (Contratto di Programma, Fondi UE, ecc.)

CAPITALE FISICO
insieme dei beni materiali necessari per erogare servizi di qualità:

infrastrutture resilienti (ferroviarie/stradale) e altri asset (stazioni/officine)
flotte (treni/bus/navi)

CAPITALE UMANO E RELAZIONALE
insieme delle competenze, capacità ed esperienze delle nostre persone e insieme delle relazioni instaurate con tutti gli stakeholder

CAPITALE INTELLETTUALE E ORGANIZZATIVO
insieme degli asset immateriali che contribuiscono alla creazione di valore:

brevetti
marchi
procedure
sistemi IT
diritti, ecc.
organizzative

CAPITALE NATURALE
insieme delle risorse naturali gestite (rinnovabili e non):

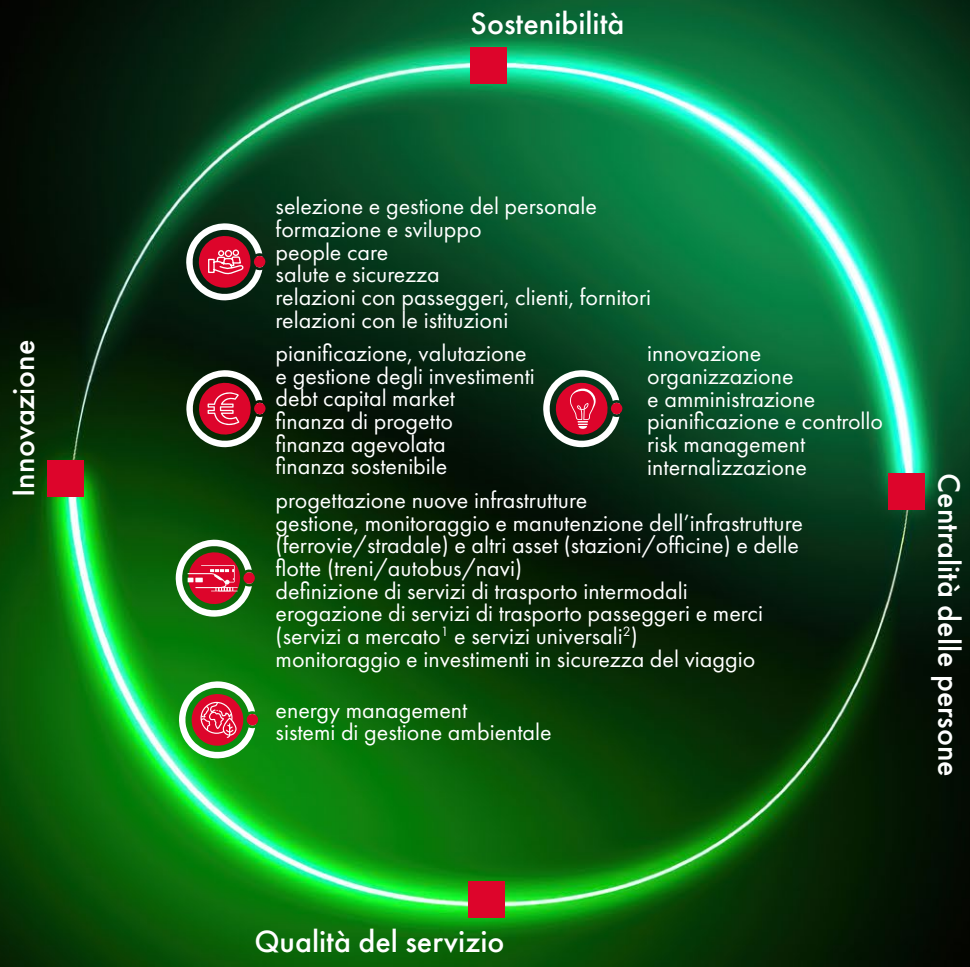
energia
suolo
acqua
materiali

Risultati

- servizi regionali
- servizi Alta Velocità
- servizi intermodali
- servizi di logistica integrata
- nuove infrastrutture
- servizi internazionali
- servizi di ingegneria
- infrastrutture stradali e ferroviarie

Impatti

- centralità dei bisogni delle persone
- sicurezza delle persone
- performance economica e investimenti
- creazione di valore e competività per il Paese
- puntualità e regolarità del servizio
- competenze e progresso tecnologico
- attrattività e soddisfazione delle persone del Gruppo
- sostenibilità ambientale



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

1. Servizi effettuati in piena autonomia commerciale e senza contributi pubblici
2. Servizi di trasporto di pubblica utilità effettuati su richiesta dello Stato o delle Regioni che, sulla base di Contratti di Servizio, riconoscono all'impresa di trasporto dei corrispettivi a fronte del rispetto di requisiti stabiliti (frequenza, tariffe, livelli di prestazioni e fermate)

CATENA DEL VALORE

Concessioni, autorizzazioni e bandi e programmazione strategica Finanziamenti per realizzazione delle attività/ opere del Gruppo

A MONTE...

Tier 2/3:
Sub-appalti, materiali e componenti (es. acciaio, ferro, calcestruzzo, etc.)

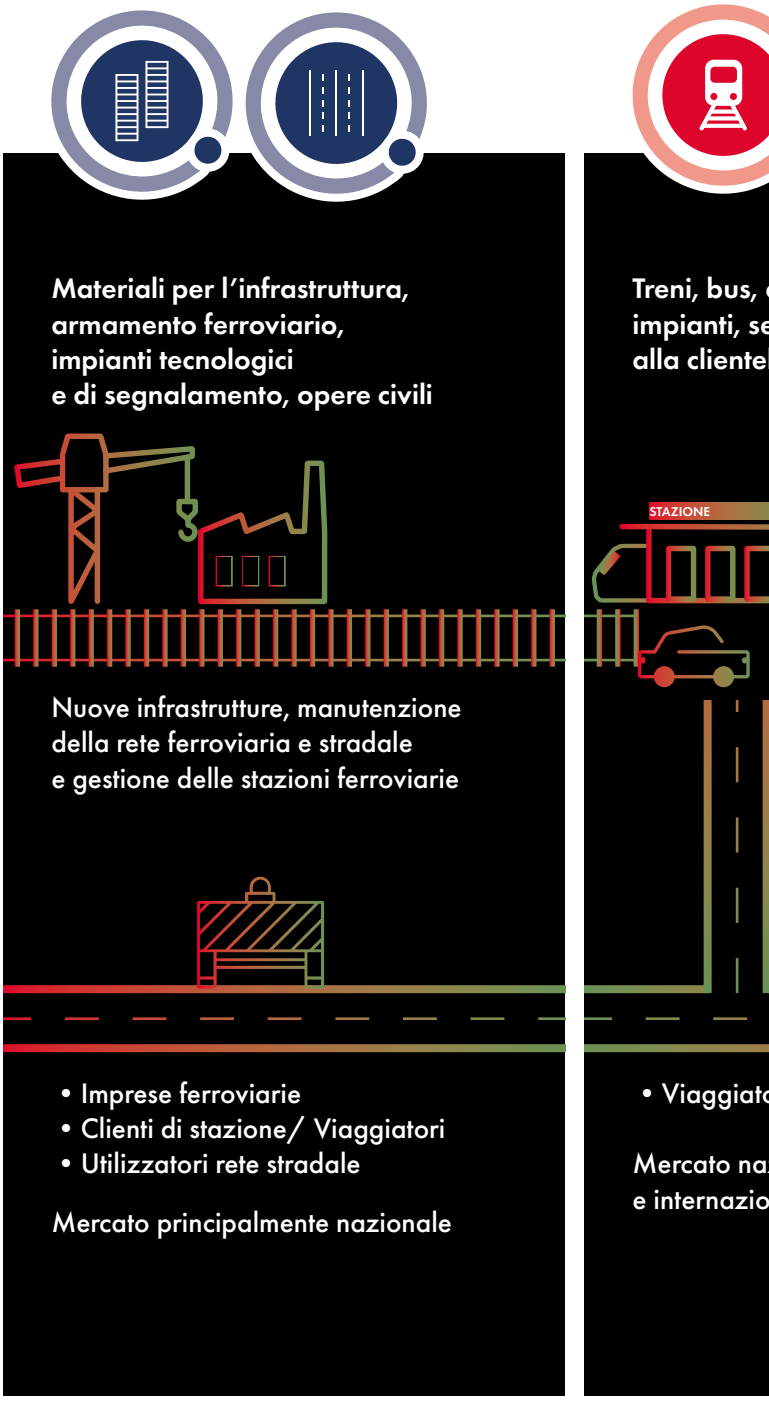
Tier 1:
Approvvigionamento di beni, servizi e lavori

...OPERAZIONI PROPRIE...

Principali servizi di mobilità offerti

A VALLE...

Clienti e mercati serviti significativi



Loco e carri ferroviari, veicoli industriali



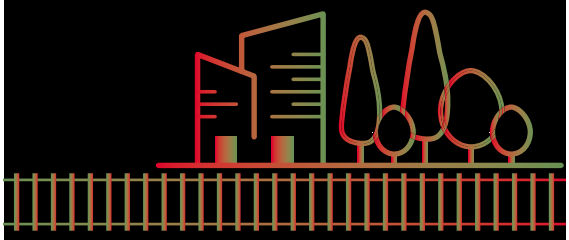
Gestione del servizio di trasporto merci su treno e gomma



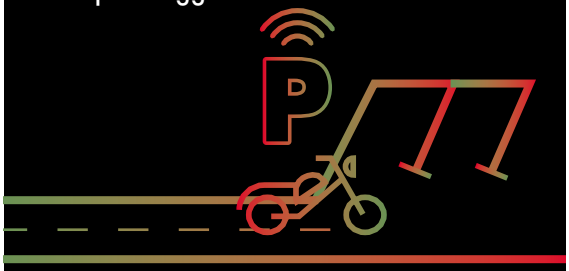
- Produttori finali di prodotti merceologici che vengono trasportati dalla fabbrica ai punti di distribuzione/consumatori finali
- Operatori intermedi (terminalisti e trasportatori terzi, ecc.)

Mercato nazionale e internazionale

Servizi di progettazione e ingegneria



Rigenerazione del patrimonio immobiliare e gestione integrata dei parcheggi



- Comuni ed enti locali
- Comunità/investitori privati
- Clienti di stazione/ Viaggiatori

Mercato principalmente nazionale

SETTORE	A MONTE...
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E STRADALE Le infrastrutture di trasporto sono la **spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale del territorio**, ne influenzano la produttività, ne facilitano il commercio con altre aree e mercati, ne migliorano l'inclusione economica e la coesione sociale.	La realizzazione di un'infrastruttura è subordinata alla decisione del regolatore (in particolare, attraverso gli **atti di concessione con lo Stato**) e alla **raccolta di capitali per finanziare gli investimenti** necessari alla gestione dell'infrastruttura e all'affidamento degli **appalti a operatori economici e figure specialistiche** di comprovata idoneità e alto profilo professionale. In tale ambito, RFI e Anas sono **tra le più grandi stazioni appaltanti d'Italia** affidando gare e contratti per la **realizzazione delle nuove opere e la manutenzione ordinaria e straordinaria** dell'infrastruttura. Nell'ambito di tali procedure, **le imprese terze fornitrici possono affidarsi a sub-appaltatori** (tier 2), mentre i **materiali utilizzati per la fase di realizzazione delle infrastrutture** (tier 3) riguardano principalmente acciaio, terre, ferro, alluminio, calcestruzzo, etc.
TRASPORTO PASSEGGERI Favorire **soluzioni integrate di mobilità**, aumentando la quota di trasporto collettivo e condiviso **attraverso un'offerta sempre più personalizzata** e attenta alle esigenze dei singoli passeggeri, secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance.	L'attività di trasporto passeggeri è subordinata alla **sottoscrizione dei contratti di servizio**, anche a seguito delle gare bandite nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale, e al **rilascio delle licenze** (rilasciate in ambito nazionale dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti). La **raccolta di capitali per finanziare gli investimenti/acquisti** relativi alle flotte e alla gestione del servizio di trasporto (includendo anche i servizi ancillari quali, ad esempio, la pulizia delle flotte, i servizi di ristorazione, etc.) rappresenta, inoltre, un ulteriore elemento necessario per garantire il servizio. La catena del valore a monte è principalmente costituita da **fornitori di materiale rotabile e veicoli** (treni e bus) **e di ricambi e componenti per la manutenzione delle flotte**.
TRASPORTO MERCI Garantire il **presidio del settore della logistica e del trasporto di merci** attraverso la **promozione, attuazione, gestione e vendita di iniziative e servizi** nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci	L'attività di trasporto merci e la gestione degli aspetti logistici è subordinata al **rilascio delle licenze** (rilasciate in ambito nazionale dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti). La **raccolta di capitali per finanziare gli investimenti/acquisti** relativi alle flotte, ai terminal logistici e alla gestione dei servizi intermodali rappresenta, inoltre, un ulteriore elemento necessario per garantire il servizio. La catena del valore a monte è principalmente costituita da **fornitori di materiale rotabile e mezzi d'opera** (locomotive, vagoni, carri, gru) **e di servizi di trasporto** (es. trasporti camionistici, noleggio carri ferroviari).
URBANO Valorizzare gli asset non più funzionali al servizio ferroviario gestendo **le attività nel campo immobiliare e il presidio del settore della rigenerazione urbana**	La catena del valore a monte è principalmente costituita da **fornitori di servizi di progettazione e ingegneristici**.

...OPERAZIONI PROPRIE...	... A VALLE
Le principali attività/operazioni proprie riguardano la realizzazione di **opere stradali e ferroviarie accessibili, integrate, resilienti, interconnesse** e **dialoganti** tra loro, grazie anche alla **trasformazione digitale** e all'integrazione di servizi di ingegneria per **l'accelerazione degli investimenti**. In tale contesto assume, inoltre, particolare rilevanza la **gestione delle stazioni**, nodi fondamentali della rete in cui le attività e i servizi del Gruppo entrano in contatto diretto con i viaggiatori, in cui l'infrastruttura entra in contatto diretto con le realtà urbane e con i loro abitanti.	I servizi offerti dal Gruppo, basati su principi di equità, non discriminazione e trasparenza, **sono rivolti sia alle imprese ferroviarie**, per far circolare i propri treni, passeggeri e merci, **sia ai clienti che transitano nelle nostre stazioni e/o percorrono la rete viaria** affidata al Gruppo. In particolare, attraverso le attività di customer care e customer satisfaction, sono dichiarati e monitorati gli impegni in termini di "qualità" dei servizi offerti alle imprese e ai clienti/viaggiatori.
Le principali attività/operazioni proprie riguardano la **promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone**, sviluppando un'offerta integrata di prodotti/servizi e gestendo un mix articolato di canali distributivi.	Soddisfare le esigenze di **mobilità dei viaggiatori e le richieste del mercato**, impegnandosi ad **assicurare i più elevati standard di sicurezza e garantendo un'offerta di servizi di qualità**, dichiarati e monitorati attraverso le attività di customer care e customer satisfaction.
Le principali attività/operazioni proprie riguardano la **promozione, attuazione e gestione di soluzioni integrate di trasporto merci e logistica** che permettono di valorizzare la modalità ferroviaria.	Soddisfare le **esigenze dei clienti industriali** (es. terminalisti, trasportatori terzi, produttori finali) impegnandosi ad **assicurare un'offerta di servizi logistici su misura** (trasporti intermodali, trazione ferroviaria, primo e ultimo miglio gomma, logistica di magazzino, trasporti eccezionali, handling e manovra).
Le principali attività/operazioni proprie riguardano lo studio, la promozione, l'attuazione e la gestione di **processi di sviluppo e valorizzazione immobiliare** (con particolare riferimento alle stazioni, alle infrastrutture nodali e di trasporto e agli asset disponibili per conto delle società del Gruppo FS Italiane), lo sviluppo delle attività connesse ai **parcheggi** e alle aree per la sosta di mezzi di trasporto di qualsiasi tipo, la **gestione e manutenzione** di aree ed edifici ad uso pubblico e privato.	Soddisfare le **esigenze dei clienti** (es. investitori privati, comuni, clienti di stazione) generando **benefici per i cittadini e la comunità** attraverso nuovi servizi e luoghi di aggregazione frutto della valorizzazione delle aree urbane di proprietà del Gruppo.

Piano di sostenibilità

Nell'ambito del Piano Strategico di Gruppo, illustrato nel paragrafo Piano Strategico 2025-2029, cinque sono i programmi trasformativi sviluppati per abilitare la crescita del Gruppo e rispondere in maniera efficace alle crescenti sfide del mercato e, allo stesso tempo, potenziare il posizionamento del Gruppo nel settore dei trasporti. Uno di questi riguarda proprio la Sostenibilità, ed è orientato a promuovere la mobilità sostenibile, la tutela dei territori e il benessere delle persone. Per dare concretezza alla strategia ESG del Gruppo, è stato ideato un programma articolato in quattro cantieri trasformativi, tesi ad abilitare il posizionamento del Gruppo come punto di riferimento e leader internazionale per le buone prassi di sostenibilità. Di seguito sono rappresentati i quattro cantieri che indirizzano il Piano, a cui sono legati sfide e obiettivi specifici.

I cantieri trasformativi, le relative sfide e i principali obiettivi associati:

TRANSIZIONE ENERGETICA E RESILENZA CLIMATICA

- Promuovere **trasporti sostenibili, integrati e accessibili, riducendo le emissioni** e **incrementando** la produzione e l'impiego di **fonti rinnovabili**
- **Adattare le infrastrutture** e **i servizi** al **cambiamento climatico**, **accrescendo la resilienza** ai rischi naturali anche a **vantaggio** delle **imprese** e dei **territori** serviti

Net-zero al 2040 e CAPEX EU Taxonomy-aligned ≥ 80%
Piattaforma per adattamento climatico aperta e comunità e imprese (2027)

FILIERE SOSTENIBILI E COMPETITIVE

- **Abilitare e sostenere l'evoluzione** in chiave **ESG** della **filiera a livello Paese**, tramite **programmi** di **sviluppo dei fornitori**
- **Assicurare** una **gestione efficiente** e **responsabile** delle **risorse** e delle **operazioni del Gruppo**, anche mediante l'**evoluzione** dell'attività di **procurement** in direzione della sostenibilità

100% Fornitori valutati (ESG) e 5.000 coinvolti in piani di miglioramento al 2026
-50% Consumi idrici al 2040 e 80% acciaio a bassa impronta carbonica al 2033

SVILUPPO PERSONE, COMUNITÀ E TERRITORI

- Sviluppare le **competenze distintive**, valorizzare le **diversità**, promuovere l'**inclusione** e incrementare il **sostegno alle persone** potenziando gli strumenti di **wellbeing**
- Sviluppare progetti di "**infrastrutturazione sociale**", anche mediante la **rigenerazione e la valorizzazione del patrimonio infrastrutturale e immobiliare**, per accrescere la **coesione sociale** e **la connessione territoriale** delle **comunità locali**

33,5% Presenza femminile in ruoli manageriali al 2029
3,5M mq Aree del Gruppo riqualificate nel 2024-2029

SALUTE E SICUREZZA

- **Diffondere** la cultura della **sicurezza sul lavoro** mediante il **rafforzamento** dei **programmi di formazione** indirizzati al **personale** e agli **appaltatori**
- **Potenziare** le **soluzioni tecnologiche** a **presidio e protezione** delle **persone** che interagiscono con il sistema ferroviario.

Infortuni mortali sul lavoro dei dipendenti tendenti a zero al 2031
-50% Incidenti mortali su rete Anas 2030 vs 2015

Per maggiori dettagli in relazione agli obiettivi legati ai quattro cantieri trasformativi, si rimanda ai paragrafi tematici della presente Relazione consolidata di sostenibilità.

STAKEHOLDER MANAGEMENT E PROCESSO DI DOPPIA RILEVANZA

ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi

Il Gruppo FS interagisce con una vasta gamma di stakeholder, fondamentali per attuare la propria **strategia aziendale, espandere il business e creare valore duraturo**.
La raccolta di esigenze e opinioni degli stakeholder permette di individuare cambiamenti e tendenze sociali, adattando strategie e modelli di business in risposta a nuove sfide e opportunità. Per questo il Gruppo FS assicura che gli **organi di amministrazione, direzione e controllo** siano informati sul coinvolgimento dei portatori di interessi in merito agli impatti legati alla sostenibilità. Il Comitato endoconsiliare di Sostenibilità di FS si riunisce, infatti, con cadenza regolare per esaminare le principali questioni di sostenibilità[47].
In aggiunta, le principali società del Gruppo forniscono aggiornamenti periodici ai propri Consigli di Amministrazione in merito alle risultanze delle indagini sulla qualità del servizio e sull'avanzamento dei progetti in ambito di sostenibilità.
L'attività di engagement è svolta a livello societario e di Gruppo, per garantire che tutti i punti di vista e i relativi interessi siano adeguatamente identificati, agendo laddove necessario. Questo approccio ha l'obiettivo di **migliorare continuamente i servizi e garantire trasparenza e fiducia** verso i portatori di interesse, **favorendo l'innovazione, assicurando la conformità normativa e promuovendo la responsabilità sociale**. I risultati del coinvolgimento vengono utilizzati per aggiornare le strategie aziendali, garantendo che siano allineate con le aspettative degli stakeholder, in modo da perfezionare i processi organizzativi, anche in relazione alla gestione di impatti, rischi e opportunità legati alla sostenibilità, e al potenziamento delle relazioni in essere.

La strategia e il modello aziendale del Gruppo mirano a creare effetti positivi e mitigare gli impatti negativi sui propri portatori di interessi, con particolare attenzione agli **utilizzatori finali** dei servizi erogati. Per ulteriori approfondimenti si rimanda ai paragrafi tematici legati alle informazioni ambientali, sociali e sulla governance.
Gli stakeholder con cui il Gruppo interagisce lungo tutta la catena del valore sono mappati in **macrocategorie**, unitamente alle **modalità di coinvolgimento**, di seguito rappresentate. Il Gruppo elabora una **mappatura delle parti interessate** una volta all'anno circa, per classificare gli stakeholder in base alla loro dipendenza dai servizi del Gruppo, alla loro influenza sul processo decisionale, strategico e operativo oltre che all'urgenza di attenzione che richiedono, in conformità con lo standard internazionale AA1000-Stakeholder Engagement Standard (SES).

47. Per ulteriori informazioni si rimanda al paragrafo Comitati endoconsiliari della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Categoria Stakeholder	Modalità di coinvolgimento per orientare la strategia
AZIONISTI E CONCEDENTI	L'**Assemblea degli Azionisti** di FS SpA, costituita dal socio unico MEF, è regolata dalle norme di legge e di Statuto. Il coinvolgimento si esprime con **momenti istituzionali** nel corso dell'anno in cui vengono presentati i risultati finanziari, le strategie aziendali e le decisioni chiave. Durante questi incontri gli azionisti hanno l'opportunità di esprimere le loro opinioni e votare su questioni rilevanti. L'assemblea viene informata mediante **e-mail e report periodici** che forniscono una panoramica dettagliata delle performance economiche, sociali e ambientali del Gruppo, **e con incontri diretti con il management in cui vengono raccolti feedback e raccomandazioni**. Il coinvolgimento dei concedenti, ovvero le autorità che concedono le licenze e le autorizzazioni per le operazioni del Gruppo FS, avviene attraverso un **dialogo continuo**, teso a garantire il rispetto delle normative e delle concessioni. Tale dialogo si manifesta con **incontri periodici** per discutere di progetti infrastrutturali, piani di sviluppo e questioni operative.
CLIENTI E VIAGGIATORI	Le attività di coinvolgimento di clienti e viaggiatori vengono promosse attraverso processi strutturati di ascolto e monitoraggio, tra cui **tavoli di confronto, analisi dei reclami, indagini di customer satisfaction e monitoraggio dei processi aziendali**. Tra le indagini continuativamente svolte, di particolare rilevanza sono quelle di **customer satisfaction**, condotte attraverso interviste a clienti e viaggiatori per conoscere i livelli di soddisfazione sulla qualità dei servizi di mobilità offerti dalle società del Gruppo. Vengono, inoltre, svolte indagini annuali sul **security sentiment**, finalizzate ad analizzare le variabili che condizionano la percezione del viaggio come esperienza in termini di sicurezza, attraverso interviste a viaggiatori in stazione. Sono state condotte anche **indagini sulle Imprese Ferroviarie passeggeri e merci e Studi di Stazione** con l'obiettivo di conoscere nel dettaglio i comportamenti di viaggio e i desiderata di viaggiatori e frequentatori di alcune specifiche realtà territoriali, per indirizzare e dimensionare nel modo più adeguato la riqualificazione degli spazi e dei servizi offerti al pubblico in stazione. Altre tipologie di indagine riguardano quelle di **brand reputation**, per migliorare la percezione pubblica e rafforzare la propria immagine. Ad esempio, sono stati organizzati **focus group** per valutare e migliorare il servizio di ristorazione a bordo dei treni ad Alta Velocità. Un'altra campagna significativa è quella informativa riguardante i cantieri programmati per il 2025, volta a mantenere i viaggiatori informati e a ridurre al minimo i disagi.
COMUNITA' FINANZIARIA	Come parte delle iniziative di coinvolgimento della comunità finanziaria, il Gruppo FS pubblica presentazioni dedicate agli investitori (***investor presentation***) nelle quali vengono illustrate i principali indicatori economico-finanziari e la strategia finanziaria del Gruppo. Ricorrente è inoltre la pubblicazione di **comunicati stampa economico-finanziari** a carattere ***investor relations*** che illustrano le principali informazioni di interesse per stakeholder finanziari e investitori. FS, inoltre, partecipa a **incontri con investitori** e ***roadshow***, eventi in cui vengono presentati i risultati finanziari, le strategie future e i progetti di sviluppo del Gruppo FS. Gli incontri offrono agli investitori l'opportunità di interagire anche direttamente con il management del Gruppo FS, di approfondire le tematiche di interesse e di discutere le prospettive future dell'azienda mantenendo un dialogo aperto e continuo, volto a costruire relazioni di fiducia e attrarre nuovi investitori. Le iniziative di coinvolgimento con le **agenzie di rating ESG** sono invece utili a valutare e migliorare le performance aziendali in termini di sostenibilità. Questo coinvolgimento avviene principalmente attraverso la risposta a **questionari ESG** inviati a FS dalle agenzie di rating.
COMUNITA' SCIENTIFICA	Il Gruppo FS organizza **presentazioni periodiche e pubblicazioni** a contenuto scientifico che approfondiscono temi legati al settore dei trasporti e della mobilità, dal punto di vista tecnico, ambientale, economico, di pianificazione e modellazione, tenendo in considerazione l'interazione con le tecnologie di avanguardia. Le pubblicazioni sono spesso redatte in collaborazione con Università ed enti di ricerca, istituzioni e attori pubblici e privati, sia nazionali sia internazionali.
ENTI E ISTITUZIONI	**I protocolli d'intesa con Enti e Istituzioni** svolgono un ruolo rilevante nella definizione e nell'implementazione delle strategie del Gruppo. Questi accordi formali stabiliscono le basi per la collaborazione tra il Gruppo FS e vari partner, come amministrazioni locali, università, enti di ricerca e altre istituzioni pubbliche e private. Esempi di protocolli firmati nel corso del 2024 sono il protocollo d'intesa tra RFI e l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale e quello con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale per l'integrazione digitale. In ambito stazione ferroviaria, i "**Programmi congiunti**" rappresentano lo strumento con cui gli Enti Territoriali vengono coinvolti per lo sviluppo dell'intermodalità (attiva, pubblica e condivisa); questi prevedono il reciproco scambio di dati e informazioni oltre all'individuazione di risorse comunitarie e regionali finalizzate allo sviluppo di servizi di mobilità. Numerose sono, inoltre, le collaborazioni con **istituzioni internazionali** per la condivisione di soluzioni armonizzate per la realizzazione di una rete europea di trasporto in linea con gli interessi strategici aziendali.
OPERATORI ECONOMICI/ FORNITORI	Il coinvolgimento dei fornitori del Gruppo FS avviene principalmente attraverso i **documenti contrattuali**, che includono la sottoscrizione del Codice Etico di Gruppo, oltre a clausole standard su lavoro, sicurezza sociale, sicurezza e igiene sul lavoro e il rispetto delle norme. Inoltre, il **Portale Acquisti del Gruppo** rappresenta un punto di riferimento per i fornitori in termini di facilità di accesso al mercato, chiarezza dei requisiti, parità di condizioni di concorrenza, riservatezza e affidabilità dei risultati. Grazie al suo utilizzo è possibile razionalizzare gli acquisti, aggregare la domanda, controllare i processi, standardizzare le procedure di acquisto, oltre a permettere l'eliminazione dei documenti cartacei. Annualmente gli operatori economici e fornitori sono invitati a partecipare alla campagna di valutazione delle performance ESG, attraverso la piattaforma informatica sviluppata da FS Italiane, finalizzata all'attribuzione di un "**Rating ESG**" che misura il loro livello di maturità riguardo la gestione delle dimensioni della sostenibilità. Infine, i fornitori vengono coinvolti in riunioni periodiche con i referenti di contratto e sono soggetti ad audit mirati, tesi a valutare le loro prestazioni in ambito qualità, ambiente e salute e sicurezza.
MEDIA	Il Gruppo svolge periodicamente **attività relazionali** con i media nazionali, regionali, locali e internazionali, nonché con testate online, siti web e blog. I media vengono coinvolti dal Gruppo FS in occasione, ad esempio, di **eventi** come **conferenze stampa, inaugurazioni di nuove infrastrutture, fiere e workshop.** Questi eventi offrono l'opportunità di presentare direttamente le novità aziendali, rispondere alle domande dei giornalisti e creare un dialogo aperto. Queste metodologie di coinvolgimento permettono al Gruppo FS di mantenere una comunicazione trasparente e continua con i media, rafforzando la propria immagine e garantendo una diffusione efficace delle informazioni.

Categoria Stakeholder	Modalità di coinvolgimento per orientare la strategia
ORGANIZZAZIONI DELLA SOCIETA' CIVILE[48]	Nella discussione e progettazione delle grandi opere, per assicurare la massima inclusione di tutti gli stakeholder, vengono promosse **iniziative di stakeholder engagement**. Queste iniziative di coinvolgimento sono volte a gestire in maniera più efficace il rapporto con cittadini, associazioni ed enti territoriali interessati, rendendoli partecipi del significato degli interventi da realizzare e coinvolgendoli sin dalle prime fasi, nell'ottica di realizzare il "progetto giusto" e creare un ecosistema partecipativo. In relazione al confronto consolidato tra FS Italiane e il mondo delle associazioni dei consumatori, a febbraio 2023 il Gruppo ha siglato un protocollo d'intesa, della durata di due anni e ora in fase di rinnovo, con le associazioni dei consumatori iscritte al Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti (CNCU) e accreditate presso il Ministero per le imprese e del made in Italy. Dialogo, confronto e collaborazione fra le parti, quali elementi di valore aggiunto nei processi decisionali, oltre che la condivisione di informazioni utili a individuare esigenze collettive legate alle attività di FS, sono stati gli obiettivi dell'accordo. Le azioni portate avanti includono l'attenzione a iniziative congiunte di comunicazione e promozione della sostenibilità, lo studio e l'approfondimento di soluzioni per il miglioramento della qualità dei servizi mediante il coinvolgimento delle società interessate e l'informazione sugli obiettivi del Piano Industriale del Gruppo FS e del PNRR nell'ambito della mobilità nazionale.
PLAYER DEL MERCATO	Il Gruppo FS partecipa periodicamente a **convegni** con associazioni di settore, dove collabora con player di mercato (come business partner e competitor) per la promozione della mobilità sostenibile. Il Gruppo è, inoltre, coinvolto con altri player del mercato in **incontri e gruppi di lavoro** per discutere strategie e innovazioni nel settore dei trasporti, e in eventi fieristici internazionali di settore, come **l'InnoTrans di Berlino**, per presentare le proprie innovazioni e stringere nuove collaborazioni.
RISORSE UMANE	Il Gruppo FS è fortemente impegnato nell'ascolto e nel coinvolgimento dei propri dipendenti. Questo impegno si manifesta attraverso diverse iniziative e strumenti di comunicazione. A valle della presentazione del Piano strategico 2025-2029, sono stati organizzati, ad esempio, incontri di "cascading". Questi incontri, organizzati in roadshow, vedono il top management recarsi negli impianti operativi per presentare il Piano industriale con l'obiettivo di diffonderne capillarmente il messaggio strategico, stimolando il coinvolgimento di tutti nel processo e, non ultimo, per raccogliere idee concrete di miglioramento. Altre modalità di coinvolgimento dei propri dipendenti si concretizzano con **survey di gradimento** per raccogliere feedback su vari temi legati al lavoro, al benessere aziendale e alle misure di welfare. Ad esempio, le survey di gradimento sulle **misure e sui servizi di welfare** hanno l'obiettivo di migliorare il Piano welfare aziendale e sviluppare iniziative condivise e in linea con le esigenze delle persone del Gruppo. Questo processo di coinvolgimento permette ai dipendenti di sentirsi parte integrante della strategia aziendale e di contribuire attivamente al raggiungimento degli obiettivi. I dipendenti vengono coinvolti anche per la promozione della **mobilità sostenibile** attraverso la survey "Mobility Manager: Spostamenti casa-lavoro", raccogliendo preziose informazioni per migliorare le modalità di spostamento quotidiano. Altre forme di coinvolgimento avvengono tramite sistemi digitali come, ad esempio, la **intranet aziendale** (we) e la **piattaforma di comunicazione interna** (wewatch), che utilizza contenuti video per rendere le informazioni più accessibili e immediate, promuovendo l'interazione e il coinvolgimento. Il coinvolgimento dei dipendenti si manifesta anche con i**ncontri e sessioni informative e formative** per condividere gli obiettivi strategici e le principali iniziative del Gruppo. Nel corso del 2024 i dipendenti del Gruppo sono stati coinvolti attraverso l'iniziativa "**Welfare on the Rail**", che offre occasioni di incontro e ascolto negli impianti più popolosi d'Italia.
SINDACATI	Le decisioni e le attività aziendali sono orientate dalla forza lavoro tramite il coinvolgimento delle rappresentanze sindacali, attraverso le quali l'impresa raccoglie informazioni e indicazioni relative a bisogni e aspettative dei lavoratori. In particolare, sulla base del **Sistema di Relazioni Industriali** adottato dalle società, tale coinvolgimento avviene a livello nazionale e territoriale, coinvolgendo i rappresentanti sindacali autorizzati come le Segreterie Nazionali, le Segreterie Territoriali e le Rappresentanze sindacali unitarie e aziendali. A livello societario vengono organizzati mensilmente incontri con i sindacati su diverse tematiche, fra cui salute e sicurezza dei dipendenti, gestione del personale e ambienti e condizioni di lavoro. Per quanto riguarda gli accordi tra impresa e **rappresentanti dei lavoratori**, nel Gruppo vigono **accordi formali** con le Organizzazioni sindacali che intendono promuovere interventi tesi a favorire lo sviluppo della cultura della sicurezza e della prevenzione tra i lavoratori, attraverso il tempestivo aggiornamento della formazione dei dipendenti, anche per effetto dell'introduzione di nuove apparecchiature o nuove tecnologie.

ESRS 2 IRO-1 - Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il Gruppo FS ha condotto l'analisi di doppia rilevanza in conformità con gli standard ESRS e le linee guida «IG 1: Materiality Assessment Implementation Guidance». In particolare, al fine di ottemperare alle richieste di normativa e standard, tale processo ha tenuto in considerazione le **società incluse nel perimetro di consolidamento integrale**. Inoltre, sono state analizzate non solo le attività proprie dell'impresa ma anche l'intera gamma di attività, risorse e relazioni legate al modello di business dell'impresa e all'ambiente esterno in cui opera: si è trattato, quindi, di un'analisi

48. Diverse sono le associazioni di categoria con cui il Gruppo interagisce, come ad esempio: Confindustria e le sue articolazioni territoriali, Agens, Federtrasporto, Federturismo, Assonime, Accredia, Anima per il Sociale, FIRE - Federazione Italiana per l'uso Razionale dell'Energia e Carbon Disclosure Project (CDP) nonché WEC Italia (World Energy Council).
In ambito europeo, il Gruppo opera in raccordo con numerose associazioni di settore, quali la Comunità delle Imprese Ferroviarie e delle Infrastrutture Europee (CER), che cura gli interessi settoriali presso le principali istituzioni europee (Commissione, Parlamento, Consiglio), e favorisce il dialogo tra le imprese e gli organi decisionali; partecipa ai gruppi specifici di lavoro presso l'organizzazione ferroviaria internazionale UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) e presso l'Agenzia ferroviaria Europea (ERA). In aggiunta, il Gruppo collabora anche con numerose organizzazioni e fondazioni: Asvis, United Nation Global Compact, Global Reporting Initiative, Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, Legambiente, Railsponsible, Kyoto Club, Green Building Council (GBC), Associazione Infrastrutture Sostenibili, AGICI, Consumer's Forum, Corporate Forum on Sustainable Finance, Fondazione Return, Fondazione CN MOST.

comprensiva della **catena del valore** del Gruppo, così come richiesto dall'ESRS 1 – Prescrizioni Generali. All'interno del paragrafo *Modello di business e strategia* sono disponibili le informazioni necessarie per comprendere le principali caratteristiche della catena del valore, a monte e a valle.
Il processo è stato strutturato secondo le seguenti fasi:

- **comprensione del contesto interno ed esterno**, comprensiva di analisi della normativa e delle disclosure di peer e competitor, con particolare riferimento all'analisi di doppia rilevanza e alla mappatura e coinvolgimento degli stakeholder. In particolare, l'analisi del contesto ha incluso:
  - attività di mappatura e prioritizzazione degli stakeholder del Gruppo FS (in coerenza con standard autorevoli in materia, quale l'AA1000SES), al fine di identificare la rilevanza di ciascuna categoria e il miglior metodo di engagement; ciascuna società ha valutato i propri stakeholder in termini di dipendenza, influenza e urgenza, ottenendo in tal modo un valore di priorità: questo processo ha consentito un engagement coerente e mirato;
  - analisi propedeutica all'individuazione di topic, sub-topic e sub-sub-topic applicabili alla realtà del Gruppo e all'eventuale rilevazione di specifici sustainability matter aggiuntivi e non compresi nella lista fornita dall'EFRAG all'interno dell'ESRS 1 – RA16;
  - mappatura della catena del valore del Gruppo con identificazione delle sue fasi e dei principali attori coinvolti in ciascuna di esse.

  Questa fase ha, quindi, permesso la definizione di una lista di impatti, rischi e opportunità (IRO) correlati ai sustainability matter applicabili ai settori di rifermento;
- **identificazione degli impatti, rischi e opportunità** effettivamente applicabili alle varie società del Gruppo, attraverso anche il coinvolgimento di esperti interni;
- **valutazione e determinazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti**, relazionati ai vari sustainability matter, mediante il coinvolgimento di esperti interni alle varie società (technical matter expert e financial matter expert) e, in riferimento ai soli impatti, anche di esperti esterni[49] (attraverso questionari di valutazione e/o interviste, precedute da workshop illustrativi della relativa metodologia);
- **reporting** (secondo le disposizioni dell'EFRAG) dei risultati e degli opportuni elementi richiesti da standard e normativa.

In merito alla fase di **valutazione**, la rilevanza degli impatti è stata determinata valutando le dimensioni di "gravità" e "probabilità". La dimensione di gravità è composta dai seguenti parametri:

- Scale ("entità"): quanto sono gravi gli effetti dell'impatto negativo o quanti benefici genera l'impatto positivo per le persone o l'ambiente;
- Scope ("portata"): quanto è diffuso l'impatto;
- Irremediable character ("carattere di irrimediabilità"): se e quanto è difficile rimediare al danno prodotto dall'impatto (parametro applicabile ai soli impatti negativi).

Inoltre, per ciascun impatto negativo, si è valutato se potessero insorgere eventuali violazioni dei diritti umani, facendo prevalere in quel caso la gravità sulla probabilità, come delineato dagli standard ESRS.
Per gli stakeholder esterni, al fine di rendere l'attività più agevole per i profili coinvolti, è stata richiesta una sola valutazione di gravità, comprensiva dei tre sotto-parametri sopra indicati.
In relazione, invece, ai rischi e alle opportunità, la valutazione si è basata su:

- probabilità: frequenza con cui può manifestarsi l'evento (rischio o opportunità) con effetto finanziario;
- effetto finanziario atteso: entità potenziale degli effetti connessi al manifestarsi dell'evento (rischio o opportunità), misurati nel breve e medio periodo (1, 2-5 anni), coerentemente con l'orizzonte temporale di pianificazione strategica e industriale.

Gli effetti finanziari attesi derivanti dalla manifestazione di un evento di rischio o opportunità sono stati valutati considerando tre KPI economico-finanziari, attraverso soglie quali-quantitative:

- risultato economico e sviluppo dell'impresa (EBITDA);
- situazione patrimoniale-finanziaria (CIN);
- flussi finanziari (PFN).

Per entrambe le dimensioni di doppia rilevanza, i parametri sono stati valutati secondo scale quali-quantitative (i cui valori vanno da 1 a 5) e i contributi delle varie società coinvolte sono stati poi aggregati attraverso l'utilizzo di pesi derivati da **indicatori di business** (consistenze finali dei dipendenti, fatturato e attivo stato patrimoniale), per ottenere valori di impact materiality (impatti) e financial materiality (rischi e opportunità). Tale aggregazione ha permesso di definire una classifica delle tematiche di sostenibilità e dei relativi impatti, rischi e opportunità a livello consolidato di Gruppo. Successivamente sono state applicate **soglie di materialità** per individuare gli IRO e i relativi sustainability matter rilevanti per il Gruppo: per gli

49. Gli stakeholder intervistati appartengono alle seguenti 3 categorie: Comunità scientifica, Enti e Istituzioni e Organizzazioni della società civile.

impatti è stata fissata una soglia a 3, sulla base della distribuzione, media e mediana degli score; i rischi e le opportunità sono stati clusterizzati in 4 classi (BASSO, MEDIO-BASSO, MEDIO-ALTO, ALTO) e sono stati individuati come rilevanti quelli rientrati almeno nella fascia MEDIO-BASSO (es. score > 1,413 "BASSO").

Il processo svolto per valutare la rilevanza di impatti, rischi e opportunità individuati dal Gruppo FS per il presente esercizio ha ricalcato le macro-fasi in cui era stato strutturato il processo relativo al precedente periodo di riferimento, con un aggiornamento in termini di metodologia e contenuti, necessario ad assicurare coerenza con la normativa e gli standard ESRS. Già per lo scorso FY, peraltro, il processo era stato svolto in ottica di avvicinamento graduale alla CSRD e agli ESRS. In particolare, era stata svolta un'analisi del contesto funzionale all'identificazione dei sustainability matter e dei relativi impatti, sottoposti poi a valutazione. Era stata indagata, quindi, la sola dimensione della impact materiality dei sustainability matter del Gruppo FS. Per questo esercizio, invece:

- è stato ampliato il perimetro delle società coinvolte ed è stata svolta un'analisi della catena del valore di Gruppo;
- l'analisi del contesto ha portato alla redazione di una lista di sustainability matter coerente con la lista ex ESRS 1 RA 16, e di una lista di IRO;
- è stata valutata non solo la dimensione della rilevanza d'impatto ma anche quella della rilevanza finanziaria (rischi e opportunità).

Pertanto, non è possibile effettuare una disclosure in termini di cambiamenti intervenuti negli IRO rispetto al precedente periodo di riferimento, in quanto i framework normativi sono differenti.
Per le informazioni riguardo il processo decisionale e le relative procedure di controllo interno in relazione alla rendicontazione di sostenibilità, si rimanda al paragrafo *Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.
Il Gruppo FS pone particolare attenzione alla gestione dei rischi nei processi aziendali. A tal fine ha definito metodologie, tassonomie e metriche adottate omogeneamente da tutto il Gruppo FS, e sviluppato modalità di analisi funzionali ai diversi contesti di applicazione. Nell'ambito della rendicontazione consolidata di sostenibilità è stata sviluppata una specifica attività di identificazione e valutazione dei rischi e delle opportunità di carattere finanziario (financial materiality), che costituisce parte integrante del processo di doppia rilevanza.
L'analisi di doppia rilevanza si inserisce nel modello di governance della sostenibilità del Gruppo FS, di cui la prima fase è rappresentata dall'analisi del contesto. Di conseguenza, l'analisi di doppia rilevanza è un elemento cardine per l'intera **strategia** del Gruppo in quanto ne rappresenta uno dei momenti iniziali da cui prende le mosse l'intero processo strategico, e dunque utile a comprendere gli ambiti di intervento prioritari per le scelte strategiche dell'organizzazione. In aggiunta, le opportunità sono individuate e valutate anche tenendo conto dei lineamenti di pianificazione in relazione ai temi di sostenibilità, che rientrano nel processo di gestione complessiva del Gruppo.
In relazione alla **resilienza della strategia e del modello di business del Gruppo** in merito alla capacità di affrontare impatti e rischi rilevanti e di sfruttare opportunità rilevanti, si rimanda al paragrafo *Risk Management, Piano Strategico 2025-2029* e alla sezione specifica all'interno del paragrafo *Cambiamenti climatici,* in cui si fa riferimento all'analisi di resilienza specifica per il cambiamento climatico, che risulta tra le tematiche di sostenibilità più rilevanti.

ESRS 2 IRO-2 - Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa

Di seguito si riportano i sustainability matter correlati agli ESRS tematici, risultati rilevanti nell'ambito del processo di "doppia rilevanza" di Gruppo:

⊕ Tematiche Entity specific

ESRS			Tematiche rilevanti di Gruppo	
Topic	**Sub-Topic**	**Sub-sub-Topic**	**Sustainability Matter I° livello**	**Sustainability Matter II° livello**
ESRS E1 Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	-	Adattamento al cambiamento climatico	**Adattamento delle aree urbane al cambiamento climatico**
				Adattamento delle infrastrutture al cambiamento climatico
				Adattamento dei mezzi e servizi di mobilità al cambiamento climatico
	Mitigazione dei cambiamenti climatici	-	Mitigazione dei cambiamenti climatici	**Emissioni di GES**
	Energia	-		**Energia**
ESRS E2 Inquinamento	Inquinamento del suolo	-	Inquinamento	**Inquinamento del suolo**
	Inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari	-		**Inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari**
	Sostanze preoccupanti	-		**Sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti**
	Sostanze estremamente preoccupanti	-		
	-	-		⊕ **Inquinamento luminoso**
	-	-		⊕ **Inquinamento da agenti fisici (rumore e vibrazioni)**
ESRS E3 Acque e risorse marine	Acque	Consumo idrico	Acque	**Consumo idrico**
		Prelievi idrici		**Prelievi idrici**
		Scarichi di acque		**Scarichi idrici**
		Scarichi di acque negli oceani		
ESRS E4 Biodiversità ed ecosistemi	Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità	Cambiamenti climatici	Biodiversità ed ecosistemi	**Influenza sulla biodiversità e sulle specie**
		Cambiamento di uso del suolo, dell'acqua dolce e del mare		
		Sfruttamento diretto		
		Inquinamento		
		Altro		
	Impatti sullo stato delle specie	Esempi: - Dimensioni della popolazione di una specie - Rischio di estinzione globale di una specie		
	Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	Esempi: - Degrado del suolo - Desertificazione - Impermeabilizzazione del suolo		**Ecosistemi e servizi ecosistemici**
	Impatti e dipendenze in termini di servizi ecosistemici	-		

Tematiche Entity specific

ESRS			Tematiche rilevanti di Gruppo	
Topic	**Sub-Topic**	**Sub-sub-Topic**	**Sustainability Matter I° livello**	**Sustainability Matter II° livello**
ESRS E5 Economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	-	Economia circolare	**Gestione dei materiali**
	Rifiuti	-		**Gestione dei rifiuti**
ESRS S1 Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura	Condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei dipendenti	**Condizioni di lavoro e protezione sociale**
		Orario di lavoro		
		Salari adeguati		
		Dialogo sociale		
		Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori		
		Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi		
		Equilibrio tra vita professionale e vita privata		**Coinvolgimento e cura del benessere delle persone**
		Salute e sicurezza		**Salute e sicurezza sul lavoro dei dipendenti della Società**
	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore	Inclusione, valorizzazione e sviluppo dei dipendenti	**Selezione, valorizzazione e sviluppo delle persone**
		Formazione e sviluppo delle competenze		
		Occupazione e inclusione delle persone con disabilità		**Inclusione e valorizzazione delle diversità**
		Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro		
		Diversità		
	Altri diritti connessi al lavoro	Alloggi adeguati	Altri diritti legati al lavoro dei dipendenti	**Alloggi e ambienti di lavoro adeguati**
		Riservatezza		**Protezione dati dei dipendenti e sicurezza informatica**

Tematiche Entity specific

ESRS			Tematiche rilevanti di Gruppo	
Topic	**Sub-Topic**	**Sub-sub-Topic**	**Sustainability Matter I° livello**	**Sustainability Matter II° livello**
ESRS S2 Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura	Lavoratori nella catena del valore	**Condizioni di lavoro e protezione sociale dei lavoratori nella catena del valore**
		Orario di lavoro		
		Salari adeguati		
		Dialogo sociale		
		Libertà di associazione, compresa l'esistenza di comitati aziendali		
		Contrattazione collettiva, Equilibrio tra vita professionale e vita privata		
		Salute e sicurezza		**Salute e sicurezza sul lavoro dei dipendenti della catena del valore**
	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore		**Parità di trattamento e di opportunità per i lavoratori nella catena del valore**
		Formazione e sviluppo delle competenze		
		Occupazione e inclusione delle persone con disabilità		
		Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro		
		Diversità		
	Altri diritti connessi al lavoro	Lavoro minorile		**Altri diritti connessi al lavoro nella catena del valore**
		Lavoro forzato		
		Alloggi adeguati		
		Acqua e servizi igienico-sanitari		

Tematiche Entity specific

ESRS			Tematiche rilevanti di Gruppo	
Topic	**Sub-Topic**	**Sub-sub-Topic**	**Sustainability Matter I° livello**	**Sustainability Matter II° livello**
ESRS S3 Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio	Tutela e valorizzazione del territorio	**Riqualificazione del territorio**
				Valorizzazione e tutela del patrimonio storico, sociale, culturale e naturale
			Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci	**Sviluppo e potenziamento di nuovi servizi di collegamento tra i sistemi di mobilità**
				Promozione di nuove soluzioni di mobilità
				Rinnovamento dei mezzi di trasporto
			Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture	**Sviluppo, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture, nodi urbani e stazioni**
				Integrazione e sviluppo di collegamenti tra le reti infrastrutturali di trasporto
				Progettazione e realizzazione sostenibile delle infrastrutture
				Promozione e diffusione di stazioni di ricarica e rifornimento per veicoli a basso impatto ambientale
				Sviluppo socio-economico del territorio
	Diritti civili e politici delle comunità	Libertà di espressione		**Ascolto delle istanze degli stakeholder**
	-	-	Supporto alle comunità	**Coesione sociale**
				Iniziative di caring esterno
				Iniziative di innovazione sociale
				Volontariato d'impresa
				Iniziative di promozione culturale, sociale e artistica
ESRS S4 Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	Riservatezza	Valore al cliente	**Protezione dati di clienti/utenti e sicurezza informatica**
		Libertà di espressione		**Qualità del servizio**
		Accesso a informazioni (di qualità)		
	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Non discriminazione		**Fruibilità e accessibilità dei servizi**
		Accesso a prodotti e servizi		
		Pratiche commerciali responsabili		
	Sicurezza personale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Salute e sicurezza	Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset	**Sicurezza e affidabilità delle infrastrutture ferroviarie (linee e stazioni) e stradali**
		Sicurezza della persona		**Sicurezza e affidabilità dei mezzi di trasporto**
				Sicurezza e affidabilità degli altri asset (es. officine, parcheggi, immobili, terminali, ecc.)
		Protezione dei bambini		**Protezione dei viaggiatori, delle infrastrutture, dei mezzi di trasporto e degli asset immobiliari da danni provocati da terzi**

Tematiche Entity specific

ESRS			Tematiche rilevanti di Gruppo	
Topic	**Sub-Topic**	**Sub-sub-Topic**	**Sustainability Matter I° livello**	**Sustainability Matter II° livello**
ESRS G1 Condotta delle imprese	Cultura d'impresa	-	Conduzione etica e responsabile del business	**Etica, integrità e trasparenza nel business**
	Protezione degli informatori	-		
	Impegno politico e attività di lobbying	-		
	Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individuazione compresa la formazione		**Lotta alla corruzione**
		Incidenti		
	Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento	-	Sostenibilità della catena di fornitura	**Gestione responsabile dei fornitori**
				Acquisti responsabili

ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Le tabelle di seguito riportano una rappresentazione degli IRO rilevanti per ciascun sustainability matter di I livello, con la descrizione di dove sono concentrati (operazioni proprie e/o catena del valore), il loro carattere prevalente (positivo/negativo), la loro effettività o potenzialità e l'orizzonte temporale di riferimento. Per ulteriori informazioni in merito agli impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo FS si rimanda ai corrispondenti ESRS tematici.

Tematiche relative ai cambiamenti climatici (ESRS E1)

Mitigazione del cambiamento climatico

Il settore dei trasporti può giocare un ruolo determinante nella lotta al cambiamento climatico grazie all'adozione di azioni di mitigazione, ovvero azioni che consentono di ridurre o prevenire le emissioni di gas serra. L'attuale sistema di mobilità incide infatti per circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'Europa e l'atteso incremento della domanda rischia di aumentare la sua impronta carbonica. Differenti **scelte di mobilità** nelle abitudini quotidiane verso mezzi a basso impatto ambientale, consentono riduzioni sui volumi di emissioni, oltre a portare un **miglioramento in termini di traffico, sicurezza e inquinamento**. Sotto il profilo energetico e delle emissioni, il **trasporto ferroviario** può fornire un grande contributo: il trasporto su ferro elettrificato ad esempio, oltre a essere molto più efficiente del trasporto su gomma, può beneficiare di un mix energetico nazionale che impiega sempre più fonti rinnovabili per il sistema elettrico (oltre il 40% in Italia). Quale **primo consumatore di energia elettrica in Italia**, il Gruppo FS lavora per ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra (GES), anche nell'ottica di essere meno vulnerabile ed esposto all'effetto economico-finanziario dei rischi di transizione quali, ad esempio: quelli connessi a cambiamenti normativi e regolatori (es. sui limiti di emissioni di gas serra), a provvedimenti sfavorevoli o adottati in ritardo, e alla possibilità di modifiche in corso d'opera in progetti infrastrutturali ad alta intensità carbonica. Dal punto di vista di mercato, i rischi principali riguardano ad esempio la dipendenza economica da clienti e partner con alti livelli di emissioni. Inoltre, la concorrenza potrebbe intensificarsi, con competitor che sviluppano politiche commerciali più competitive e virtuose. Tuttavia, la transizione verso un modello a basse emissioni crea anche opportunità. In ambito giuridico e politico, il Gruppo FS potrebbe beneficiare di nuove fonti di finanziamento pubblico e consolidare il suo ruolo da leader nella decarbonizzazione dei trasporti. In ambito di mercato, si presentano occasioni per espandere l'offerta di trasporto a basse emissioni, sviluppando nuove partnership e servizi innovativi. Dal punto di vista tecnologico, l'investimento in risorse più sostenibili e nella progettazione di soluzioni green potrà migliorare l'efficienza energetica operativa. Infine, sul piano reputazionale, il cambiamento delle preferenze dei clienti verso soluzioni di trasporto climaticamente neutre potrebbe generare nuovi ricavi, dando al gruppo l'opportunità di migliorare la propria posizione sul mercato.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti indiretti sul cambiamento climatico legati alle emissioni generate lungo la catena del valore ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Effetti sul cambiamento climatico legati ai servizi di mobilità del Gruppo ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Effetti diretti sul cambiamento climatico legati ai consumi energetici nello svolgimento delle attività del Gruppo ● ✓	x	x		Breve periodo
Rischi[50]				
Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi		x		Breve periodo, Medio periodo
Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		x		Medio periodo
Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione		x		Medio periodo
Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dell'offerta commerciale (prodotti, servizi, pricing)		x		Breve periodo, Medio periodo
Dipendenza da cliente/partner chiave		x		Medio periodo
Inadeguato dimensionamento dell'organico		x		Breve periodo, Medio periodo
Modifiche in corso d'opera		x		Breve periodo, Medio periodo
Nuove politiche commerciali offerte dai competitor		x		Medio periodo
Scenario inflattivo e incremento prezzi		x		Breve periodo, Medio periodo
Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime		x		Medio periodo
Opportunità				
Adozione di un sistema di prevenzione dei danni		x		Medio periodo
Ampliamento dell'offerta attraverso partnership	x			Medio periodo
Attività di progettazione, realizzazione e sviluppo climate proof		x		Medio periodo
Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti		x	x	Medio periodo
Diversificazione delle risorse concentrate in asset critici		x		Breve periodo, Medio periodo
Ingresso in nuovi mercati			x	Medio periodo
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		Medio periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement	x			Breve periodo, Medio periodo
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		Breve periodo, Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Medio periodo
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

50. Per una disamina più esaustiva dei rischi di transizione connessi alla low carbon economy si faccia riferimento alla sezione dedicata in ambito E1 – Cambiamenti climatici.



Adattamento al cambiamento climatico

In parallelo alla mitigazione, è fondamentale affrontare la sfida dell'**adattamento**. Il cambiamento climatico è già in corso e, sebbene gli sforzi globali siano concentrati sulla riduzione delle emissioni, **è necessario che le infrastrutture, i sistemi di trasporto e le aree urbane siano preparate** a far fronte a eventi climatici estremi sempre più frequenti e intensi come alluvioni, frane, ondate di calore etc. In particolare, il sistema ferroviario e stradale italiano deve essere reso resiliente per rispondere a queste sfide. Oltre ai rischi fisici e agli effetti diretti degli eventi climatici estremi (es. forti precipitazioni) e dei mutamenti cronici (es. innalzamento del livello del mare), i business del Gruppo sono esposti anche a effetti rilevanti connessi alla transizione verso la resilienza climatica; si pensi ad esempio ai repentini cambiamenti nelle normative e orientamenti sulla progettazione di asset resilienti al clima, che potrebbero comportare costi organizzativi ed economici per l'adeguamento agli stessi; oppure si pensi alla potenziale criticità nelle relazioni con gli stakeholders, con riferimento all'assenza di allineamento rispetto alle evoluzioni normative sull'adattamento al cambiamento climatico, che potrebbero generare ritardi nella realizzazione delle opere, con conseguenti aumenti di costi. Nel promuovere un sistema di trasporti più sostenibile e resiliente, è cruciale investire nell'adattamento al cambiamento climatico, sia attraverso il **rafforzamento e la modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali esistenti**, per proteggerle dagli impatti degli eventi climatici estremi e dei mutamenti cronici che possono danneggiare la rete e determinare interruzioni del servizio, sia attraverso **attività di progettazione, realizzazione e sviluppo di asset "climate proof"** che consentono di ottimizzare la sicurezza e l'affidabilità dei servizi di mobilità del Gruppo. Anche la diffusione di nuove tecnologie "disruptive" può contribuire in termini di opportunità al rafforzamento della capacità di adattamento dei sistemi di mobilità rispetto alle conseguenze del cambiamento climatico e della fragilità del territorio (es. tecnologie per il monitoraggio rail e road e sviluppo di piattaforme previsionali per l'analisi e la gestione degli impatti meteo-climatici), per una gestione più tempestiva ed economicamente efficiente delle conseguenze della manifestazione degli hazards climatici. Investire in misure, soluzioni e strumenti finalizzati all'adattamento al cambiamento climatico, inoltre, permette all'organizzazione di avere una maggiore possibilità di accedere a nuovi fondi pubblici per sostenere finanziariamente le azioni stesse (es. fondi PNRR, PUMS, PULS come forme di contribuzione pubbliche al fine di rendere più sostenibili asset di proprietà prossimi ai centri urbani), impattando positivamente i flussi finanziari delle società che sostengono i progetti.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti su affidabilità e continuità del servizio legati a mezzi e servizi di mobilità ● ✓	x		x	Breve periodo
Effetti sulla continuità territoriale ● ✓	x	x	x	Medio periodo
Effetti sull'affidabilità e continuità del servizio legati alle infrastrutture ● ⧖		x	x	Medio periodo
Effetti sulla continuità dei servizi derivanti dall'adattamento degli asset urbani ● ✓	x	x	x	Medio periodo
Rischi[51]				
Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi		x		Medio periodo
Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		x		Breve periodo, Medio periodo
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x	x	x	Breve periodo, Medio periodo
Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione		x		Breve periodo, Medio periodo
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali		x		Breve periodo, Medio periodo
Eventi meteoclimatici estremi		x		Breve periodo, Medio periodo
Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici		x		Breve periodo, Medio periodo
Modifiche in corso d'opera		x		Medio periodo
Mutamenti climatici cronici		x		Medio periodo
Oscillazione dei tassi di interesse		x		Breve periodo, Medio periodo
Sospensione dei contratti	x	x	x	Medio periodo
Opportunità				
Adozione di un sistema di prevenzione dei danni		x		Medio periodo
Ampliamento dell'offerta attraverso partnership		x	x	Breve periodo, Medio periodo
Attività di progettazione, realizzazione e sviluppo climate proof		x		Medio periodo
Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti		x		Breve periodo, Medio periodo
Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		x		Medio periodo
Esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti		x		Medio periodo
Ingresso in nuovi mercati			x	Breve periodo, Medio periodo
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		Breve periodo, Medio periodo
Ottimizzare le dipendenze e le opportunità degli impatti sui servizi ecosistemici e sulla biodiversità		x		Medio periodo
Partecipazione a sistemi territoriali		x		Medio periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement		x		Breve periodo, Medio periodo
Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali "disruptive"		x		Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Breve periodo, Medio periodo
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		Medio periodo
Sostituzione di prodotti e servizi esistenti con opzioni a minore impatto sulle risorse ambientali		x		Breve periodo, Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

51. Per una disamina più esaustiva dei rischi fisici e di transizione connessi alla resilienza climatica si faccia riferimento alla sezione dedicata in ambito E1 – Cambiamenti climatici.

Tematiche relative all'inquinamento (ESRS E2)

Inquinamento

Il Gruppo è impegnato a tenere sotto controllo diverse tipologie di **inquinamento, in particolare l'inquinamento del suolo e l'inquinamento da agenti fisici (rumore e vibrazioni), aspetto tipico del settore ferroviario e stradale**. Ognuno di questi elementi porta con sé impatti, rischi e opportunità che richiedono un approccio integrato di prevenzione, mitigazione e innovazione. L'inquinamento del suolo è **causato principalmente dalle attività industriali di lunga durata**, dal traffico e dall'uso di sostanze chimiche. Nel contesto in cui opera il Gruppo, il rischio di contaminazione del suolo **può derivare da perdite di carburante, spillamento di oli e altri fluidi** utilizzati per la manutenzione dei mezzi e delle infrastrutture mentre la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto possono provocare dispersione di sostanze inquinanti nel terreno. **Il rumore e le vibrazioni derivanti dal passaggio dei treni e degli autoveicoli** possono produrre un impatto ambientale significativo, soprattutto nelle aree urbane e residenziali. I treni generano rumore prevalentemente a causa della rumorosità del motore in movimento a bassa velocità, del rotolamento delle ruote sui binari, dell'aerodinamicità a medie e alte velocità e dei sistemi di frenata. Le vibrazioni, analogamente, possono propagarsi attraverso il terreno e le strutture edilizie, causando disturbi alle persone e danni alle cose.
Tra le opportunità generate dal tema dell'inquinamento, è rilevante la possibilità di ricevere nuove forme di contributi e fondi pubblici, ad esempio per l'acquisto/utilizzo di componenti a ridotte emissioni sonore e per attività di revamping per sostituzione di motori e dei sistemi di frenatura o componenti dei locomotori. È rilevante per il Gruppo anche lo scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative e la sostituzione di prodotti e servizi esistenti con opzioni a minore impatto sulle risorse ambientali, in un'ottica di riduzione della pressione sull'ambiente e di contenimento dei costi di ripristino (es. di bonifica). Un rischio rilevante inerente all'inquinamento è di natura giuridica / politica, in quanto un cambiamento del quadro normativo (es. modifica ai limiti di emissione) in ragione della dimensione e della complessità delle operation potrebbe comportare nuovi investimenti per adattare i propri asset ai nuovi requisiti. **Altre tipologie di inquinamento**, meno significative in termini di impatto, ma che presentano rischi e/o opportunità associate alla loro gestione sono l'inquinamento luminoso e l'inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari, potenzialmente causato dall'utilizzo di sostanze pericolose e dalla loro accidentale dispersione nell'ambiente. L'inquinamento luminoso può essere causato da un'impropria o eccessiva illuminazione artificiale che disturba l'ambiente naturale, alterando i ritmi circadiani degli esseri viventi, compresi gli esseri umani, e influendo negativamente sugli ecosistemi locali. L'inquinamento luminoso può essere originato dagli impianti di illuminazione posti al servizio di infrastrutture stradali e ferroviarie, delle stazioni, di scali e delle aree di sosta attivi nelle ore notturne. Per quanto riguarda, invece, l'inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari, le aree maggiormente esposte a rischio di contaminazione del suolo sono quelle attraversate dalle infrastrutture stradali e ferroviarie dove possono essere presenti contaminanti costituiti da metalli pesanti che derivano principalmente dai processi di abrasione che si verificano durante la marcia dei treni oppure ove viene effettuato il controllo della vegetazione infestante tramite l'utilizzo di tecniche di diserbo chimico. Anche i corsi d'acqua o le aree destinate ad uso agricolo possono essere interessati da eventuali fenomeni di contaminazione, con riferimento ai rischi sopra citati.
Su tutti i punti elencati, il Gruppo è costantemente impegnato attraverso attività di previsione, prevenzione e mitigazione dei rischi e gestione e superamento delle emergenze nel rispetto della normativa ambientale, secondo il principio di precauzione. Il Gruppo ha un'importante **responsabilità nella gestione degli impatti ambientali associati all'inquinamento, sia nella fase operativa quotidiana sia nelle politiche di lungo periodo**. L'inquinamento è un tema chiave che richiede un impegno costante per ridurre i rischi, affrontare le problematiche e cogliere le opportunità di innovazione.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sullo stato del suolo legati all'inquinamento ● ⌛	x	x		Lungo periodo
Rischi				
Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi		x		Medio periodo
Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		x		Medio periodo
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)		x		Medio periodo
Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici		x		Medio periodo
Inadeguata performance del fornitore/appaltatore	x			Medio periodo
Modifiche in corso d'opera		x		Medio periodo
Non conformità di clausole contrattuali a normative/procedure interne		x		Medio periodo
Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali "disruptive"		x		Medio periodo
Scenario inflattivo e incremento prezzi		x		Medio periodo
Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime		x		Medio periodo
Opportunità				
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		Medio periodo
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		Medio periodo
Sostituzione di prodotti e servizi esistenti con opzioni a minore impatto sulle risorse ambientali		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Tematiche relative alle acque e risorse marine (ESRS E3)

Acque

La corretta gestione delle acque riveste da sempre un ruolo di assoluto rilievo nella modalità di svolgimento delle attività del Gruppo, nella consapevolezza del valore delle risorse idriche e dei rischi che possono derivare dalla loro **compromissione in termini di qualità e dalla scarsità**. Il Gruppo è presente in molte aree caratterizzate da stress idrico e, per questa ragione, l'acqua rappresenta una risorsa cruciale per le attività condotte dal Gruppo, in particolare nei settori delle Infrastrutture e del Trasporto Passeggeri. All'interno di queste ultime, l'acqua viene utilizzata per processi industriali, tecnologici e per scopi igienico-sanitari per garantire condizioni di lavoro idonee ai dipendenti e alle maestranze e la qualità del servizio reso ai clienti, garantendo la sanificazione e la pulizia dei treni e delle stazioni e la disponibilità di acqua per i servizi essenziali. Il Gruppo FS considera indispensabile gestire al meglio la risorsa idrica anche per affrontare in anticipo le sfide connesse con il cambiamento climatico, poiché queste riguarderanno anche la disponibilità di acqua e la sua qualità. La scarsità d'acqua così come fenomeni idrologici causati da piogge intense, insieme alle temperature elevate, potrebbe danneggiare le infrastrutture, come binari, strade, stazioni e impianti, compromettendo la continuità dei servizi e aumentando i costi operativi e di manutenzione. Anticipare tali scenari può contribuire a prevenire o mitigare **crisi idriche**, che potrebbero avere conseguenze importanti sull'operatività, la **qualità dei processi e la sostenibilità economica dei servizi erogati dal Gruppo**. L'utilizzo per usi industriali dell'acqua da parte delle società del Gruppo rende importante monitorare la **gestione della qualità degli scarichi idrici** e sviluppare soluzioni innovative in merito al trattamento delle acque reflue, in particolare in aree soggette a stress idrico ove potrebbe essere compromessa la capacità ricettiva dei corpi idrici. Inoltre, l'operatività del Gruppo si configura in buona parte attraverso gare d'appalto, le cui attività vedono coinvolta la risorsa idrica in maniera significativa (si pensi, ad esempio, alle tecniche ingegneristiche di scavo). In tale contesto, quindi, assume un ruolo fondamentale anche **la sensibilizzazione dei partner commerciali** inseriti nella catena del valore delle società e la

loro integrazione nella predisposizione di proposte innovative di natura sia tecnologica sia gestionale. La gestione delle risorse idriche presenta, quindi, sfide importanti, ma anche significative opportunità per il Gruppo. Investire in pratiche sostenibili e in tecnologie innovative può **ridurre i rischi legati alla scarsità, all'inquinamento e alle perdite idriche**, mentre allo stesso tempo offre **opportunità di risparmio, miglioramento dell'efficienza e rafforzamento della reputazione aziendale**.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul funzionamento dell'ecosistema legati all'immissione di scarichi idrici ● ⧖	x	x		Breve periodo
Effetti sul volume di risorse idriche disponibili per l'uso umano o ecologico ● ⧖	x	x		Lungo periodo
Rischi				
Ambiente naturale contaminato, danneggiato o collasso dell'ecosistema		x		Breve periodo, Medio periodo
Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		x		Medio periodo
Difficile reperibilità di beni e servizi	x			Breve periodo, Medio periodo
Inadeguatezza o obsolescenza dell'infrastruttura e degli strumenti tecnologici e digitali		x		Medio periodo
Inadeguato dimensionamento dell'organico		x		Breve periodo, Medio periodo
Inadeguato scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		Breve periodo, Medio periodo
Opportunità				
Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali "disruptive"		x		Medio periodo
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		Medio periodo
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Tematiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi (ESRS E4)

Biodiversità ed ecosistemi

Lo sviluppo di un'opera infrastrutturale, una delle principali attività del Gruppo, può rappresentare una fonte di rischi in termini di **potenziali squilibri degli ecosistemi**. La costruzione e l'espansione delle infrastrutture possono interrompere e frammentare gli **habitat naturali**, riducendo la possibilità per le specie di spostarsi liberamente e minacciando la loro stessa sopravvivenza. Promuovere e salvaguardare la biodiversità nei progetti e negli interventi infrastrutturali favorisce la resilienza degli ecosistemi. Le normative europee e nazionali richiedono sempre di più alle imprese di adottare **misure di gestione ecocompatibile** per minimizzare l'impatto ambientale delle proprie attività. Il rispetto della biodiversità e degli ecosistemi è anche un requisito per ottenere **permessi di costruzione, operare su determinate aree o ricevere incentivi, riducendo il rischio di incorrere in sanzioni o cause legali per danni ambientali**. L'adozione di misure di protezione della biodiversità può generare delle opportunità, come la creazione di esternalità positive connesse ai servizi e prodotti offerti (es. interventi di riforestazione lungo la linea ferroviaria per aumentare l'assorbimento della CO_2) che consentono alle società del Gruppo di accedere a finanziamenti per la realizzazione di nuove opere basate sulla natura (nature-based solution) e di creare benefici in termini reputazionali. Sullo stesso fronte, inoltre, è interesse collaborare con associazioni ambientaliste ed enti locali per creare, per esempio, corridoi ecologici, piantare alberi, proteggere specie a rischio e minimizzare l'alterazione degli ecosistemi, oltre a stimolare l'innovazione tecnologica, con l'introduzione di soluzioni a basso impatto ambientale.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sulla capacità produttiva biologica del suolo che può condurre anche a condizioni desertiche ● ⌛	x	x		Breve periodo
Effetti sulla permeabilità del terreno che inibiscono le possibilità del suolo di esplicare le proprie funzioni vitali ● ⌛	x	x		Breve periodo
Opportunità				
Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti		x		Medio periodo
Esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti		x		Medio periodo
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		Medio periodo
Sostituzione di prodotti e servizi esistenti con opzioni a minore impatto sulle risorse ambientali		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Tematiche relative all'economia circolare e all'uso delle risorse (ESRS E5)

Economia circolare

Il modello di economia circolare supera il paradigma attuale dell'economia lineare, permettendo una **gestione più efficiente delle risorse naturali**, estendendo il ciclo vita dei materiali utilizzati in linea con la gerarchia delle R - from "refuse" to "recover" - e **minimizzando la produzione e dei rifiuti**. La promozione di **pratiche circolari** incide positivamente anche sull'impronta di carbonio del Gruppo. La necessità di introdurre soluzioni circolari stimola l'innovazione, nella ricerca sia di materiali sia di tecnologie. Questo approccio è fondamentale per un'azienda che gestisce grandi infrastrutture e mezzi di trasporto, dove l'efficienza nella gestione dei materiali e dei beni è cruciale. Investire in pratiche di economia circolare può favorire l'innovazione e migliorare la **competitività del Gruppo sul mercato**. Ad esempio, l'adozione di tecnologie e processi circolari può differenziare il Gruppo, rispondendo alla crescente domanda di soluzioni ecologiche da parte di cittadini e istituzioni. Le normative europee e internazionali, inoltre, sempre più promuovono modelli economici circolari, spingendo le aziende ad adottarli più rapidamente. Integrare pratiche circolari nelle operazioni quotidiane, sebbene possa portare a **risparmi significativi a lungo termine**, richiede **costi iniziali** per l'adozione di nuove tecnologie, processi e materiali che possono essere elevati. Il percorso implica, quindi, grandi opportunità di business e reputazionali che, se non ben gestite, possono tramutarsi in rischi di natura giuridica e di mercato. Il tema della gestione dei materiali è particolarmente rilevante in termini di rischi e di opportunità, in quanto le società si stanno muovendo nell'ambito dell'innovazione e riciclo dei materiali per essere meno dipendenti economicamente da determinati critical raw material, ed essere meno esposti a rischi connessi all'interruzione della supply chain e agli scenari inflattivi. Il Gruppo può assumere anche un ruolo attivo e di leadership sulle tematiche dell'economia circolare, con vantaggi reputazionali e nuove partnership, introducendo opportune clausole contrattuali negli schemi di contratto posti a base di gara per promuovere la produzione di materiali mediante processi produttivi più sostenibili.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sull'ambiente legati alla gestione dei materiali contenuti nei rifiuti ● ✓	x	x		Medio periodo
Rischi				
Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti		x		Medio periodo
Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		x		Medio periodo
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Medio periodo
Difficile reperibilità di beni e servizi	x			Medio periodo
Dipendenza da cliente/partner chiave			x	Medio periodo
Emergenze derivanti da eventi antropici		x		Medio periodo
Inadeguata definizione del fabbisogno di beni, servizi e lavori		x		Breve periodo, Medio periodo
Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici	x			Medio periodo
Inadeguata gestione delle crisi		x		Medio periodo
Inadeguatezza o obsolescenza dell'infrastruttura e degli strumenti tecnologici e digitali		x		Medio periodo
Inadempimenti contrattuali attivi e passivi	x		x	Medio periodo
Indisponibilità di materiali o merci	x			Medio periodo
Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime	x	x		Medio periodo
Opportunità				
Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti		x	x	Medio periodo
Diversificazione dei fornitori o appaltatori critici	x			Medio periodo
Diversificazione delle risorse concentrate in asset critici		x		Medio periodo
Ingresso in nuovi mercati		x		Medio periodo
Nuove forme di contributi e fondi pubblici	x			Medio periodo
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		Medio periodo
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		Medio periodo
Strategie di ecodesign		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧗ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Tematiche relative alla forza lavoro propria (ESRS S1)

Condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei dipendenti

Con oltre 96.000 persone il Gruppo FS rappresenta una delle più grandi realtà industriali del Paese, al centro del sistema della mobilità italiana con servizi che spaziano dalla gestione delle infrastrutture ferroviarie e stradali all'erogazione di servizi di trasporto multi-modali. In tale contesto, la gestione delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei dipendenti riveste un ruolo fondamentale, sia per il **benessere delle nostre persone** sia per la **sostenibilità dell'organizzazione**.

Le condizioni di lavoro variano a seconda del ruolo e delle mansioni svolte. Ad esempio, per il personale che lavora sulle linee ferroviarie o nelle stazioni, le condizioni possono essere più difficili rispetto a quelle di chi opera in uffici; tuttavia, l'impegno da parte del Gruppo nel migliorare l'ambiente di lavoro è esteso a tutti i settori di attività, assicurando che il personale abbia accesso a spazi adeguati e **strumenti idonei**, e possa, attraverso le **iniziative di welfare**, aumentare la propria qualità di vita, garantendo una migliore work-life balance (ciò si traduce, ad esempio, in un minore tasso di turnover, mitigando i costi associati al fenomeno). A tal proposito, l'ulteriore rafforzamento

dello stakeholder engagement abilita miglioramenti delle condizioni contrattuali / politiche di welfare che possano aumentare l'ingaggio dei dipendenti e quindi incidere sulla produttività.
Relativamente al rischio di diffusione da parte di terzi di informazioni pregiudizievoli, è opportuno sottolineare l'importanza assegnata al tema e l'attenzione posta alla corretta applicazione del Framework di Data Protection (con riferimento all'ausilio di tecnologia adeguata) per garantire la confidenzialità delle informazioni (si rimanda alla sezione dedicata). In generale, nonostante le misure di sicurezza messe in atto dalle società del Gruppo, le attività connesse in particolare al settore ferroviario comportano rischi per i lavoratori che possono incorrere in infortuni/incidenti e, pertanto, il Gruppo ha una grande responsabilità nel definire politiche di prevenzione, impegni e azioni atti a diffondere una cultura della sicurezza a tutti i livelli organizzativi. In tale ambito, il Gruppo FS promuove, ad esempio, l'individuazione di soluzioni digitali e innovative da applicare alla sicurezza sul lavoro, perseguendo l'obiettivo di massimizzare la cultura della sicurezza con la diffusione delle buone pratiche (scale up). Migliorare le condizioni di lavoro e la salute e sicurezza dei dipendenti, oltre ad essere un imperativo per il Gruppo, consente di generare esternalità positive sia in termini di produttività sia reputazionali, migliorare la qualità dei servizi offerti e l'efficienza operativa, rafforzare l'immagine aziendale e incrementare l'employer branding, attraendo e trattenendo persone e talenti.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul benessere dei dipendenti legati a welfare e work-life balance ● ✓		x		Medio periodo
Effetti sulla stabilità occupazionale e sulla protezione sociale dei dipendenti ● ✓		x		Medio periodo
Effetti sul grado di salute e sicurezza sul lavoro dei dipendenti ● ⧖		x		Lungo periodo
Rischi				
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Breve periodo, Medio periodo
Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento del modello organizzativo		x		Medio periodo
Diffusione da parte di terzi di informazioni pregiudizievoli		x		Medio periodo
Evoluzione delle aspettative del personale (ad es. worklife balance)		x		Medio periodo
Mancata/parziale conformità a normative, regolamenti e standard		x		Medio periodo
Opportunità				
Creazione di posti di lavoro e il miglioramento delle competenze nel contesto di una «transizione giusta»		x		Breve periodo, Medio periodo
Esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti		x	x	Medio periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement		x		Medio periodo
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Breve periodo, Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Inclusione, valorizzazione e sviluppo dei dipendenti

Il Gruppo FS opera nel settore dei trasporti, altamente competitivo e in continua evoluzione, con sempre nuove sfide legate alle tecnologie avanzate, alla digitalizzazione e alla sostenibilità. Investire nella **formazione continua dei dipendenti per rafforzare e migliorare le competenze esistenti nonché svilupparne di nuove e favorire opportunità di crescita a tutti i livelli organizzativi** (scale up di buone pratiche interne), consente al Gruppo di rimanere competitivo e rispondere rapidamente ai cambiamenti del mercato e alle esigenze dei clienti. Il Gruppo FS, quale grande realtà sul territorio nazionale, ha bisogno di attrarre i migliori talenti per continuare a prosperare e innovare e in tale prospettiva emerge l'opportunità di fare leva su innovazioni tecnologiche e digitali, anche disruptive, a supporto di questo processo chiave. Offrire opportunità di sviluppo e promuovere un **ambiente inclusivo** rende il Gruppo un datore di lavoro desiderato e incentiva la motivazione e la soddisfazione sul posto di lavoro, migliorando il **clima lavorativo, la produttività e la qualità del servizio offerto, oltre a potenziare la creatività e l'innovazione**. L'interazione di persone con diversità culturali, generazionali o di background professionale stimola il pensiero creativo e permette di affrontare le sfide in modo più dinamico ed efficace, riducendo il rischio di conflitti interpersonali, discriminazioni e situazioni di emarginazione, rendendo l'azienda più coesa e orientata al lavoro di squadra. Promuovere l'inclusione e lo sviluppo dei dipendenti rappresenta, quindi, per il Gruppo uno strumento per ridurre il rischio di una carenza di figure con competenze specialistiche e permette di cogliere le opportunità significative che ne derivano, come l'aumento dell'innovazione, della motivazione e della fidelizzazione del personale.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sull'inclusività dell'ambiente lavorativo ● ✓		x		Lungo periodo
Effetti sullo sviluppo delle competenze e delle opportunità di crescita professionale dei dipendenti ● ✓		x		Medio periodo
Rischi				
Carenza di figure professionali con competenze specialistiche o emergenti (key people)		x		Breve periodo, Medio periodo
Evoluzione delle aspettative del personale (ad es. worklife balance)		x		Medio periodo
Inadeguato dimensionamento dell'organico		x		Medio periodo
Opportunità				
Offerta di formazione o sviluppo di capacità		x		Breve periodo, Medio periodo
Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali "disruptive"		x		Breve periodo, Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Breve periodo, Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Altri diritti legati al lavoro dei dipendenti

Una parte delle operazioni proprie del Gruppo, sebbene residuale, ha sede in **contesti geografici fuori dall'Italia** e, talvolta, **extra-europei**. In un simile contesto, oltre alla garanzia di condizioni di lavoro e salute e sicurezza ottimali, diventa quindi centrale assicurare il generale rispetto dei diritti legati al lavoro dei propri dipendenti. Ad esempio, ha un ruolo fondamentale la predisposizione di **alloggi e ambienti di lavoro adeguati** che garantiscano la sicurezza ma anche il **benessere psicofisico** di una forza lavoro numerosa e deputata a mansioni molto variegate. Inoltre, in un'epoca di rivoluzione digitale, la **cybersecurity e i rischi associati** rappresentano un elemento di forte attenzione a livello globale. Pertanto, è necessario adoperarsi per affrontare eventuali cyber attack e garantire la continuità dei servizi offerti. I dipendenti del Gruppo hanno, in questo contesto, il diritto di vedere garantite la riservatezza e l'integrità dei propri dati e informazioni personali contro il rischio di data breach, anche in linea con il riconoscimento di tale diritto quale elemento fondamentale per i cittadini dell'Unione Europea. L'impegno nei confronti della tutela dei diritti del lavoro e della protezione dei dati

dei propri dipendenti riduce la possibilità che emergano danni di immagine e contenziosi con i propri lavoratori e con gli stakeholder e contribuisce a costruire una **solida reputazione**, come datore di lavoro etico e responsabile, e il benessere complessivo dell'azienda.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sulla protezione dei dati dei dipendenti ● ⧖		x		Lungo periodo
Effetti sul benessere dei dipendenti legati ad alloggi e ambienti di lavoro ● ⧖		x		Lungo periodo
Rischi				
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Medio periodo
Diffusione da parte di terzi di informazioni pregiudizievoli	x		x	Medio periodo
Mancata/parziale conformità a normative, regolamenti e standard		x		Medio periodo
Mancato rispetto della controparte dei principi etici e degli standard di comportamento del Gruppo	x			Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)



Tematiche relative ai lavoratori nella catena del valore (ESRS S2)

Lavoratori nella catena del valore

Considerati gli importanti volumi di business e il considerevole valore economico generato, la catena del valore del Gruppo comprende una ricca platea di **business partner e fornitori** che offrono una vasta gamma di asset (tra cui materiale rotabile, soluzioni tecnologiche, ecc.). In questo contesto, è fondamentale garantire **adeguate condizioni di lavoro e livelli di salute e sicurezza idonei** per i dipendenti delle ditte appaltatrici e in generale per i lavoratori nella catena del valore che svolgono attività presso i siti di proprietà del Gruppo e che lavorano per le rispettive aziende, nonché assicurare **integrità e riservatezza dei loro dati e informazioni personali**. Il Gruppo pone massima attenzione al verificarsi di contenziosi relativi al pieno rispetto formale delle normative di settore in continua evoluzione, potenzialmente forieri di effetti economici negativi determinati da interruzione dei progetti e costi legali. Il Gruppo può avere anche un ruolo nel favorire il benessere, il rispetto dei diritti del lavoro e dei **principi di diversità e inclusione** anche per i dipendenti dei suoi partner, attraverso l'inclusione di criteri di sostenibilità (obbligatori o premianti) all'interno delle gare bandite (possesso di certificazioni sociali, misure per la tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, attenzione al gender gap nel contesto dei progetti). La promozione di prodotti e servizi basati sulla parità di trattamento nella catena del valore può attrarre consumatori e investitori (istituzionali e non) attenti alla sostenibilità sociale, generando contestualmente un impatto positivo sulla redditività aziendale. Lavorare in sinergia con i propri partner per garantire il rispetto di condizioni lavorative adeguate, di principi di D&I e della salute e sicurezza dei dipendenti nella catena del valore del Gruppo, permette di mostrarsi come player responsabile, facilitando anche l'accesso a possibili contributi e fondi pubblici. Il rafforzamento dello stakeholder engagement, accompagnato dalla digitalizzazione e perseguito anche attraverso l'utilizzo di piattaforme dedicate (come ad esempio il whistleblowing), rappresenta un'opportunità per promuovere una cultura di trasparenza, fiducia e responsabilità verso la società.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul grado di sicurezza sul lavoro dei lavoratori lungo la catena del valore ● ⌛	x		x	Lungo periodo
Effetti sulla tutela dei diritti del lavoro lungo la catena del valore ● ⌛	x		x	Lungo periodo
Rischi				
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Breve Periodo, Medio Periodo
Diffusione da parte di terzi di informazioni pregiudizievoli	x		x	Medio Periodo
Opportunità				
Nuove forme di contributi e fondi pubblici	x			Medio Periodo
Promozione di nuovi prodotti e servizi			x	Medio Periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement	x		x	Medio Periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Tematiche relative alle Comunità interessate (ESRS S3)

Tutela e valorizzazione del territorio

Attraverso l'operatività del Gruppo, con particolare riferimento al settore Urbano, è possibile stimolare le condizioni affinché si realizzino **opere di rinnovamento e rigenerazione di aree dismesse**. Le infrastrutture talvolta rappresentano fratture o vuoti urbani al centro della città che il Gruppo può restituire alle comunità come luoghi verdi, promuovendone la conservazione e il miglioramento dell'attrattività, e contribuendo a preservarne **identità e valore**. Gli interventi di riqualificazione territoriale offrono inoltre l'opportunità di costruire sinergie rispetto ai servizi e prodotti offerti, consentendo anche l'accesso a nuove forme di **contributi e fondi pubblici**. L'impegno del Gruppo per la valorizzazione e la riqualificazione del territorio consente inoltre di migliorare le relazioni

con **stakeholder** istituzionali e locali favorendo da una parte gli incontri fra le parti, giocando un ruolo chiave, dall'altro **nuove forme di partenariato** con le amministrazioni pubbliche, con altre aziende e con le comunità in generale. Il miglioramento di tali relazioni potrebbe fungere da volano per incentivare nuove collaborazioni. A titolo di esempio la partecipazione a programmi volti a migliorare le dotazioni locali connesse alle nuove infrastrutture ferroviarie può aumentare il consenso accelerando i processi autorizzativi. In questo ambito i rischi sono principalmente relativi alla ricchezza del patrimonio artistico e culturale e alle conseguenti relazioni con le Autorità di tutela, ad esempio nella gestione dei cantieri a fronte di ritrovamenti archeologici che potrebbero compromettere il rispetto dei cronoprogrammi. Il Gruppo è volto a cogliere i benefici di un'attenta pianificazione e un efficace coordinamento con gli enti preposti, per garantire contestualmente la migliore tutela del patrimonio e la continuità operativa.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul benessere delle comunità in ottica di creazione di nuovi servizi ● ✔	x	x	x	Medio periodo
Effetti sul patrimonio storico, sociale e culturale del Gruppo ● ✔		x	x	Breve periodo
Rischi				
Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi		x		Breve periodo, Medio Periodo
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali		x		Breve periodo, Medio Periodo
Dipendenza da fornitori o appaltatori critici	x			Breve periodo, Medio Periodo
Inadeguata performance del fornitore/appaltatore	x			Breve periodo, Medio Periodo
Sospensione dei contratti		x		Breve periodo, Medio Periodo
Opportunità				
Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		x		Breve periodo, Medio periodo
Esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti		x		Breve periodo, Medio periodo
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		Medio periodo
Nuove forme di partnerariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese	x	x	x	Breve periodo, Medio periodo
Nuovi programmi volti a migliorare le infrastrutture locali		x		Breve periodo, Medio periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement		x		Breve periodo, Medio periodo
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		Breve periodo, Medio periodo
Partecipazione a sistemi territoriali		x		Breve periodo, Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Breve periodo, Medio periodo

● negativo ● positivo ✔ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci

Il Gruppo FS rappresenta una delle più grandi realtà industriali del Paese ed è il player centrale nel sistema di mobilità e trasporti in Italia. Lo sviluppo di **sistemi di trasporto integrati** che connettono in modo capillare i territori (in relazione allo spostamento di persone e merci), sia in Italia sia in Europa, e contribuiscono a ridurre l'impatto ambientale, a garantire la resilienza delle infrastrutture e a favorire lo sviluppo economico - sociale, rappresenta il core business del Gruppo.

Il mercato pone sfide nuove che comportano la necessità, da un lato, di potenziare il collegamento fra sistemi già esistenti in un'ottica di multi-modalità e shift modale; dall'altro, di prevedere soluzioni di mobilità innovative e sostenibili che riducano l'impatto sul cambiamento climatico e sull'ambiente in generale. Incentivare la mobilità sostenibile e integrata può quindi migliorare la **qualità della vita dei cittadini, ridurre i tempi di consegna e i costi** per le merci stimolando lo **sviluppo economico** di regioni, città e paesi. Inoltre, le **stazioni** possono rappresentare

un punto di contatto con i territori, un polo di servizi e nodo dello scambio intermodale. Incidere sulla mobilità in termini di integrazione e sostenibilità può permette al Gruppo FS di avere un **ruolo di leadership** in termini di **innovazione e advocacy** in materia, con **impatti positivi su ambiente e collettività**, oltre a creare le condizioni per l'accesso a forme **nuove di finanziamenti e contributi pubblici**. Tuttavia, può comportare anche rischi finanziari, in quanto sono necessari ingenti investimenti **operativi e per la gestione delle infrastrutture non coperti da contributi o fondi pubblici adeguati.**

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul livello di traffico sulle infrastrutture stradali e sull'incidentalità per i viaggiatori ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Grado di accessibilità delle stazioni (o di altri sistemi di mobilità rispetto a quella ferroviaria) per i viaggiatori ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Effetti sulla viabilità nei territori ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Grado di accessibilità delle stazioni (o di altri sistemi di mobilità rispetto a quella ferroviaria) per il trasporto merci ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Rischi				
Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici		x		Breve periodo, Medio periodo
Opportunità				
Esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti		x		Medio periodo
Nuove forme di contributi e fondi pubblici	x	x		Medio periodo
Nuove forme di partnerariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese	x		x	Medio periodo
Partecipazione a sistemi territoriali	x			Breve periodo, Medio periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement		x		Breve periodo, Medio periodo
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture

Lo sviluppo infrastrutturale gioca un ruolo strategico nella crescita economica e sociale del Paese. Le infrastrutture di trasporto favoriscono la **connessione** tra territori e il miglioramento della **qualità della vita** nelle comunità locali. Per il Gruppo FS la gestione, lo sviluppo e il potenziamento delle infrastrutture rappresentano elementi chiave per l'offerta di un **servizio efficiente** che permetta di ridurre i tempi di percorrenza, migliorare la puntualità e ottimizzare i flussi di traffico. Infatti, per il Gruppo FS, avere una rete moderna, connessa e affidabile, con un approccio orientato alla sostenibilità ambientale, è essenziale per **mantenere la leadership** nel trasporto pubblico e delle merci. La tecnologia, inoltre, può migliorare la **sicurezza**: investire in **sistemi di monitoraggio avanzati**, in **tecnologie di prevenzione degli incidenti** e in **rinnovamenti strutturali** delle linee è fondamentale per ridurre i rischi. Una gestione sostenibile e responsabile delle infrastrutture, infine, rafforza le **relazioni con i propri stakeholder**. Inoltre, in questo ambito sono presenti opportunità di espansione del business attraverso **strategie volte allo scale-up** delle migliori pratiche esistenti nel Gruppo, la **partecipazione a sistemi territoriali** per una progettazione più inclusiva e **nuovi programmi di sviluppo delle infrastrutture locali**. L'integrazione di soluzioni innovative e sostenibili, accompagnate dalla ricerca di sinergie con stakeholder e la massimizzazione dell'accesso ai finanziamenti, consente di sviluppare le infrastrutture con minori costi sociali ed ecologici, generando valore a lungo termine per i territori e nuove prospettive di crescita per l'Azienda. In tale ambito, in ragione della complessità e capillarità delle operation e del business, il Gruppo pone la massima attenzione per mitigare i rischi relativi alla sicurezza dei viaggiatori, al rispetto delle normative di accessibilità, alla continuità operativa e al rispetto dei tempi di realizzazione delle nuove infrastrutture.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sullo sviluppo di una mobilità collettiva e integrata ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Effetti sulla connessione tra i territori e sulla loro accessibilità ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Effetti sui rapporti con le comunità di riferimento nei territori destinati allo sviluppo delle infrastrutture ● ⌛	x	x		Medio periodo
Effetti sullo sviluppo socio-economico e attrattività delle aree in cui opera il Gruppo ● ✓	x	x	x	Breve periodo
Effetti sulla tutela del paesaggio e l'identità dei territori attraversati ● ⌛	x	x	x	Breve periodo
Rischi				
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Breve periodo, Medio periodo
Criticità nel coordinamento di commesse, progetti e programmi		x		Breve periodo, Medio periodo
Inadempimenti contrattuali attivi e passivi	x		x	Breve periodo, Medio periodo
Infortuni che coinvolgono terzi		x		Breve periodo, Medio periodo
Sospensione dei contratti	x	x	x	Breve periodo, Medio periodo
Opportunità				
Esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti		x		Breve periodo, Medio periodo
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		Medio periodo
Nuove forme di partnerariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese	x			Medio periodo
Nuovi programmi volti a migliorare le infrastrutture locali	x			Breve periodo,
Medio periodo				
Partecipazione a sistemi territoriali		x		Breve periodo, Medio periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement		x		Breve periodo, Medio periodo
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Breve periodo, Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Supporto alle comunità

In considerazione della missione di operatore pubblico, l'impegno alla **coesione sociale** risulta rilevante per il Gruppo FS, non solo nel garantire che la mobilità sia accessibile a tutti ma anche nell'assicurare supporto alle persone vulnerabili. Nell'attuale contesto, caratterizzato da significative disuguaglianze e dall'emergere di situazioni di profondo disagio, il Gruppo FS può avere un ruolo fondamentale nella promozione dell'accoglienza e dell'inclusione di soggetti disagiati, essendo le stazioni generalmente luoghi di rifugio per le persone in difficoltà, attraverso spazi dedicati ricavati nelle aree di stazione. Promuovere la coesione sociale e le iniziative di volontariato aiuta a costruire una **reputazione positiva** e a rafforzare il **legame di fiducia** con i cittadini, che percepiscono FS non solo come un'azienda che fornisce servizi di trasporto, ma come un'entità impegnata nella costruzione di una società più giusta e solidale. Questo impegno sociale può, inoltre, riflettersi positivamente nelle relazioni con enti pubblici, privati e con la società civile.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul grado di coesione sociale nelle comunità di riferimento ● ✓		x	x	Breve periodo
Opportunità				
Esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti		x		Medio periodo
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		Breve periodo, Medio periodo
Nuove forme di partenariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese		x		Medio periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Tematiche relative ai consumatori e utilizzatori finali (ESRS S4)

Valore al cliente

Per un player al centro del sistema della mobilità multi-modale italiana, qual è il Gruppo FS, è cruciale mantenere su base continuativa le migliori relazioni possibili con i propri clienti, nell'ottica di instaurare un **rapporto di fiducia**. Il raggiungimento di quest'obiettivo passa sia dalla **qualità dei servizi offerti**, sia dalla capacità di fornire **assistenza efficace e di qualità** laddove ne emergesse la richiesta. Inoltre, un'offerta di valore per i passeggeri deve essere guidata anche da principi di inclusione sociale dei propri clienti, con attenzione alle **persone vulnerabili** (ad esempio, persone con disabilità o anziani) e al miglioramento delle **condizioni di accessibilità**. Considerata l'ingente mole di clienti serviti, il Gruppo FS gestisce poi una enorme quantità di dati e informazioni personali di passeggeri e utenti: dunque, creare un sistema che consenta un'efficace tutela e presidio dell'**integrità e della riservatezza dei loro dati** rappresenta un impegno imprescindibile contro potenziali attacchi informatici e/o episodi di data breach. L'estensione e la capillarità delle attività operative del Gruppo espongono a crisi di elevata complessità e difficile gestione. Ad esempio, le minacce informatiche possono interessare le varie aree operative e scaturire anche da criticità e obsolescenza degli strumenti tecnologici e digitali. Garantire servizi di qualità e accessibili e l'integrità dei dati per i propri clienti se da una parte riduce per il Gruppo la possibilità che si verifichino **contenziosi** o emergano rischi legati a **inadempimenti contrattuali**, dall'altra aumenta la **fiducia** nei confronti dell'organizzazione.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul grado di consapevolezza dei clienti sull'importanza dei temi ESG ● ✓			x	Medio periodo
Effetti sull'accessibilità e sull'inclusività dei servizi di trasporto ● ✓		x	x	Medio periodo
Effetti sul grado di soddisfazione dei clienti ● ✓			x	Lungo periodo
Effetti sulla capacità di gestione del traffico stradale e del flusso dei passeggeri e delle merci nelle stazioni ● ✓		x	x	Medio periodo
Effetti sulla protezione dei dati di utenti e clienti ● ⌛		x	x	Lungo periodo
Effetti sulla soddisfazione di consumatori e utilizzatori finali legati all'offerta commerciale ● ✓		x	x	Medio periodo
Effetti sull'esperienza di viaggio ● ⌛		x	x	Medio periodo
Rischi				
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Breve periodo, Medio periodo
Inadeguata gestione delle crisi		x		Breve periodo, Medio periodo
Inadempimenti contrattuali attivi e passivi	x		x	Medio periodo
Inadeguatezza o obsolescenza dell'infrastruttura e degli strumenti tecnologici e digitali		x		Breve periodo, Medio periodo
Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di informazioni		x		Medio periodo
Opportunità				
Fiducia nei prodotti e/o servizi		x		Medio periodo
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali		x		Medio periodo
Nuove forme di contributi e fondi pubblici	x			Medio periodo
Nuove forme di partnerariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese		x		Medio periodo
Nuovo prodotto/servizio che migliora l'accessibilità delle persone con disabilità		x		Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset

Per una realtà attiva nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, la **sicurezza** e l'**affidabilità** dei servizi e degli asset, di cui i clienti e passeggeri usufruiscono quotidianamente, rappresentano questioni centrali. La gestione efficace della sicurezza è essenziale non solo per evitare danni fisici e materiali, ma anche per garantire la crescita a lungo termine dell'azienda. Una gestione proattiva della sicurezza aiuta a ridurre il rischio di **guasti e incidenti** che possono compromettere l'incolumità dei viaggiatori, la continuità operativa, la **conformità alle normative**, la **sostenibilità economica** e la **fiducia del pubblico**. La **manutenzione** periodica, ordinaria e straordinaria, di mezzi di trasporto, infrastrutture ferroviarie e stradali, stazioni e asset immobiliari e l'adozione di **tecnologie avanzate**, come i sistemi di monitoraggio in tempo reale, contribuiscono a prevenire malfunzionamenti che potrebbero interrompere il servizio e danneggiare la credibilità del Gruppo. La presenza capillare di una rete infrastrutturale e di sistemi di mobilità gestiti sul territorio fa emergere, inoltre, la necessità di adoperarsi per evitare il più possibile incidenti a terzi, che vivono o transitano nei luoghi dove infrastruttura e mobilità trovano collocazione. In tal senso, il Gruppo FS si pone l'obiettivo di massimizzare gli sforzi per garantire la sicurezza nei servizi offerti, cogliendo le opportunità che possono manifestarsi in relazione alla diffusione delle migliori pratiche anche attraverso l'accesso a nuove forme di contributi e fondi pubblici e sinergie quali, a titolo di esempio, la soppressione di passaggi

a livello con il ricorso a cofinanziamenti degli enti locali interessati. Attraverso la garanzia della sicurezza e dell'affidabilità degli asset inerenti all'operatività del Gruppo FS (mezzi, infrastrutture, beni immobili, ecc.), è possibile mitigare sia rischi derivanti da potenziali incidenti che occorrano nell'ambito di questi asset, sia criticità nei rapporti con gli stakeholder, riducendo i rischi economici e legali, e migliorare l'affidabilità dei servizi tutelando al contempo la reputazione dell'azienda.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sull'incolumità dei passeggeri legati a sicurezza e affidabilità dei mezzi di trasporto ● ⧖	x	x	x	Medio periodo
Effetti sull'incolumità delle persone che vivono e transitano nei territori in cui sono collocate le infrastrutture ferroviarie e stradali ● ⧖	x	x	x	Breve periodo
Effetti sull'incolumità degli utenti legati all'affidabilità delle infrastrutture ferroviarie e stradali ● ⧖	x	x	x	Lungo periodo
Effetti sull'incolumità di terzi legati al rispetto delle regole di circolazione/viabilità ● ⧖	x	x	x	Lungo periodo
Effetti sull'incolumità delle persone legati alla sicurezza e l'affidabilità di asset quali officine, parcheggi, immobili e terminali ● ⧖	x	x	x	Lungo periodo
Effetti sull'incolumità e la protezione dei viaggiatori rispetto a danni provocati da terzi ● ⧖		x	x	Lungo periodo
Rischi				
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Breve periodo, Medio periodo
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali		x		Medio periodo
Diffusione da parte di terzi di informazioni pregiudizievoli		x		Medio periodo
Incidenti nei trasporti		x		Breve periodo, Medio periodo
Opportunità				
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		Medio periodo
Nuovi programmi volti a migliorare le infrastrutture locali		x		Breve periodo, Medio periodo
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		Breve periodo, Medio periodo
Scale up di business e best practice esistenti		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Tematiche relative alla condotta delle imprese (ESRS G1)

Conduzione etica e responsabile del business

Il Gruppo FS è una realtà organizzativamente complessa, formata da diverse società distribuite in più Paesi. In questo contesto, per garantire il rispetto di condotte di business etico e responsabile e tutelare l'integrità dell'organizzazione, è necessario strutturare un sistema solido di regolamenti, procedure e strumenti interni. Promuovere una cultura aziendale basata su integrità, etica, trasparenza e rispetto delle norme, risulta determinante per governare la complessità, favorendo l'assunzione di decisioni consapevoli. Una realtà di così grandi dimensioni, che vanta un numero elevato di partner nella propria catena del valore e, in generale, una vasta platea di stakeholder con cui confrontarsi, ha la necessità di gestire situazioni controverse e di conflitto di interessi, oltre che disincentivare ogni forma di corruzione, a tutti i livelli organizzativi. Una conduzione del business orientata da valori di etica e integrità consente all'organizzazione di prevenire gli effetti derivanti dalla eventuale non conformità a normative e standard nazionali e internazionali o dall'incongruenza dei propri rapporti commerciali con le normative interne al Gruppo, rafforzando una relazione di fiducia con i propri stakeholder che si realizza mediante la creazione di una adeguata cultura interna. Da questa convinzione deriva l'adozione crescente di politiche e strumenti, ad esempio anti-corruzione, fortemente sostenuti nel Gruppo anche attraverso politiche incentivanti per i dipendenti.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sulla cultura aziendale ● ✓		x		Medio periodo
Effetti sulla cultura interna su compliance e legalità e rispetto delle previsioni del sistema di controllo interno ● ✓		x		Medio periodo
Rischi				
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Medio periodo
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali		x		Breve periodo, Medio periodo
Inadempimenti contrattuali attivi e passivi	x			Breve periodo, Medio periodo
Mancata/parziale conformità a normative, regolamenti e standard		x		Breve periodo, Medio periodo
Non conformità di clausole contrattuali a normative/procedure interne		x		Medio periodo
Opportunità				
Nuovi sistemi incentivanti per rafforzare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità		x		Medio periodo
Rafforzamento dello stakeholder engagement		x		Medio periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

Sostenibilità della catena di fornitura

Considerando i settori in cui opera e il volume di attività oggetto di appalti per la conduzione dei business, il Gruppo FS può generare impatti non solo attraverso le operazioni svolte direttamente, ma anche per il tramite della propria catena di fornitura. Pertanto, gestire in modo responsabile le relazioni con i propri fornitori (attuali e potenziali), rafforzando il processo di due-diligence, risulta fondamentale per garantire la qualità dei servizi offerti, prevenire gli effetti derivanti da potenziali non conformità e contenziosi (anche con altri stakeholder quali, ad esempio, le comunità e la società civile) per limitare l'esposizione a controparti che potrebbero non rispettare le norme e i principi etici del Gruppo con risvolti reputazionali ed economici. Aumenta, inoltre, la propensione verso i fornitori più virtuosi nelle proprie performance ESG, che diventano potenzialmente critici in quanto ricercati in un mercato sempre più orientato alla sostenibilità, esponendo a possibili rischi in termini di continuità operativa ed esecuzione degli investimenti.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Rischi				
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x		x	Medio Periodo
Dipendenza da fornitori o appaltatori critici	x			Breve periodo, Medio Periodo
Inadeguata definizione e aggiornamento del sistema di procure e deleghe	x	x	x	Medio Periodo
Mancata/parziale conformità a normative, regolamenti e standard	x			Medio Periodo
Non conformità di clausole contrattuali a normative/procedure interne	x			Medio Periodo

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale

Orizzonte Temporale > Breve periodo (fino a 1 anno); Medio periodo (da 2 a 5 anni); Lungo periodo (oltre 5 anni)

L'elenco degli obblighi di informativa cui ha adempiuto il Gruppo FS nella redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità è riportato nella tabella presente nel paragrafo *Indice dei contenuti ESRS*.

Effetti finanziari attuali dei rischi e delle opportunità rilevanti

In relazione ai rischi e alle opportunità rilevanti sopra descritti, di seguito sono riportati gli effetti finanziari più significativi registrati nell'anno di rendicontazione.

Tematiche	Rischi	Opportunità	Effetti finanziari attuali
Mitigazione del cambiamento climatico	Cambiamenti di normative/ regolamenti/ standard Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione		Quale primo consumatore di energia elettrica in Italia, il Gruppo FS lavora per ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra (GES), anche nell'ottica di essere meno vulnerabile ed esposto all'effetto economico-finanziario dei rischi di transizione. A tal proposito, gli investimenti del Gruppo FS associati ad attività economiche che contribuiscono all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico ai sensi del Regolamento (UE) 2020/852 (cd. Tassonomia europea) sono stati pari a oltre **10.841 milioni di euro**. Per approfondimenti si rimanda al paragrafo EU Taxonomy Disclosure.
		Nuove forme di contributi e fondi pubblici	Circa **75 milioni di euro** di ricavi per Certificati bianchi (detti anche TEE - Titoli di Efficienza Energetica) riconosciuti dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE) a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti con contropartita patrimoniale all'interno della voce Rimanenze. Per approfondimenti si rimanda alla disclosure relativa ai "Ricavi delle vendite e prestazioni" e alle "Rimanenze" delle Note esplicative al Bilancio consolidato.
Adattamento al cambiamento climatico	Eventi meteoclimatici estremi		Gli investimenti del Gruppo FS necessari per adattare i propri asset agli eventi estremi causati dal cambiamento climatico sono stati pari a oltre **900 milioni di euro**. Se si considerano, inoltre, gli investimenti tecnici di Anas che contribuiscono all'obiettivo di adattamento al cambiamento climatico (rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12[52]), la quota di spese in conto capitale ecosostenibile aumenterebbe di circa **549 milioni di euro**. Per approfondimenti si rimanda al paragrafo EU Taxonomy Disclosure.
Condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei dipendenti Altri diritti legati al lavoro dei dipendenti	Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)		Accantonati **35 milioni di euro** per contenzioso personale; il relativo fondo ha un valore pari a **82 milioni di euro** al 31.12.2024, al netto di utilizzi e altre variazioni per 32 milioni di euro. Per approfondimenti si rimanda alla disclosure relativa ai "Fondi per rischi ed oneri" delle Note esplicative al Bilancio consolidato.
Inquinamento	Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi		Accantonati **3 milioni di euro** a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati; il relativo fondo al 31.12.2024, pari a **131 milioni di euro**, risente nell'esercizio dell'incremento per riclassifiche da altri fondi per 22 milioni di euro e di utilizzi per 10 milioni di euro. Per approfondimenti si rimanda alla disclosure relativa ai "Fondi per rischi ed oneri" delle Note esplicative al Bilancio consolidato.

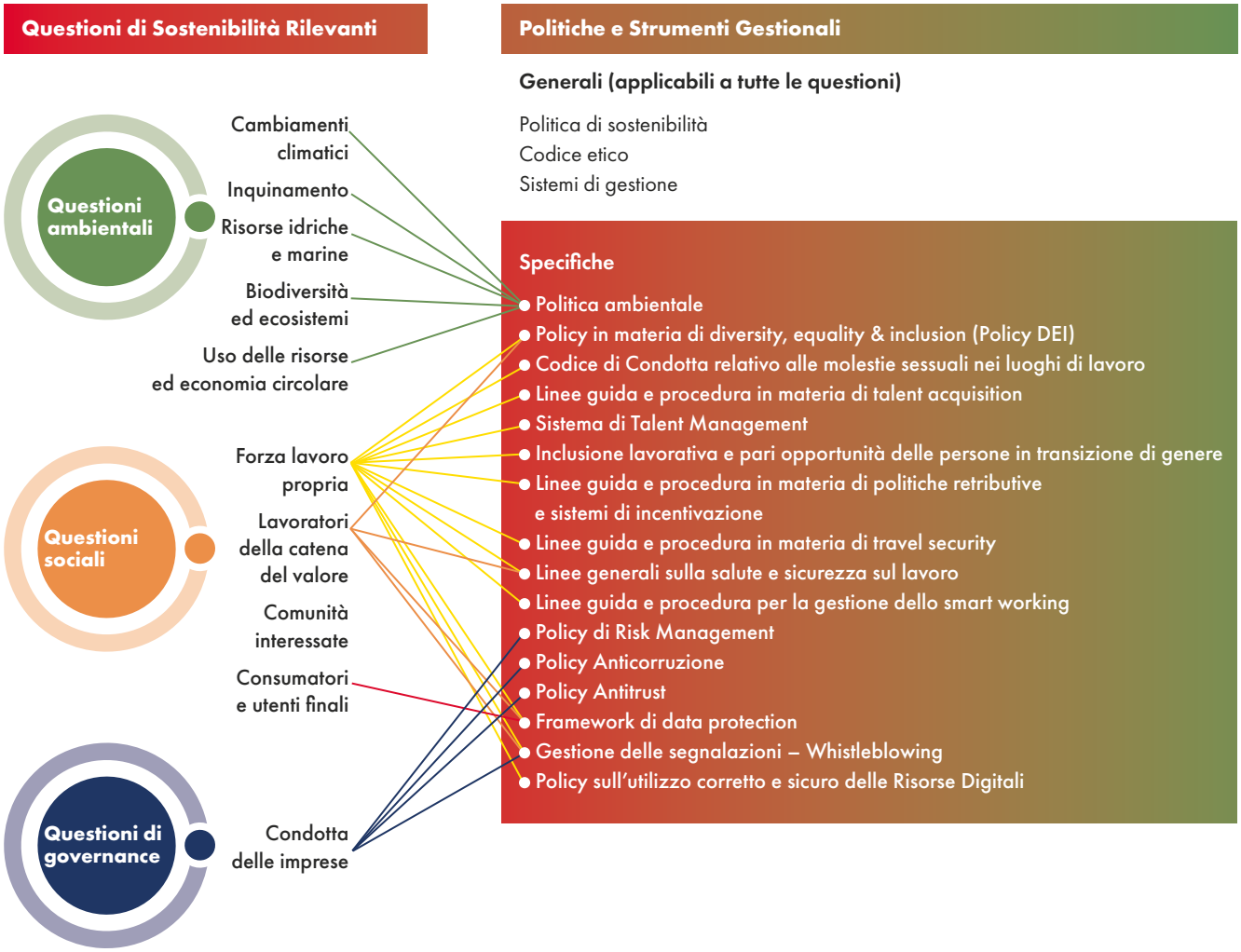
52. Per approfondimenti riguardo l'applicazione del principio contabile si rimanda alle Note esplicative al *Bilancio consolidato*.

IMPEGNO PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

FS SpA ha definito le politiche e le azioni sulle questioni di sostenibilità rilevanti, con l'obiettivo di gestire gli impatti effettivi e potenziali e affrontare i rischi e le opportunità identificati sulla base del processo di doppia rilevanza descritto in precedenza.

Di seguito è riportata una panoramica delle **politiche e delle principali azioni previste all'interno del Piano industriale di Gruppo**, approfondite successivamente nel report per ciascun tema rilevante.



Politiche generali

Si tratta delle politiche generali applicabili a tutte le questioni rilevanti, di seguito rappresentate sinteticamente con i relativi impegni.

Politica di Sostenibilità

Per elevare la sostenibilità a elemento guida per la definizione delle scelte strategiche e operative e assicurare una crescita sostenibile nel medio e lungo periodo, FS Italiane ha definito i princìpi che caratterizzano il suo operare all'interno del documento di "Politica di Sostenibilità".

Di seguito sono sintetizzati gli impegni coperti dalla Politica di Sostenibilità, che si applicano a diverse questioni di sostenibilità rilevanti:

- **Creazione di valore condiviso,** con l'impegno di conciliare gli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali generando valore per l'azienda, per gli stakeholder e per i territori in cui il Gruppo opera, valorizzando le esternalità positive ed evitando o riducendo al minimo quelle negative.
- **Coinvolgimento di comunità e stakeholder,** nel perseguimento di uno sviluppo sostenibile, promuovendo un processo sistematico di stakeholder engagement, attraverso l'analisi del contesto nel quale il Gruppo opera, l'identificazione e la comprensione dei bisogni degli stakeholder e il loro coinvolgimento, quali elementi fondanti dei processi decisionali del Gruppo.
- **Sicurezza per chi viaggia e per chi lavora,** assicurando un sempre più alto livello di salute e sicurezza in ogni attività che comporti rischi per dipendenti, viaggiatori e collettività, anche attraverso il consolidamento della cultura del risk management e della prevenzione. La salute e la sicurezza delle persone sono da sempre una priorità per il Gruppo.
- **Qualità dei Servizi**, implementando una logica organizzativa centrata sui clienti, curando con attenzione tanto la qualità resa quanto quella percepita, al fine di migliorarne l'esperienza nel segno dell'intermodalità e dell'integrazione con il territorio, ripensando le stazioni come hub della mobilità e realizzando servizi ferroviari di sempre maggiore qualità ed efficienza, sia a terra che a bordo, in una logica di soddisfazione dei clienti.
- **Valore dei dipendenti,** da mettere sempre al centro dell'agire quotidiano, essendo il più grande patrimonio del Gruppo con il loro valore, le loro differenze e i loro diritti. L'impegno del Gruppo è quello di coinvolgere le persone e svilupparne capacità e competenze, promuovendo attività di informazione e formazione a tutti i livelli organizzativi. Il reclutamento, la formazione, lo sviluppo e l'avanzamento di carriera, devono essere fondati sul merito e privi di qualsiasi forma di discriminazione, ritenendo l'integrità un elemento imprescindibile per il Gruppo e disincentivando in ogni modo pratiche di corruzione.
- **Uso efficiente delle risorse e tutela dell'ambiente**, promuovendo l'uso efficiente delle risorse energetiche e la riduzione delle emissioni di gas serra, attraverso l'implementazione di tecnologie ad alta efficienza energetica e la promozione delle fonti rinnovabili. Al fine di ridurre al minimo l'impatto delle attività sull'ambiente, viene favorita l'adozione, sin dalle fasi di progettazione, di una logica di analisi del ciclo di vita in tutti i processi, con particolare attenzione ai consumi idrici, ai rifiuti e alla prevenzione dell'inquinamento del suolo, e incoraggiando i fornitori a migliorare le proprie performance ambientali e, laddove possibile, indirizzandoli e sostenendoli nel loro processo di miglioramento.
- **Rispetto dei diritti umani,** operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e, tra fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile. Il Gruppo rifiuta qualsiasi forma di lavoro irregolare e promuove politiche rivolte al benessere psicofisico del personale.

Le attività del Gruppo FS sono svolte nel rispetto dei dieci principi del Global Compact delle Nazioni Unite, iniziativa volontaria di condivisione di valori della sostenibilità (diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione) e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization. L'impegno è quindi per un percorso di miglioramento continuo, monitorando i progressi, rendicontando pubblicamente i risultati e coinvolgendo attivamente i nostri stakeholder. La politica, approvata il **16 aprile 2019 dal Consiglio di Amministrazione** e ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e ai princìpi del UN Global Compact, si fonda sui sette principi sopra rappresentati; si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** (il personale, i fornitori e agli altri stakeholder interessati) attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.

Codice Etico

Il Codice Etico esplicita le responsabilità, gli impegni etici e sociali che il Gruppo FS mantiene con gli stakeholder, e presenta il quadro delle regole poste alla base di ogni azione.

Il Codice Etico è approvato dai **Consigli di**

Amministrazione di tutte le società del Gruppo e impegna gli Organi sociali, il management, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i partner commerciali, i fornitori e tutti coloro che intrattengono rapporti con il Gruppo. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al paragrafo Il Codice Etico della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Politiche specifiche

Oltre alle politiche generali, FS SpA ha definito ulteriori politiche per gestire gli impatti effettivi e potenziali e affrontare i rischi e le opportunità di specifiche questioni di sostenibilità.

Politica Ambientale

Di seguito sono riportati gli impegni del Gruppo coperti dalla Politica Ambientale:

- gestire le attività nel rispetto della legislazione vigente e delle norme volontariamente sottoscritte, perseguendo le opportunità ambientali e mitigando al contempo i rischi;
- promuovere l'uso efficiente delle risorse energetiche e la riduzione delle emissioni di gas serra, attraverso l'implementazione di tecnologie ad alta efficienza energetica e la promozione delle fonti rinnovabili, con l'obiettivo di raggiungere le zero emissioni nette (c.d. net zero) entro il 2040;
- promuovere attraverso i propri processi, attività e servizi un sistema di mobilità resiliente in ottica di adattamento ai cambiamenti climatici;
- incoraggiare la riduzione dell'impatto negativo sulla biodiversità e sulle diverse componenti ambientali, valorizzando il capitale naturale, preservando l'ambiente, il paesaggio e gli ecosistemi;
- sostenere l'impiego delle risorse naturali in maniera razionale ed efficiente, in particolare le non rinnovabili, riducendo i consumi, ponendo attenzione alla tutela della risorsa idrica, favorendo il recupero e il riutilizzo delle acque, soprattutto nelle aree soggette a stress idrico;
- favorire la transizione verso un'economia circolare delle proprie attività e processi in una logica Life Cycle Assessment (LCA), prevenendo la produzione di rifiuti, favorendone il riutilizzo e incrementando il recupero;
- monitorare gli impatti sull'intera catena del valore, incoraggiando i fornitori e i business partner a migliorare le proprie performance, promuovendo i principi di sostenibilità nelle scelte di approvvigionamento.

La Politica Ambientale, **approvata dal Chief Corporate Affairs Officer di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** (il personale, i fornitori e agli altri stakeholder interessati) attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.

Policy in materia di diversity, equality & inclusion (Policy DEI)

Ciascuna persona del Gruppo nel proprio agire quotidiano è tenuta ad impegnarsi, con coerenza e trasparenza, a mettere in pratica i valori e i contenuti del Codice Etico del Gruppo FS Italiane, nonché i principi definiti nella Policy DEI, al fine di rispettare, promuovere e valorizzare le diversità e di realizzare costantemente azioni finalizzate alla loro massima inclusione.
Ad ogni persona che opera nel Gruppo viene richiesto di:

- rispettare i diritti e la dignità di ogni persona, agendo in prima linea per rendere concreti i principi etici di correttezza, lealtà e integrità;
- riconoscere, accettare, promuovere e valorizzare la diversità a tutti i livelli e in tutti i contesti, contribuendo a instaurare sempre un clima di lavoro che promuova il confronto, la collaborazione, la partecipazione dell'altro, per la generazione di idee e soluzioni;
- comunicare in modo chiaro e coerente, facendo attenzione a modulare la propria comunicazione (lingua, stile, vocabolario) in funzione dell'altro, rimuovendo gli ostacoli alla partecipazione attiva di tutte le persone, siano essi colleghi, clienti o fornitori;
- allenarsi a riconoscere e ad agire sui propri pregiudizi di cui si è consapevoli e meno consapevoli, in particolare nei rapporti con gli altri (es. colleghi, clienti, fornitori).

La Policy, **approvata dal Chief Corporate Affairs Officer di FS SpA**, fa riferimento a tutti i processi organizzativi, sia che riguardino la popolazione aziendale sia che si rivolgano verso l'esterno, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** (il personale, i fornitori e agli altri stakeholder interessati) attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.
La funzione People Care di FS si occupa di studiare costantemente i trend e le best practice nazionali e internazionali sulle tematiche di DEI; monitora l'evoluzione delle buone pratiche aziendali e traccia progressi e avanzamenti, confrontandoli con i dati e le tendenze degli anni precedenti; definisce linee guida e indirizzi, assicurandone la diffusione e l'applicazione in tutte le società del Gruppo. Individua obiettivi, indicatori e KPI di DEI da raggiungere a livello di Gruppo e, con il supporto delle competenti strutture owner dei dati, ne monitora gli andamenti. Indirizza i singoli processi in merito alla necessità di attivare specifiche azioni

e/o interventi migliorativi, utili ad assicurare il pieno rispetto e la valorizzazione dei principi DEI all'interno del Gruppo e nel contesto esterno, in termini di Social Corporate Responsibility; approva specifiche iniziative DEI proposte dalle società del Gruppo, valutandone la coerenza con gli indirizzi e le tematiche emergenti sopra indicate, nonché assicurando, ove possibile, una loro ulteriore diffusione.

Codice di Condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro

Tutti i dipendenti del nostro Gruppo hanno diritto a un ambiente di lavoro sicuro, sereno e favorevole allo sviluppo delle relazioni interpersonali in cui donne e uomini rispettino reciprocamente la condizione sessuale, la dignità e i diritti della persona, ispirando i propri comportamenti a valori di uguaglianza e correttezza.
Recita così il primo capoverso dell'art. 1 del Codice di Condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro di FS Italiane, che si applica ai dipendenti delle Società che applicano il CCNL della Mobilità/ Area contrattuale delle Attività Ferroviarie e il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane 16.12.2016, strumento istituito dal nostro Gruppo per prevenire e rimuovere comportamenti che configurino molestie e informare e sensibilizzare i dipendenti sui loro diritti e sui loro obblighi in merito.
La molestia sessuale è innanzitutto un atto di discriminazione ai sensi dell'art. 26, comma 1 e 2 del d.lgs. 198/2006 e consiste in ogni comportamento a connotazione sessuale espresso in forma fisica, verbale o non verbale, che sia indesiderato, che abbia lo scopo o comunque l'effetto di violare la dignità e la libertà di chi lo subisce e di creare un clima intimidatorio, ostile, degradante, umiliante od offensivo.
Per assicurare l'efficace applicazione del Codice è stata istituita la figura della Consigliera di Fiducia, una professionista esterna all'Azienda, nominata dal Chief Human Resource Officer, previo parere motivato del Comitato Pari Opportunità, sulla base di comprovate qualità morali, esperienza e competenza professionale.
FS Italiane ha nominato la Dottoressa Valentina Todeschini quale Consigliera di Fiducia del Gruppo FS.
La Consigliera di Fiducia, la cui attività è iniziata il 6 febbraio 2020, è chiamata a sostenere il Gruppo FS nell'adempimento degli impegni assunti volontariamente nel Codice: è una figura cui gratuitamente possono rivolgersi le lavoratrici e i lavoratori vittime di molestie sessuali per essere consigliati o assistiti nella procedura informale o nella procedura formale.
Se si verifica un comportamento che può integrare la molestia sessuale sul posto di lavoro, la lavoratrice o il lavoratore può rivolgersi alla Consigliera di Fiducia che dovrà avviare tempestivamente la procedura che si concluderà nel più breve tempo possibile e comunque, di norma, entro 30 giorni. In primo luogo, la Consigliera acquisisce tutti gli elementi necessari alla conoscenza del caso e valuterà se il comportamento configura o meno una molestia sessuale. Se la risposta è affermativa la Consigliera pone in essere tutte le iniziative che ritiene idonee a risolvere il problema, salvaguardando l'interesse primario della dignità dei lavoratori coinvolti nella vicenda e garantendone la riservatezza.
Se, invece, la presunta vittima di molestia sessuale non vuole fare ricorso alla procedura informale sopra descritta o se l'intervento della Consigliera non ha raggiunto i risultati attesi, può denunciare l'accaduto tempestivamente e formalmente al responsabile della struttura di appartenenza, chiedendo anche in questo caso, ove lo ritenga, l'assistenza della Consigliera.
Il Responsabile deve trasmettere la denuncia alla competente Struttura di Risorse Umane che avvierà gli opportuni accertamenti, al fine di valutare l'eventuale rilevanza disciplinare dei comportamenti denunciati.
Ovviamente tutte le notizie, i fatti o le informazioni di cui la Consigliera venisse a conoscenza saranno trattate con la massima riservatezza e nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali, anche dalla Strutture di Risorse Umane che, in relazione alla funzione svolta, siano chiamate ad intervenire.

Linee guida e procedura in materia di talent acquisition

Il sistema di talent acquisition si fonda su principi guida, anche di derivazione comunitaria, quali trasparenza, imparzialità nonché equità e riconoscimento del merito espressi nel Codice Etico e nella Policy Anti-Corruption del Gruppo FS. Tale sistema assicura condizioni di pari opportunità tra i candidati, visibilità delle opportunità assunzionali offerte dal Gruppo, equità dei criteri di valutazione utilizzati, tracciabilità degli iter selettivi e il rispetto della normativa applicabile.
Il processo di talent acquisition, in coerenza con gli indirizzi e le politiche di Gruppo in tema di diversity, equality & inclusion, ha l'obiettivo di sviluppare la diversificazione del mix delle persone del Gruppo, agevolando e favorendo l'inclusione di candidate/i portatori di competenze e di differenze individuali, culturali e sociali. Gli strumenti, le metodologie e i canali attraverso i quali si svolgono le attività di employer branding, recruiting e selezione, devono essere improntate alla più ampia accessibilità ragionevole, devono utilizzare un linguaggio ed immagini inclusive, essere basate sul principio di non discriminazione, e bias free.
La Policy, **approvata dal Chief Human Resources**

Officer di FS SpA, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.
La funzione recruiting ed employer branding di FS SpA assicura il coordinamento del processo di selezione del personale del Gruppo attraverso la definizione di linee guida, l'individuazione di strumenti, metodologie e canali, garantendo la costante evoluzione del processo rispetto alle dinamiche del mercato del lavoro ed agevolando le attività delle società del Gruppo nel rispetto delle esigenze specifiche connaturate alla natura dei diversi business, nonché assicura la gestione e l'evoluzione del sistema di e-recruiting di Gruppo, la gestione degli strumenti e dei canali digitali istituzionali di selezione del Gruppo FS e l'assistenza e consulenza sul sistema informatico dedicato al reclutamento e alla selezione. Inoltre, in coerenza con il Modello di Governance Risorse Umane e Organizzazione di Gruppo, la funzione recruiting ed employer branding di FS SpA gestisce le attività di reclutamento e selezione per i target di interesse trasversale, ovvero young talent, middle manager e manager.
Il Gruppo FS ha, nei confronti della comunità sociale, delle Istituzioni e del Paese, un importante ruolo nel facilitare l'inclusione occupazionale di alcune fasce di popolazione in condizione di vulnerabilità sociale.
Ai fini, dunque, di consentire l'inclusione lavorativa di queste fasce di popolazione ed in piena rispondenza al fabbisogno di assunzione di profili in ruoli operativi o professional delle società del Gruppo, è possibile ricorrere, in maniera non esclusiva, allo strumento della somministrazione a tempo determinato. Attraverso "progetti di inclusione", l'utilizzo della somministrazione a tempo determinato ai fini di inclusione è focalizzato in particolare su persone inquadrabili nelle seguenti categorie:

- **neet**, da intendersi come i giovani di età inferiore a 30 anni di età, che non lavorino da almeno 6 mesi e non siano inseriti in un percorso di studi o di formazione;
- **rifugiati politici e richiedenti asilo**;
- **donne**, e più in generale **care givers**, privi di un impiego da almeno 12 mesi perché uscite/usciti dal mercato del lavoro per esigenze di assistenza dei figli, dei genitori anziani o con disabilità bisognosi di assistenza, del coniuge);
- **persone uscite dal mercato** del lavoro per **pluriennali periodi di malattia** di particolare gravità;
- **persone con disabilità psichica** che presentino particolari caratteristiche e difficoltà di inserimento nel ciclo lavorativo ordinario. Potranno far parte di tali progetti di inclusione anche persone con disabilità cognitivo relazionale e/o neurodivergenze (ad es. Autismo).

Sistema di Talent Management

Il Talent Management del Gruppo FS è il sistema di sviluppo delle persone definito con l'obiettivo di alimentare, sostenere ed evolvere l'eccellenza manageriale del Gruppo, attraverso un sistema integrato di responsabilità, processi e strumenti in grado di scoprire, ingaggiare, sviluppare i talenti in tutte le società del Gruppo.
Il sistema di Talent Management è progettato per produrre impatti positivi su:

- lo sviluppo continuo del know-how e delle performance;
- l'equità, la partecipazione e il consenso nei processi di individuazione dei talenti;
- la completezza e la readiness delle Linee di Successione;
- le capacità di caring e di retention dei talenti;
- lo sviluppo della cultura manageriale del Gruppo.

La Policy di Talent Management, **approvata dal Chief Human Resources Officer di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.

Policy di inclusione lavorativa e pari opportunità delle persone in transizione di genere

Il Gruppo FS, nel rispetto di tutte le diversità, dei principi di uguaglianza e pari opportunità in ogni aspetto della vita lavorativa delle proprie persone, ha avviato delle specifiche azioni gestionali e promuove iniziative di comunicazione e di sensibilizzazione per la tutela delle persone in transizione di genere, al fine di garantire sia a livello formale che sostanziale un ambiente di lavoro inclusivo.
La Policy di inclusione lavorativa e pari opportunità delle persone in transizione di genere, definisce i riferimenti normativi, le azioni gestionali e le buone prassi applicabili ad una gestione inclusiva delle persone in transizione di genere del Gruppo FS e alla gestione del processo di transizione, dalla fase di onboarding, in costanza del rapporto di lavoro e in fase di conclusione dello stesso.
La Policy, **approvata dal Chief Corporate Affairs Officer di FS SpA**, si applica a tutte le **società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.

Linee guida e procedura in materia di politiche retributive e sistemi di incentivazione

La politica retributiva e il sistema di incentivazione del Gruppo si inseriscono all'interno di un quadro di riferimento mirato alla gestione e allo sviluppo del capitale umano del Gruppo.
In particolare, i sistemi di remunerazione hanno come obiettivi:

- la creazione di valore per il Gruppo attraverso l'utilizzo di leve di remunerazione ed incentivazione, mirate a valorizzare le professionalità e i contributi espressi in temini di risultati e responsabilità;
- l'applicazione di regole unitarie, coerenti e trasversali per le Società controllate del Gruppo che si basi su criteri volti al riconoscimento e alla valorizzazione del merito, nel rispetto dei principi di equità interna e degli standard retributivi del mercato di riferimento.

I documenti di politica retributiva e di incentivazione del Gruppo contengono i criteri e le metodologie applicate **in tutte le società del Gruppo**, in maniera coerente con quanto previsto dal CCNL applicabile e con i diversi livelli di complessità organizzativa e di responsabilità della posizione ricoperta. I processi di politiche retributive e sistemi di incentivazione presentano delle specificità in base alla popolazione di riferimento, al business e tengono conto dei contesti nazionali o internazionali di riferimento.

Linee guida e procedura in materia di travel security

Il Gruppo FS opera stabilmente all'estero, ove effettua investimenti in un'ottica di espansione internazionale del business. In tale ambito, assume particolare rilevanza il tema della Travel Security.
A tal proposito sono state formalizzate le "Linee Guida in materia di Travel Security", quale strumento di supporto ai datori di lavoro per contribuire a garantire la tutela dei lavoratori impegnati all'estero (in regime di trasferta o distacco), degli asset e delle attività all'estero dai rischi specifici connessi al Paese di destinazione (c.d. rischi generici aggravati) e di transito. Inoltre, è stata definita una specifica procedura operativa che individua ruoli, responsabilità, compiti e attività del processo di travel security.
La funzione di Travel Security di FS SpA assicura, interfacciandosi con le competenti funzioni di International di FS SpA e delle società del Gruppo, la definizione, lo sviluppo e l'implementazione di un modello per la protezione del personale dipendente, degli asset e delle attività all'estero, nonché il coordinamento delle attività per la gestione degli eventi critici che coinvolgono i lavoratori del Gruppo FS operanti all'estero.

Le Linee guida e la procedura, approvati dal **Chief Security Officer di FS SpA**, si applicano a tutte le società del Gruppo FS e sono rese disponibili attraverso la intranet aziendale.

Linee generali sulla salute e sicurezza sul lavoro

Il Gruppo FS ha adottato delle Linee generali per il periodo 2022-2026 in cui sono definiti gli indirizzi e le aree di miglioramento su di cui il Gruppo FS focalizza il proprio impegno in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro.
Di seguito sono riportati gli impegni coperti dalle linee generali:

- la costante riduzione della frequenza e gravità degli infortuni sul lavoro dando forza alla nostra ambizione e visione di Zero Infortuni;
- la rigorosa conformità alle disposizioni normative;
- anticipare e aggiornare le misure di tutela ai cambiamenti nel nuovo mondo del lavoro determinati dalle transizioni verde, digitale e organizzativa;
- investire nella convinta adesione del personale alla Cultura della salute e sicurezza;
- promuovere il benessere organizzativo.

Il Gruppo FS Italiane, consapevole che il miglioramento della prevenzione passa attraverso la condivisione di esperienze e di conoscenze con i propri appaltatori, fornitori di beni e servizi, nell'ottica di una comune cultura della salute e sicurezza sul lavoro, deve essere promotore di "Cantieri Digitali e con Zero incidenti" affinché la sicurezza sia patrimonio comune e distintivo di tutte le realtà operanti nelle unità produttive.
Le Linee generali sulla salute e sicurezza sul lavoro, approvate dal **Chief Corporate Affairs Officer di FS SpA**, si applicano a tutte le società del Gruppo FS, che risultano responsabili in via esclusiva della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e di ogni decisione in questo ambito, anche di natura attuativa, e sono rese disponibili attraverso la intranet aziendale.

Linee guida e procedura per la gestione dello smart working

Il Gruppo FS ha adottato le Linee Guida per la gestione dello Smart Working nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, fornendo le indicazioni gestionali al fine di garantire l'applicazione di tale modalità di lavoro da parte delle società del Gruppo, in coerenza con il modello organizzativo adottato e gli accordi formalizzati con le organizzazioni sindacali.
Lo Smart Working è applicato a Società, realtà organizzative e ruoli professionali per i quali le mansioni svolte dalla risorsa risultino compatibili con tale modalità di svolgimento della prestazione

lavorativa. Ciò comporta la valutazione delle singole società del Gruppo, le quali, in coerenza con la normativa di riferimento e con le Linee Guida, definiscono autonomamente il perimetro organizzativo di applicazione e verificano la compatibilità dei ruoli professionali e delle mansioni ricoperte rispetto alzlo svolgimento della prestazione lavorativa in Smart Working.
Le Linee guida, approvate dal **Chief Human Resource di FS SpA**, si applicano a tutte le società del Gruppo FS[53] e sono **comunicate e rese pubbliche a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.

Policy di Risk Management

La "Policy di Risk Management del Gruppo FS", parte integrante del Framework di Risk Management, (i) tenendo conto delle linee guida generali contenute nelle norme nazionali e internazionali di riferimento[54] , delle best-practices in materia e delle tematiche di sostenibilità, (ii) in conformità alle responsabilità di direzione e coordinamento e di governo dei processi trasversali disciplinate nel Modello di Governance di Gruppo, e (iii) nel rispetto di ruoli, macro responsabilità e sistema di relazioni definiti nel Modello di Governance "Risk":

- indica i principi di riferimento per la gestione del rischio;
- integra la gestione del rischio nei processi organizzativi;
- definisce la risk governance, attribuendo ruoli e responsabilità del processo di risk management ed evidenziando il ruolo di leadership del CdA;
- prevede rapporti e flussi informativi tra la struttura organizzativa deputata alla gestione del processo di risk management e gli organi di governance e controllo societari, con particolare riferimento al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità (o organo corrispondente nelle Società prive di tale Comitato), con i principali stakeholders e con le funzioni aziendali.

La Policy di Risk Management, **approvata dal Chief Security Officer di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder interessati** attraverso la intranet aziendale.

Policy Anti-Corruption

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è impegnato a **prevenire e contrastare ogni forma di pratica corruttiva nello svolgimento delle proprie attività**, in coerenza con l'indirizzo già intrapreso con l'adozione del Codice Etico di Gruppo e con l'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite che al X principio impegna le imprese a contrastare la corruzione in ogni sua forma.
La Policy Anti-Corruption del Gruppo FS, volta ad **attuare il principio "zero tolerance for corruption"**, uniforma ed integra in un quadro unitario **per tutte le società del Gruppo FS**, italiane ed estere, le regole e i presidi di prevenzione e contrasto alla corruzione già esistenti nel Gruppo, con l'obiettivo di elevare ulteriormente la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che tutti i Destinatari (compresi i terzi esterni al Gruppo con cui si instaurano relazioni professionali o d'affari) sono chiamati ad osservare.
La Policy **approvata dal Consiglio di Amministrazione di FS SpA**, a cui sono sottoposti i relativi aggiornamenti, si applica a tutte le **società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder interessati** attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.
La funzione anticorruzione istituita da FS SpA ha il compito di sottoporre la Policy a riesame e proporne interventi di adeguamento e aggiornamento con particolare riguardo all'evoluzione del business, delle best practice e della normativa di riferimento ovvero in caso di gap o criticità, anche su raccomandazione dell'Organismo di Vigilanza e su indicazione degli altri attori del sistema di controllo interno e gestione del rischio (ad es. Internal Audit, funzione Legale, Comitato Etico, unità di business) nonché di eventuali esigenze pervenute dalle società del Gruppo.

Policy Antitrust

Il Gruppo FS riconosce la cultura dell'integrità – e, dunque, la diffusione dei valori della fair competition – quale elemento determinante e strategico per un business sostenibile, impegnandosi a rispettare la normativa antitrust in vigore in ciascuno dei paesi in cui opera, nonché gli atti e le decisioni emanate dalle Autorità di regolazione e concorrenza. Il Gruppo FS fornisce alle Autorità di regolazione e concorrenza tutte le informazioni che dovessero richiedere e collabora attivamente con le stesse nel corso di eventuali procedimenti istruttori e pre-istruttori.
L'impegno del Gruppo trova pieno compimento in un Programma di Compliance Antitrust.
La Policy e i relativi allegati (Manuale e Codice di Condotta), approvati dall'Amministratore Delegato di

53. Le società del Gruppo FS non ricomprese nel campo di applicazione dell'Accordo sindacale del 26 ottobre 2023, nell'ambito delle proprie peculiarità organizzative e produttive, possono recepire al loro interno i contenuti delle Linee Guida.
54. COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway) Enterprise Risk Management Framework – Integrating with Strategy and Performance (2017), UNI ISO 31000:2018 Gestione del rischio – principi e linee guida, Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana (2020).

FS SpA, si applicano a tutte **le società del Gruppo FS** e sono resi disponibili, in fase di onboarding, sia ai componenti degli organi sociali che al personale neo assunto delle società del Gruppo FS.

Framework di data protection

Il "Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali" (cd. Framework di Data Protection) disciplina all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane l'applicazione del "Regolamento generale sulla protezione dei dati" Regolamento UE 2016/679 (GDPR) e del Codice in materia di protezione dei dati personali D.Lgs. n. 196/2003 s.m.i. (c.d. Nuovo Codice Privacy). Il Gruppo FS, in quanto organizzazione complessa, per le sue finalità di business ed operative svolge importanti trattamenti di dati personali in particolare di dipendenti, clienti e terze parti e con tale consapevolezza, prevede anche all'interno del proprio Codice Etico la "protezione dei dati personali" quale principio da tutelare e da perseguire.
È pertanto interesse del Gruppo mantenere e sviluppare il presidio e la protezione dei dati personali, ritenendolo un obbligo che prescinde dalla semplice compliance normativa, al fine di generare quel rapporto di fiducia con i vari stakeholders, che è alla base di ogni iniziativa di successo. Per questo motivo, il Gruppo FS si è dotato di un sistema gestionale per la protezione dei dati personali, cosiddetto "Framework di Data Protection".
Il Framework di Data Protection, **approvato dal Chief Legal Officer di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicato e reso pubblico a tutti gli stakeholder** interessati attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.

Gestione delle segnalazioni - Whistleblowing

Come riportato sul sito internet fsitaliane.it, Ferrovie dello Stato Italiane SpA adotta un **processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime)** riguardanti la Società inviate da Terzi o da Persone del Gruppo FS Italiane. Il processo è conforme alle novità normative introdotte dal D.lgs. 10 marzo 2023, n. 24 di attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali (c.d. "Decreto Whistleblowing").
Il processo di gestione delle segnalazioni è parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 di FS SpA.
Per l'invio e la gestione delle segnalazioni è **disponibile una piattaforma informatica dedicata**, che costituisce canale preferenziale per l'invio delle segnalazioni, **oppure è possibile contattare il numero di telefono +39 0682950710 con sistema automatico di risposta**.
Le Società Controllate da FS SpA adottano autonomi sistemi di gestione delle segnalazioni. Per inviare una segnalazione a una Controllata è possibile consultare le relative pagine societarie.

Policy sull'utilizzo corretto e sicuro delle Risorse Digitali

La policy definisce principi e linee guida per una corretta e sicura gestione, accesso e utilizzo delle dotazioni informatiche e delle risorse digitali. Il documento identifica inoltre un sistema di verifiche e controlli volti ad evitare l'adozione di comportamenti in grado di danneggiare e/o mettere in pericolo la riservatezza, la sicurezza, l'integrità e la disponibilità delle informazioni gestite e di perseguire i seguenti obiettivi:

- individuare in maniera specifica gli "strumenti utilizzati dal lavoratore per rendere la prestazione lavorativa", descrivendone le modalità d'uso e indicando le modalità di effettuazione dei controlli relativamente al loro utilizzo ai sensi delle correnti disposizioni di legge;
- proteggere la Società da atti illeciti e da abusi attuati mediante l'uso delle dotazioni informatiche e delle altre risorse digitali, prevenendo inoltre reati informatici e trattamento illecito di dati che possono comportare responsabilità amministrativa ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001;
- incrementare il livello di sicurezza nel trattamento dei dati personali, applicando i principi della data protection by design e by default;
- adempiere agli obblighi dettati dalle "Linee guida del Garante per posta elettronica ed Internet" emanate dall'Autorità Garante per la protezione dei dati personali e, più in generale, dalla normativa in materia di protezione dati personali.

La Policy sull'utilizzo corretto e sicuro delle Risorse Digitali, **approvata dal Chief Technology, Innovation & Digital Officer di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder interessati** attraverso la intranet aziendale.

Sistemi di gestione

Per garantire l'attuazione delle politiche, degli impegni e delle azioni necessarie al miglioramento continuo delle performance ESG del Gruppo, FS e le principali società del Gruppo sono impegnate nell'attuazione, mantenimento e certificazione dei propri Sistemi di Gestione adottati volontariamente e di seguito distinti per area gestionale:

SOCIETÀ	SISTEMI DI GESTIONE							ALTRI STANDARD
	QUALITÀ ISO 9001	AMBIENTE ISO 14001	SALUTE E SICUREZZA ISO 45001	SOCIALE PARITA' DI GENERE UNI/PDR 125:2022 SA 8000	SICUREZZA TRAFFICO STRADALE ISO 39001	GESTIONE ASSET E BENI IMMOBILI ISO 55001	PREVENZIONE CORRUZIONE ISO 37001	
FS Italiane		✓	✓				✓	UNI EN ISO 14064-1:2019 UNI EN ISO 14083:2023
RFI	✓	✓	✓			✓		
Trenitalia	✓	✓	✓					UNI EN 13816:2002 UNI EN 15085-2:2020
Italferr	✓	✓	✓	✓				UNI/PdR 74:2019 UNI EN ISO 14064-1:2019
Busitalia Sita Nord	✓	✓	✓	✓				UNI EN 13816:2002
Ferservizi	✓	✓	✓					
Mercitalia Logistics	✓	✓	✓					UNI EN ISO 14067:2018
FS Sistemi Urbani		✓		✓				
Ferrovie del Sud-Est	✓	✓	✓		✓	✓		UNI EN 13816:2002
Anas	✓	✓	✓		✓		✓	UNI/PdR 74:2019
Hellenic Train	✓							UNI EN 13816:2002
Netinera	✓							
Grandi Stazioni Rail		✓						

Nella fase di realizzazione delle infrastrutture, il Gruppo FS assume il ruolo di committente, affidando i lavori a imprese terze. Attribuisce, nella maggior parte dei casi, a società interne al Gruppo il ruolo di soggetto tecnico nonché, a seconda delle esigenze e dello schema contrattuale specifico, di direzione e/o supervisione lavori, con il compito di svolgere direttamente, qualora previste, le attività di monitoraggio prima, durante e dopo i lavori individuando, ove presenti, le criticità e le opportune misure correttive.

Il Gruppo contribuisce a instaurare, nel settore delle costruzioni, una crescente consapevolezza alla gestione ambientale, grazie alla richiesta di implementazione dei Sistemi di Gestione UNI EN ISO 9001, 14001 e 45001 alle ditte appaltatrici di lavori, durante la fase di realizzazione delle opere ferroviarie.

INFORMAZIONI AMBIENTALI

EU Taxonomy disclosure

Informativa a norma dell'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento sulla tassonomia)

Nella comunicazione dell'8 marzo 2018, la Commissione Europea ha pubblicato il Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile (di seguito Piano) nell'ambito del quale ha lanciato un'ambiziosa strategia globale sulla finanza sostenibile illustrando le misure che intende adottare per orientare il mercato dei capitali verso un modello di sviluppo sostenibile, inclusivo e in linea con gli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di Parigi sul clima. L'istituzione di un sistema di classificazione unificato per le attività sostenibili rappresenta l'azione più importante e urgente prevista dal Piano in quanto riconosce che tale riorientamento debba fondarsi su una comprensione comune e condivisa del concetto di ecosostenibilità delle attività e degli investimenti. Il Regolamento (UE) 2020/852 (di seguito anche Reg. 852) rappresenta, in questa visione, il primo passo concreto finalizzato a individuare le attività che possono contribuire in maniera sostanziale agli obiettivi ambientali attraverso la creazione di un linguaggio comune (Tassonomia) utile agli investitori per operare scelte consapevoli nella valutazione di progetti e attività con impatto positivo sul clima e sull'ambiente.

Di seguito sono riportati **gli obiettivi ambientali previsti dalla Tassonomia** e i relativi riferimenti normativi:

Obiettivi ambientali	Riferimenti normativi
1. Mitigazione dei cambiamenti climatici	– Regolamento delegato (UE) 2021/2139 – c.d. Climate Delegated Act – Regolamento delegato (UE) 2021/2178 – c.d. Disclosure Delegated Act – Regolamento delegato (UE) 2022/1214[55] - c.d. Complementary Climate Delegated Act – Regolamento delegato (UE) 2023/2485[56] – Regolamento delegato (UE) 2023/2486 – c.d. Environmental Delegated Act
2. Adattamento ai cambiamenti climatici	
3. Transizione verso una economia circolare	
4. Uso sostenibile della risorsa idrica	
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	
6. Protezione della biodiversità	

Il processo di reporting tassonomico del Gruppo FS è gestito da un gruppo di lavoro interfunzionale composto dalle seguenti strutture organizzative di FS SpA:

- **Sustainability Reporting & Compliance**: in particolare **la struttura Reporting e Controllo Sostenibilità** coordina le attività all'interno del gruppo di lavoro interfunzionale e agisce come focal point nei confronti delle società del Gruppo;
- **Amministrazione e Bilancio**: in particolare la **struttura, Accounting Policy e Analisi Partecipate** fornisce supporto per la gestione e interpretazione degli aspetti contabili;
- **Climate Risk Resilience**: la struttura fornisce supporto per la gestione e interpretazione degli aspetti tecnici legati ai rischi climatici e, in particolare, alle attività di adattamento ai cambiamenti climatici del Gruppo.

Per la gestione degli aspetti informativi e contabili del processo di disclosure tassonomico a livello consolidato, il gruppo di lavoro è supportato, inoltre, dalla **struttura Bilancio Consolidato, Gestione e Coordinamento Controllate**.

Ciascuna società del Gruppo, consolidata secondo il metodo integrale, ha identificato referenti e strutture responsabili dell'esecuzione delle attività di analisi e rendicontazione previste dalla Tassonomia e di seguito dettagliate.

55. Regolamento che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 per quanto riguarda le attività economiche in taluni settori energetici e il regolamento delegato (UE) 2021/2178 per quanto riguarda la comunicazione al pubblico di informazioni specifiche relative a tali attività economiche.
56. Regolamento che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 fissando i criteri di vaglio tecnico supplementari che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che talune attività economiche contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arrecano un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale.

Di seguito è rappresentato il **processo di screening per la verifica dell'ecosostenibilità delle attività**.



Analisi di ammissibilità

L'analisi delle attività ammissibili è stata condotta da ciascuna società del Gruppo FS al fine di verificarne la corrispondenza a una o più delle attività previste dal Regolamento.
In particolare, è stato svolto un lavoro di screening, anche attraverso interviste e workshop organizzati dal gruppo di lavoro di FS SpA, avente ad oggetto il raffronto tra

- le attività economiche elencate e descritte all'interno del Climate Delegated Act e dell'Environmental Delegated Act;
- le attività economiche svolte da ciascuna società.



La seguente tabella riporta **le attività ammissibili per il Gruppo e per settore di business**, suddivise rispetto ai Regolamento delegati:

Attività ammissibili	Settore				
Climate Delegated Act					
3. Attività manifatturiere					
3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti					
6. Trasporti					
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri					
6.2. Trasporto ferroviario di merci					
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada					
6.6. Servizi di trasporto di merci su strada					
6.7. Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne					
6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie					
6.11. Trasporto marittimo e costiero di passeggeri					
6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclologistica					
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario					
6.15. Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio					
7. Edilizia e attività immobiliari					
7.2. Ristrutturazione di edifici esistenti					
7.3. Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica					
7.4. Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)					
7.6. Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili					
7.7. Acquisto e proprietà di edifici					
Environmental Delegated Act 3. Edilizia e attività immobiliari					
3.4. Manutenzione di strade e autostrade					

Legenda


Infrastruttura ferroviaria


Infrastruttura stradale


Trasporto passeggeri


Trasporto merci


Urbano

Analisi di ecosostenibilità

Il Regolamento UE 2020/852 ha definito le seguenti **condizioni** che un'attività economica deve soddisfare al fine di essere considerata **ecosostenibile**:

- contribuire in modo sostanziale ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali;
- non arrecare danno significativo ad alcuno degli obiettivi ambientali (DNSH - Do No Significant Harm);
- rispettare le garanzie minime di salvaguardia sociali[57].

Analisi del contributo sostanziale

Ciascuna società del Gruppo, per ogni attività ammissibile, ha provveduto alla verifica della capacità di **contribuire in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più obiettivi** ambientali, distinguendo anche le **attività di transizione** (attività per le quali non esistono alternative a minori emissioni di carbonio, tecnologicamente ed economicamente praticabili, ma che, tuttavia, presentano delle prestazioni che corrispondono alle migliori performance del settore e a condizione che non ostacolino lo sviluppo e la diffusione di alternative a minori emissioni, né comportino una dipendenza da asset a elevata intensità di carbonio) **e le attività abilitanti** (le attività che consentono direttamente ad altre attività di fornire un contributo sostanziale a un obiettivo ambientale).

L'analisi complessiva svolta dalle società del Gruppo, con il coordinamento del gruppo di lavoro di FS SpA, ha portato all'identificazione delle seguenti attività ecosostenibili che hanno superato il contributo sostanziale e, come riportato nel successivo paragrafo, la verifica del principio di non arrecare danni significativi agli altri obiettivi (Do No Significant Harm - DNSH):

Settore	Attività tassonomica	Contributo sostanziale
Infrastruttura ferroviaria	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**Mitigazione e adattamento:** progettazione, costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione di un'infrastruttura ferroviaria elettrificata; l'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili[58]
Infrastruttura stradale	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio (CCM) 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico (CCA)	**Mitigazione e adattamento:** l'infrastruttura è dedicata ai veicoli con emissioni di CO_2 dallo scarico pari a zero: punti di ricarica elettrica; l'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili
Trasporto passeggeri	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	**Mitigazione:** riparazione, manutenzione e riqualificazione di veicoli per il trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane a basse emissioni di carbonio
	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	**Mitigazione e adattamento:** i treni elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero o bimodali (ibridi)
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	**Mitigazione:** servizi di trasporto urbano e suburbano di passeggeri elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero o con motorizzazione EURO VI (fino al 31 dicembre 2025)
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	**Mitigazione:** servizi di trasporto merci su strada con veicoli ad emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero, o veicoli classificati come "veicoli pesanti a emissioni zero/ veicoli pesanti a basse emissioni
Trasporto merci	6.2 Trasporto ferroviario di merci	**Mitigazione:** i treni elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero o bimodali (ibridi); i treni e i carri ferroviari non sono adibiti al trasporto di combustibili fossili
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**Mitigazione:** l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasbordo di merci tra le modalità: infrastrutture e sovrastrutture di terminali per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni

57. OECD Guidelines for Multinational Enterprises, UN Guiding Principles on Business and Human Rights, ILO Fundamental Principles.
58. Inoltre, si specifica, che in linea con quanto definito nella Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH) aggiornata e allegata alla circolare RGS n. 22 del 14 maggio 2024, volta a definire le Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR, per poter rispondere positivamente al criterio di vaglio tecnico circa il non arrecare danno significativo - "I treni e i carri ferroviari non siano adibiti al trasporto di combustibili fossili", tale requisito non può essere richiesto ai Gestori della rete ferroviaria in quanto non trova fondamento nell'attuate sistema regolatorio dell' accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale definito dal D. Lgs. 112/2015 che ha recepito la direttiva europea c.d. Recast e pertanto potrebbe essere considerato discriminatorio ed arbitrario nei confronti delle imprese ferroviarie.

Verifica del principio di non arrecare danni significativi agli altri obiettivi (Do No Significant Harm):

Per la verifica del rispetto del principio DNSH, il Gruppo ha identificato per ciascuna attività economica, e sulla base del contributo sostanziale agli obiettivi di mitigazione e adattamento, le evidenze documentali e gli elementi sufficienti a dimostrare l'assenza di impatti negativi sui restanti obiettivi ambientali, quali ad esempio:

- sistemi di gestione e certificazioni (ISO14001, ISO50001, ecc.);
- analisi dei rischi climatici e valutazione della vulnerabilità degli asset;
- valutazioni di impatto ambientale (VIA);
- dichiarazioni ambientali di prodotto (EPD);
- criteri ambientali minimi (CAM) e/o altri criteri di sostenibilità inclusi nelle procedure negoziali e nei contratti;
- procedure per la gestione dei rifiuti;
- misurazione dell'impronta carbonica.

Di seguito viene riportata una tabella che illustra, per ciascun obiettivo ambientale e attività economica, la descrizione del rispetto del principio DNSH:

Obiettivo ambientale	Attività tassonomica	Descrizione del rispetto del DNSH
Adattamento	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	Le società del Gruppo hanno effettuato un Climate Risk & Vulnerability Assessment, attraverso uno strumento dedicato che consente di valutare il livello di vulnerabilità degli asset aziendali (ad esempio materiale rotabile, infrastruttura, veicoli, edifici, etc.) alle minacce climatiche attuali e prospettiche per ogni attività economica ammissibile.
	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	
	6.2. Trasporto ferroviario merci	
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	
	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	
Mitigazione	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	Le infrastrutture non sono dedicate al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili. Inoltre, nell'ambito di nuove infrastrutture, vengono effettuate Analisi Costi Benefici elaborate ai sensi di quanto previsto dal Codice dei Contratti e dai progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari (PNC), con l'obiettivo di quantificare sia la riduzione di CO_2 per effetto della ridistribuzione modale sia la CO_2 connessa alla fase di cantiere.
	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	
Economia circolare	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	La società del Gruppo che opera in questo settore adotta un Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001:2015 per garantire l'adozione di misure per la gestione dei rifiuti, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e volte a prevenire e minimizzare gli impatti sull'ambiente derivanti dalla gestione degli stessi.
	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	Le principali controllate del Gruppo adottano un Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001:2015 per garantire l'adozione di misure per la gestione dei rifiuti, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e volte a prevenire e minimizzare gli impatti sull'ambiente derivanti dalla gestione degli stessi. Inoltre, il nuovo materiale rotabile acquistato dal Gruppo (ad es. ETR 1000, Rock, Blues e Pop) è dotato di certificazione EPD o rapporto di riciclabilità.
	6.2. Trasporto ferroviario merci	
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	Le società del settore infrastrutture del Gruppo adottano un approccio orientato a valorizzare elementi di economia circolare, operando secondo una scala di priorità che privilegia, in ordine, il minore utilizzo delle risorse, un utilizzo circolare delle stesse e la prevenzione della produzione di rifiuti. Inoltre, la percentuale di rifiuti speciali inviati a recupero delle società del settore infrastrutture è pari al 99%.
	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	

Obiettivo ambientale	Attività tassonomica	Descrizione del rispetto del DNSH
Prevenzione dell'inquinamento	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	La società del Gruppo che opera in questo settore effettua periodicamente la valutazione del rischio chimico che conferma la conformità all'allegato C dell'atto delegato.
	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	Ove applicabile, i motori per la propulsione delle locomotive (RLL) e i motori per la propulsione delle automotrici (RLR) rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio.
	6.2. Trasporto ferroviario merci	
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	Si privilegia l'acquisto di pneumatici della classe energetica più alta disponibile.
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	Per minimizzare rumore, vibrazioni ed emissioni nei cantieri e nell'esercizio ferroviario, conformandosi alle normative ambientali, si implementano le più opportune modalità operative e azioni mitigative in relazione al disturbo delle emissioni sonore, in atmosfera e nel suolo, effettuando mappature acustiche e realizzando piani di prevenzione e risanamento.
	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	
Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	La società del Gruppo che opera in questo settore adotta un Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001:2015 per garantire l'adozione di misure per la gestione dell'uso e della protezione delle acque per i corpi idrici potenzialmente interessati.
	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	Non pertinente
	6.2. Trasporto ferroviario merci	
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	Le società del settore infrastrutture del Gruppo prevedono per i principali progetti infrastrutturali, la redazione di studi necessari a verificare le possibili interazioni dell'opera con il contesto ambientale di riferimento, tra cui specifiche analisi finalizzate alla protezione delle acque superficiali e sotterranee durante la fase di realizzazione ed esercizio. In particolare, sono effettuate analisi in merito alle caratteristiche idrauliche e idrogeologiche del contesto territoriale interessato dalle opere in progetto al fine di valutare le possibili interferenze in fase di cantiere e di esercizio definendo le opportune soluzioni mitigative e/o migliorative.
	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	
Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	La società del Gruppo che opera in questo settore ha condotto una Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), in particolare in relazione agli impatti ambientali esterni prodotti dai siti.
	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	Non pertinente
	6.2. Trasporto ferroviario merci	
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	Le società del settore infrastrutture del Gruppo adottano un approccio volto alla definizione di un'analisi del contesto di riferimento sotto il profilo della biodiversità. Qualora sia stata effettuata una Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), sono attuate, ove necessarie, misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente. Per i siti/le operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse (compresi la rete Natura 2000 di aree protette, i siti del patrimonio mondiale dell'UNESCO e le principali aree di biodiversità, nonché altre aree protette) viene condotta, ove applicabile, un'opportuna valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, vengono attuate, se necessarie, le opportune misure di mitigazione.
	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	

Contribuiscono, in via residuale, all'ecosostenibilità delle attività del Gruppo anche le **infrastrutture per la mobilità personale, ciclologistica**, e gli **interventi di installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili**, classificabili rispettivamente nelle attività 6.13 e 7.6 del Climate Delegated Act.

Rispetto delle garanzie minime di salvaguardia

In merito al rispetto delle clausole minime di salvaguardia, **il Gruppo FS garantisce e promuove la tutela dei diritti umani**, operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization.

Di seguito è descritto **l'approccio del Gruppo in relazione ai criteri definiti dal Regolamento**:

Criteri minimi	
Diritti umani	Dal 2017, il Gruppo aderisce al network del Global Compact dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella **Politica di Sostenibilità**, emessa nel 2019, tra i principi alla base dell'operato del Gruppo risaltano il rispetto dei diritti umani e l'impegno a contribuire alla creazione di una filiera responsabile. Impegno ribadito anche nel Codice Etico (documento guida per i rapporti con gli stakeholder).
Corruzione	Nella conduzione del business il Gruppo si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica e dello zero tolerance for corruption, così come indicato all'interno della **Policy Anti-corruption**. A ulteriore consolidamento di tale impegno, dal 2017 il Gruppo si è dotato, su base volontaria, di uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi, il cd. Framework Anticorruzione.
Strategia fiscale	Nel 2019 è stata emanata la **Strategia Fiscale di Ferrovie dello Stato Italiane e del Gruppo**, quale elemento cardine del più ampio sistema di controllo del rischio fiscale di FS, il cd. Tax Control Framework o TCF.
Competizione legale	Nel 2019 è stata emanata la **Policy Antitrust del Gruppo**, risultato del Programma di Compliance Antitrust sviluppato per implementare ulteriormente i presìdi di prevenzione in materia antitrust e ampliare la diffusione della cultura della concorrenza all'interno delle società del Gruppo e tra tutto il personale.

Per ulteriori approfondimenti in linea con quanto richiesto dalla FAQ 2023/C 211/01 numero 2 inerente al **collegamento tra le garanzie minime di salvaguardia e il principio «non arrecare un danno significativo»** di cui alla tabella 1 dell'allegato I del **Regolamento Delegato (UE) 2022/1288** che integra il **Sustainable Finance Disclosure Regulation** (SFDR)[59], si rimanda ai seguenti paragrafi: Indice dei contenuti ESRS, Forza lavoro propria e Consiglio di Amministrazione della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Le attività legate alla gestione immobiliare degli asset non funzionali all'esercizio ferroviario (es. immobili destinati alla vendita, uffici, edifici, etc.), seppur ammissibili, non superano i criteri di vaglio tecnico definiti dal Regolamento. Le attività svolte dalle altre società del Gruppo, che riguardano ad esempio i servizi trasversali e di natura amministrativa, finanziaria, di security, di certificazione dei sistemi di trasporto e infrastrutturali e di valorizzazione e cura del patrimonio storico, non sono stati considerati ammissibili.
A partire dal 2023, **le attività svolte da Anas e legate alla manutenzione della rete stradale e autostradale sono state considerate ammissibili ai sensi dell'Environmental Delegated Act**, tuttavia non possono essere considerate ecosostenibili in quanto non superano i criteri di vaglio tecnico definiti dal Regolamento.

Rendicontazione attività ecosostenibili

A seguito delle interviste e dei workshop svolti e sulla base delle linee guida trasmesse dal gruppo di lavoro di FS SpA, le società del Gruppo hanno provveduto alla rendicontazione dei KPI richiesti dal Regolamento attraverso un processo di tipo "bottom-up" articolato nelle seguenti fasi:

- **Data & Document Collection**: questa prima fase si riferisce alla gestione e al monitoraggio centralizzato del processo di raccolta dei dati contabili elaborati dalle società e dei documenti/evidenze utili alla certificazione del rispetto dei criteri di vaglio tecnico previsti dal Regolamento, sia con riferimento al contributo sostanziale ai vari obiettivi ambientali sia con riferimento al criterio del Do Not Significant Harm (DNSH). **L'attività di collezione dati** elaborati dalle società **è gestita attraverso l'utilizzo di un tool** implementato sulla piattaforma informatica di reporting&controllo di sostenibilità di Gruppo (ESGeo), il quale consente un **flusso automatico di ricezione dei dati contabili dei KPI** (totale Turnover, CapEx, OpEx verso Gruppo e verso Terzi) dal **sistema** Oracle Cloud Enterprise Performance Management (EPM) per ciascuna entity di Gruppo, utile alle analisi di ammissibilità ed ecosostenibilità delle attività economiche di Gruppo;
- **Data Engine & Reporting EU Taxonomy**: questa seconda fase si riferisce al processo finale

59. Regolamento (EU) 2019/2088 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 relativo all'informativa sulla sostenibilità nel settore dei servizi finanziari.

di disclosure, nel corso del quale si è proceduto alla determinazione e alla rappresentazione dei KPI (Turnover, OpEx e CapEx) a livello di Gruppo. In questa fase, è garantito un flusso automatico di risalita dei dati di ESGeo nelle tre maschere di data entry form previste Sistema EPM, a seguito del quale avviene il consolidamento dalla Capogruppo.

Per l'esercizio 2024, il livello di allineamento delle attività economiche del Gruppo FS alla Tassonomia UE, in ragione del loro contributo sostanziale agli obiettivi di mitigazione e adattamento, nel rispetto del principio di non arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali (DNSH) e delle garanzie minime di salvaguardia, è evidenziato di seguito.

Valori in milioni di euro		2024		2023		Variazione	
Turnover KPI	Quota ammissibile	11.526	72,3%	10.398	72,9%	+1.128	-0,6 p.p.
	- di cui ecosostenibile	9.668	60,6%	8.644	60,6%	+1.024	-
	Totale turnover[60]	**15.948**		**14.261**		**+1.687**	**+11,8%**
OpEx KPI	Quota ammissibile	3.578	55,0%	2.590	44,3%	+988	+10,7 p.p.
	- di cui ecosostenibile	2.654	40,8%	2.091	35,8%	+563	+5,0 p.p.
	Totale OpEx	**6.500**		**5.841**		**+659**	**+11,3%**
CapEx KPI	Quota ammissibile	12.769	96,1%	11.903	94,5%	+865	+1,5 p.p.
	- di cui ecosostenibile	11.741	88,3%	10.676	84,8%	+1.066	+3,5 p.p.
	Totale CapEx	**13.293**		**12.590**		**+703**	**+5,6%**

Le variazioni percentuali degli indicatori previsti dalla tassonomia evidenziano **un trend complessivamente in linea con la dichiarazione 2023**, mentre, analizzando i **valori assoluti**, si registra un **generale aumento per tutti i KPI tassonomici nel 2024**, sia per quanto riguarda i valori di bilancio sia per le relative quote ammissibili ed ecosostenibili.

La crescita della quota ecosostenibile dei CapEx del Gruppo, di circa il 10% rispetto al 2023 (+1.066 milioni di euro), conferma la direzione degli **investimenti ecosostenibili che il Gruppo prevede di attuare nell'arco di Piano industriale**, pari a **oltre l'80%** di tutti gli investimenti previsti **nel prossimo decennio**. Il Gruppo continua il proprio impegno nell'offrire soluzioni di mobilità green e resilienti, capaci di ridurre le emissioni carboniche del settore dei trasporti, adattandosi al contempo agli eventi estremi causati dal cambiamento climatico.

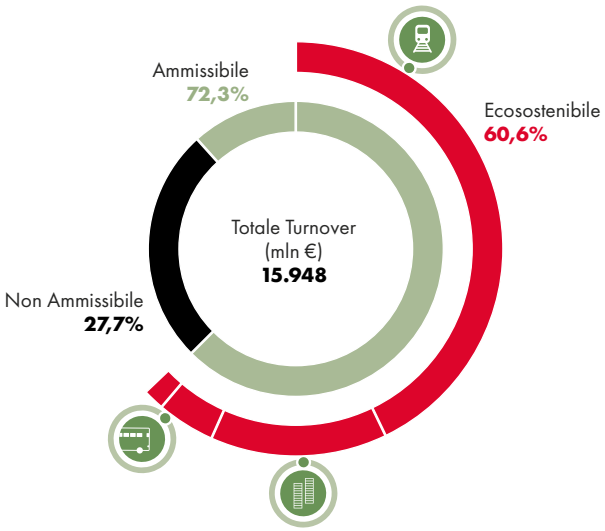


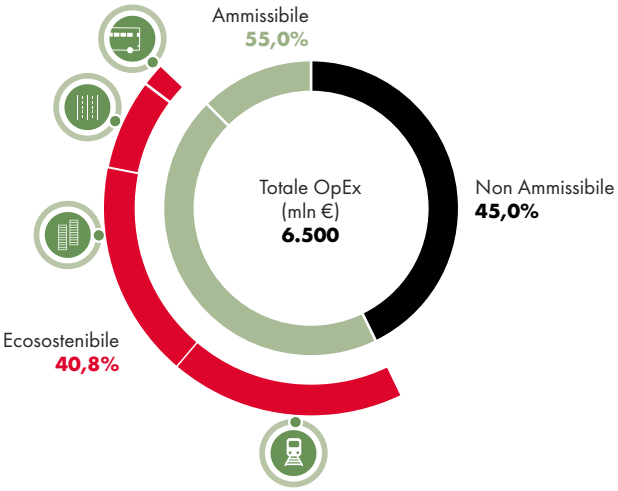
60. Il totale turnover 2023 è stato rettificato rispetto al valore dell'anno precedente escludendo la voce "Altri proventi" (importo pari a circa 542,8 milioni di euro).

Di seguito è riportata una analisi relativa ai valori 2024 per le seguenti tipologie di attività rilevanti:

trasporto su ferro | infrastruttura ferroviaria | trasporto su gomma | infrastruttura stradale

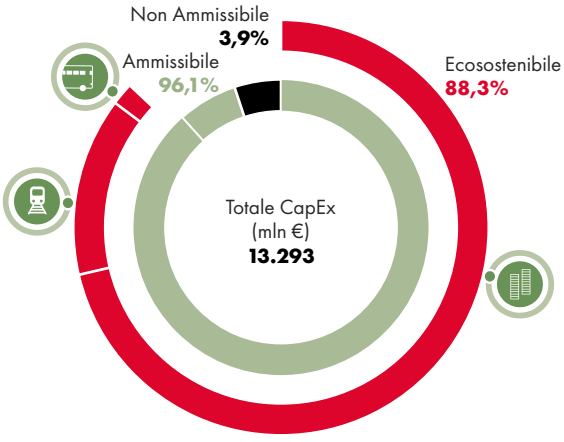
Nel 2024, circa il 61% dei ricavi del Gruppo è riferibile ad attività ecosostenibili, con le attività relative al **trasporto ferroviario, passeggeri e merci**, (46,4%, +0,5 p.p. rispetto al 2023) **e le attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria** (10,2%, -1,6 p.p. rispetto al 2023) che contribuiscono maggiormente a tale risultato. Il trasporto su gomma pesa circa il 3,5%, l'infrastruttura stradale e le attività immobiliari contribuiscono in via residuale per circa lo 0,5%.
Non sono inclusi nel numeratore del Turnover KPI i ricavi ottenuti da prodotti e servizi associati ad attività economiche adattate ai cambiamenti climatici.





Per quanto riguarda i **costi operativi**[61] definiti dall'allegato I del cd. Atto delegato art. 8, **circa il 41% è riferibile ad attività ecosostenibili**. Le attività relative all'infrastruttura ferroviaria e al trasporto su ferro contribuiscono alla quota ecosostenibile rispettivamente con il 16,0% e il 15,6% (rispetto al 10,6% e 17,1% dello scorso anno), l'infrastruttura stradale pesa circa l'8,5% (+1,5 p.p. rispetto al 2023), il trasporto su gomma lo 0,8% (-0,3 p.p. rispetto al 2023) e, in via residuale, contribuiscono anche le attività immobiliari.

Oltre l'88% delle spese in conto capitale del Gruppo sono per investimenti in attività ecosostenibili, dimostrazione dell'impegno del Gruppo nel contribuire a **sviluppare un sistema di mobilità sostenibile**. Il 72,9% dei CapEx allineati sono relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria (+2,4 p.p. rispetto al 2023), il 14,2% circa è relativo al trasporto su ferro mentre la restante quota (1,3% circa) è correlata al trasporto su gomma e alle attività immobiliari.
Se si considerano, inoltre, gli investimenti tecnici di Anas che contribuiscono all'obiettivo di adattamento al cambiamento climatico (rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12[62]), la quota di spese in conto capitale ecosostenibile aumenterebbe di circa 549 milioni di euro.



Di seguito è riportata una analisi, per ciascun KPI tassonomico, relativa al contributo che ciascun settore di business apporta alla quota ecosostenibile di Gruppo[63].

61. Costi diretti non capitalizzati legati a ricerca e sviluppo, misure di ristrutturazione di edifici, locazione a breve termine, manutenzione e riparazione nonché a qualsiasi altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari, a opera dell'impresa o di terzi cui sono esternalizzate tali mansioni, necessaria per garantire il funzionamento continuo ed efficace di tali attivi.
62. Per approfondimenti riguardo l'applicazione del principio contabile si rimanda alle Note esplicative al Bilancio consolidato.
63. Le attività tassonomiche trasversali a più società del Gruppo sono state incluse nel settore di business più rilevante.

Turnover ecosostenibili contribuzione su Gruppo (milioni di euro)	2024		2023		Variazione punti percentuali (p.p.)
Infrastrutture ferroviarie	1.632	10,2%	1.685	11,8%	-1,6
Infrastrutture stradali	83	0,5%	55	0,4%	+0,1
Trasporto passeggeri	7.073	44,3%	6.066	42,5%	+1,8
Trasporto merci	881	5,5%	839	5,9%	-0,4
Urbano	≈0	≈0%	≈0	≈0%	-
Totale Gruppo	**9.668**	**60,6%**	**8.644**	**60,6%**	**-**

OpEx ecosostenibili contribuzione su Gruppo (milioni di euro)	2024		2023		Variazione punti percentuali (p.p.)
Infrastrutture ferroviarie	1.039	16,0%	618	10,6%	+5,4
Infrastrutture stradali	549	8,5%	408	7,0%	+1,5
Trasporto passeggeri	926	14,2%	916	15,7%	-1,5
Trasporto merci	140	2,1%	149	2,5%	-0,4
Urbano	≈0	≈0%	-1[64]	≈0%	-
Totale Gruppo	**2.654**	**40,8%**	**2.091**	**35,8%**	**+5**

CapEx ecosostenibili contribuzione su Gruppo (milioni di euro)	2024		2023		Variazione punti percentuali (p.p.)
Infrastrutture ferroviarie	9.688	72,9%	8.873	70,5%	+2,4
Infrastrutture stradali	-	0,0%	-	0,0%	-
Trasporto passeggeri	1.888	14,2%	1.718	13,6%	+0,6
Trasporto merci	163	1,2%	83	0,7%	+0,5
Urbano	2	≈0%	2	≈0%	-
Totale Gruppo	**11.741**	**88,3%**	**10.676**	**84,8%**	**+3,5**

Dall'analisi dei contributi dei settori di business ai valori consolidati del Gruppo, si registra un incremento della quota di CapEx ecosostenibili, sia in termini assoluti sia in termini relativi, dovuto principalmente agli investimenti green attuati sull'infrastruttura ferroviaria elettrificata, da parte del settore Infrastrutture ferroviarie e alle campagne di rinnovo delle flotte del Polo passeggeri.
Di seguito sono riportate le tabelle informative a norma dell'articolo 8 del Regolamento sulla Tassonomia dell'UE.

64. Il valore negativo deriva dalle scritture di consolidamento che hanno determinato la capitalizzazione dei costi operativi.

Turnover KPI[65]		Anno 2024		Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche	Codice	Fatturato	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità
		Valore in milioni euro	%						
A Attività ammissibili alla tassonomia									
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili									
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	3,3	0,02%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	6.519	40,9%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	880,7	5,5%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	550,8	3,5%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	1.631,5	10,2%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	82,9	0,5%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**9.668**	**60,6%**	**60,7%**					
di cui abilitante		**1.718**	**10,8%**	**10,8%**					
di cui transizione		**504**	**3,2%**	**3,2%**	■	■	■	■	■
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	2,6	0,02%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
3.4 Manutenzione strade e autostrade	CE 3.4	385,8	2,4%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	916,1	5,7%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	33,7	0,2%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	106,4	0,7%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	CCM 6.6	22,1	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.7 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	CCM 6.7	2	0,01%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	29,4	0,2%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	1,6	0,01%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	297,3	1,9%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	60,5	0,4%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**1.858**	**11,6%**	**9,2%**				**2,4%**	
A Fatturato attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)		**11.526**	**72,3%**	**69,9%**				**2,4%**	
B Attività non ammissibili alla Tassonomia									
Fatturato delle attività non ammissibili alla Tassonomia		**4.422**	**27,7%**						
Totale		**15.948**	**100%**						

65. Il KPI relativo al fatturato è stato determinato come rapporto tra la porzione di ricavi operativi derivanti da servizi o prodotti che originano da attività economiche allineate alla tassonomia e il complesso dei ricavi operativi di bilancio consolidato (voce di bilancio consolidato "Ricavi delle vendite e prestazioni"). Non sono inclusi nel numeratore del Turnover KPI i ricavi ottenuti da prodotti e servizi associati ad attività economiche adattate ai cambiamenti climatici.

Criteri DNSH (Non arrecare danno significativo)										
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di fatturato allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	Quota finanziata con obbligazioni o titoli di debito (%)
							%	A	T	
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,02%	A		0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	40%		T	26,1%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	5,9%			14,4%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	2,5%		T	0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	11,8%	A		0,1%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,4%			0,0%
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**60,6%**	■	■	**19%**
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**12,2%**	**A**	■	
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**1,7%**	■	**T**	
■	■	■	■	■	■	■	0,0%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,2%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	7%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,4%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	2%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,2%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,02%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	1,9%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,6%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	**12,3%**	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	**72,9%**	■	■	

Quota di fatturato/Fatturato totale		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	60,6%	69,9%
CCA	0%	0%
CE	0%	2,4%
Totale	**60,6%**	**72,3%**

OpEx KPI[66]		Anno 2024		Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche	Codice	OpEx	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità
		Valore in milioni euro	%						
A Attività ammissibili alla tassonomia									
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili									
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	8,2	0,1%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	873	13,4%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	139,5	2,1%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	44,5	0,7%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	1.039,2	16,0%	Sì	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	549,4	8,5%	No	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	0,4	0,01%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**2.654**	**40,8%**	**32,4%**	**8,5%**				
di cui abilitante		**1.048**	**16,1%**	**16,1%**	**0%**				
di cui transizione		**44**	**0,7%**	**0,7%**	■	■	■	■	■
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	6,4	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
3.4 Manutenzione strade e autostrade	CE 3.4	385,8	5,9%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	112,5	1,7%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	71,6	1,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	11,3	0,2%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	32,5	0,5%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	4,1	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14 /CCA 6.14	178	2,7%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	82,5	1,3%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2 / CCA 7.2	3,8	0,1%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7 / CCA 7.7	34,2	0,5%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**923**	**14,2%**	**8,3%**				**5,9%**	
A OpEx delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2))		**3.578**	**55%**	**40,7%**	**8,5%**			**5,9%**	
B Attività non ammissibili alla Tassonomia									
Spese operative delle attività non ammissibili alla Tassonomia		**2.922**	**45%**						
Totale		**6.500**	**100%**						

66. Il KPI relativo ai costi operativi è stato determinato come rapporto tra i "costi operativi ex Reg. 852", come di seguito specificato, riconducibili alle attività allineate, e il totale dei "costi operativi ex Reg. 852" di bilancio consolidato (numericamente un di cui della voce di bilancio consolidato Totale Costi operativi). Le spese operative da prendere a riferimento per la definizione dell'OpEx KPI sono state dapprima individuate dal Regolamento delegato e, successivamente, meglio definite dai chiarimenti forniti dalla stessa Commissione UE. Conseguentemente, nell'ambito del Gruppo FS, le nature di costo prevalentemente considerate hanno riguardato i costi diretti non capitalizzati legati a processi di manutenzione e riparazione, locazioni di breve termine, ristrutturazioni di edifici.

Criteri DNSH (Non arrecare danno significativo)									
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di OpEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
							%	A	T
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,2%	A	
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	14,6%		T
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	2,5%		
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,9%		T
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	10,8%	A	
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	7%		
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,01%	A	
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**35,8%**	■	■
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**10,9%**	**A**	■
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**0,4%**	■	**T**
■	■	■	■	■	■	■	0,0%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,4%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	2%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,4%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	1,2%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,6%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,1%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	2,1%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,9%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,2%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,5%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	**8,5%**	■	■
■	■	■	■	■	■	■	**44,3%**	■	■

Quota di OpEx/OpEx totali

	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	32,4%	40,7%
CCA	8,5%	8,5%
CE	0%	5,9%
Totale	**40,8%**	**55%**

CapEx KPI[67]		Anno 2024		Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche	Codice	CapEx	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità
		Valore in milioni euro	%						
A Attività ammissibili alla tassonomia									
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili									
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	**CCM 6.1**	1.700	12,8%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCA 6.1	20	0,2%	No	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	163,6	1,2%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	167,7	1,3%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**CCM 6.14**	8.808,3	66,3%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCA 6.14	880,1	6,6%	No	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	1,5	0,01%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**11.741**	**88,3%**	**81,6%**	**6,8%**				
di cui abilitante		**8.810**	**66,3%**	**66,3%**	**0%**	■	■	■	■
di cui transizione		**155**	**1,2%**	**1,2%**	■	■	■	■	■
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
3.4 Manutenzione strade e autostrade	CE 3.4	0	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	**CCM 6.1** / CCA6.1	48,0	0,4%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	2,8	0,02%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	0,1	0,001%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	16,3	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	2,7	0,02%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**CCM 6.14** / CCA 6.14	945,8	7,1%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	**CCM7.2** / CCA 7.2	6,4	0,04%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	**CCM 7.7** / CCA 7.7	5,2	0,04%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**1.027**	**7,7%**	**7,7%**	**0,0%**			**0,0%**	
A CapEx attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)		**12.769**	**96,1%**	**89,3%**	**6,8%**			**0,0%**	
B Attività non ammissibili alla Tassonomia									
CapEx delle attività non ammissibili alla Tassonomia		**524**	**3,9%**						
Totale		**13.293**	**100%**						

67. Il KPI relativo alle spese in conto capitale è stato determinato come rapporto tra le "spese in conto capitale ex Reg. 852", come di seguito specificato, riconducibili alle attività allineate, e il totale incrementi delle "spese in conto capitale ex Reg. 852" di bilancio consolidato. Le "spese in conto capitale ex Reg. 852" da prendere a riferimento per la definizione del KPI CapEx sono state individuate dal Regolamento delegato, e riguardano gli incrementi lordi registrati nell'anno dagli attivi materiali e immateriali considerati prima dell'ammortamento, delle svalutazioni e di qualsiasi rivalutazione, compresi quelli derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore.

Criteri DNSH (Non arrecare danno significativo)										
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di CapEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	Quota finanziata con obbligazioni o titoli di debito (%)
							%	A	T	
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	13%		T	93,3%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,3%			100%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,7%			0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,4%		T	0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	68,3%	A		1,6%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	2,2%			1,7%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,003%	A		0,0%
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**84,8%**	■	■	15%
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**68,3%**	**A**	■	
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**1,5%**	■	**T**	
■	■	■	■	■	■	■	0%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,5%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,002%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,2%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,2%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,003%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	8,4%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,04%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,4%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	**9,7%**	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	**94,5%**	■	■	

Quota di CapEx/CapEx totali		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	81,6%	89,3%
CCA	6,8%	6,8%
CE	0%	0%
Totale	**88,3%**	**96,1%**

Modello 1, Allegato III Regolamento Delegato (UE) 2022/1214 del 9 marzo 2022 – Attività legate al nucleare e ai gas fossili

Attività legate all'energia nucleare	
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
Attività legate ai gas fossili	
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO



CAMBIAMENTI CLIMATICI

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Adattamento al cambiamento climatico	Adattamento delle infrastrutture al cambiamento climatico	✓	✓	✓
	Adattamento dei mezzi e servizi di mobilità al cambiamento climatico	✓	✓	✓
	Adattamento delle aree urbane al cambiamento climatico	✓	✓	✓
Mitigazione del cambiamento climatico	Emissioni di GES	✓	✓	✓
	Energia	✓	✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Governance

ESRS 2 GOV-3 – Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

Per le informazioni riguardo l'integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione, si rimanda al paragrafo *Tematiche ESG e sostenibilità* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.
In relazione all' obiettivo di sostenibilità (MBO) definito per il 2024 e che misura il rapporto tra gli investimenti tecnici al netto delle anticipazioni[68] rispetto alle emissioni di Scope 1 e 2 location-based[69], si registra un risultato complessivo pari a 6.674 €/tCO_2e , a fronte dell'obiettivo (target) di sostenibilità (MBO 2024) applicato a tutta la popolazione incentivata del Gruppo pari a 6.329 €/tCO_2e.

Strategia

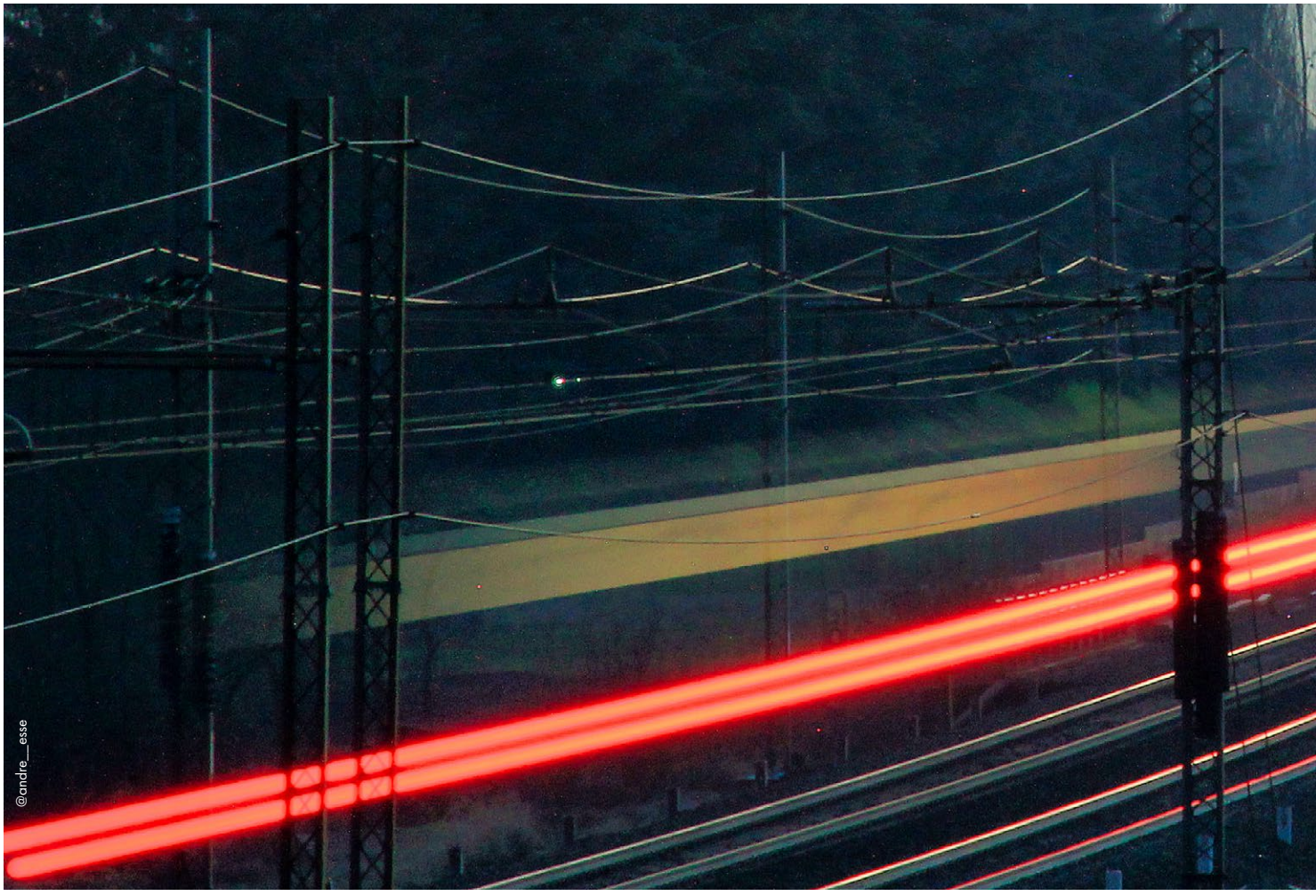
ESRS E1-1 - Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

Il Climate & Energy Transition Plan del Gruppo FS è lo strumento di pianificazione della strategia climatica aziendale in tema di mitigazione climatica. Il documento delinea un percorso di transizione che non soltanto è allineato ma va oltre gli obiettivi dell'Accordo di Parigi[70], considerando gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo, già validati dalla Science Based Target initiative (SBTi) ed è quindi allineato allo scenario che prevede di evitare lo sforamento o di sostenere uno sforamento limitato, di cui alla relazione speciale sul riscaldamento globale di 1,5 °C del gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC).
Richiamando gli indicatori fondamentali di prestazione delle spese in conto capitale (CapEx) allineate alla tassonomia ai sensi del Regolamento (UE) 2020/852, **oltre l'81% dei CapEx del Gruppo sono per investimenti che contribuiscono all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico**, un dato da analizzare nel più ampio quadro degli **investimenti ecosostenibili che il Gruppo prevede di attuare nell'arco di Piano industriale**, pari a **oltre l'80%** di tutti gli investimenti previsti **nel prossimo decennio** - a conferma dell'impegno del Gruppo nell'offrire soluzioni di mobilità green e resilienti, capaci di ridurre le emissioni carboniche del settore dei trasporti, adattandosi al contempo agli eventi estremi causati dal cambiamento climatico.

In riferimento agli obiettivi di decarbonizzazione, il Gruppo FS si pone l'obiettivo di raggiungere zero emissioni nette, ovvero "Net Zero", entro il 2040, anticipando di un decennio le scadenze fissate dall'Unione Europea.
Le principali iniziative di Gruppo con atteso impatto positivo sulla riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2 sono riconducibili a tre principali categorie di leve di decarbonizzazione: l'efficienza energetica dei trasporti, l'efficientamento energetico di edifici e impianti fissi e la produzione e utilizzo di energia da fonti rinnovabili.
In primo luogo, il Gruppo FS è impegnato nell'elettrificazione della rete ferroviaria e delle flotte,

68. Gli investimenti tecnici sono calcolati ad esclusione delle Società Exploris e FS Treni Turistici.
69. Le emissioni carboniche Scope 1+2 fanno riferimento alle seguenti società: Anas, Bluferries, Blujet, Busitalia Campania, Busitalia Rail Service, Busitalia Sita Nord, Busitalia Veneto, Ferrovie Sud-Est, Ferservizi, FS Italiane, FS Park, FS Sistemi Urbani, Grandi Stazioni Rail, Hellenic Train, Ilsa, Italferr, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal, Netinera, Qbuzz, RFI, Terminali Italia, Trenitalia, Trenitalia c2c, Trenitalia France, Tx Logistik.
70. Il Gruppo FS è escluso dagli indici di riferimento dell'UE allineati con l'accordo di Parigi.

ampliando la rete alimentata con energia elettrica e sostituendo progressivamente i veicoli a combustibili fossili con veicoli elettrici o ibridi. Parallelamente, sta adottando tecnologie innovative per ottimizzare la gestione dell'energia e migliorare l'efficienza operativa dei mezzi. Un altro ambito di intervento riguarda l'efficientamento energetico degli edifici, tra cui stazioni, depositi, officine e uffici, e dei relativi impianti, attraverso soluzioni come la sostituzione delle caldaie e l'introduzione di programmi di "Smart Work Place". Il Gruppo FS promuove la produzione e l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, come il fotovoltaico e il solare termico, per la trazione ferroviaria e gli impianti, ad esempio nell'iniziativa di installazione di pannelli fotovoltaici e nelle azioni che prevedono l'impiego di biogas nelle centrali termiche. Inoltre, il Gruppo FS mira all'introduzione di combustibili alternativi per la trazione, favorendo l'uso di idrogeno verde, HVO e altri combustibili a basse emissioni di carbonio per veicoli su tratte ferroviarie non elettrificabili. Per un gruppo come Ferrovie dello Stato Italiane, che ha una value chain molto ampia, risulta inoltre fondamentale avere una organizzazione strutturata che preveda il massimo coinvolgimento degli stakeholder. Le leve prioritarie per la riduzione delle emissioni Scope 3, da attuare tramite il coinvolgimento dei fornitori, sono l'adozione di politiche di procurement sostenibile (es. introducendo requisiti di circolarità per l'acquisto di prodotti e servizi), e l'implementazione di strategie di investimento sostenibili. Il Gruppo FS riconosce l'importanza cruciale di una gestione sostenibile degli approvvigionamenti per ridurre gli impatti ambientali lungo tutta la filiera, inclusi i settori più critici, come la produzione di materiali ad alta intensità di carbonio, e quelli associati alle forniture di beni e servizi di consumo e alla logistica di primo e ultimo miglio. I cantieri ferroviari, in particolare, rappresentano il principale contributore di emissioni Scope 3 del Gruppo, soprattutto per l'uso intensivo di materiali da costruzione come acciaio e calcestruzzo. Pertanto, il Gruppo è impegnato a promuovere l'adozione, da parte degli appaltatori, di materiali e tecnologie a basso impatto ambientale, con l'utilizzo di macchinari più efficienti e alimentati da fonti energetiche rinnovabili, incentivare processi produttivi innovativi che



riducono l'intensità carbonica, ottimizzare il trasporto e la gestione dei materiali, promuovendo l'uso di mezzi elettrici o alimentati a biocarburanti avanzati. Il Gruppo identifica le potenziali emissioni di GES «bloccate» (locked-in) derivanti dai prodotti e dagli attivi chiave dell'impresa corrispondenti alle emissioni legate alle infrastrutture e ai servizi di trasporto, che rappresentano una quota significativa e di maggiore influenza per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e sui rischi di transizione, dal momento che il loro abbattimento dipende da fattori esogeni ed endogeni, legati anche alla produzione industriale e alle previsioni di traffico per l'erogazione dei servizi di mobilità.
Di seguito sono identificate le principali emissioni GES "bloccate":

- **materiale rotabile alimentato a combustibili fossili** - i treni alimentati a gasolio generano emissioni carboniche che saranno "bloccate" finché non verranno sostituiti con treni elettrici o ad alimentazione alternativa (e.g. a idrogeno verde, biocarburanti). Anche alcuni treni ibridi, pur avendo un componente elettrica, continuano a dipendere parzialmente dai combustibili fossili. La quantità di emissioni legate a tali servizi di trasporto ferroviario è inoltre condizionata dalla domanda ditrasporto di passeggeri e merci;
- **infrastrutture ferroviarie non elettrificate** - le tratte ferroviarie non elettrificate richiedono treni alimentati a gasolio, generando emissioni che non possono essere abbattute rapidamente senza massicci investimenti nell'elettrificazione della rete o tecnologie alternative per l'alimentazione delle flotte ferroviarie (e.g. a idrogeno verde, biocarburanti);
- **flotta di veicoli stradali a supporto dell'esercizio ferroviario** - i veicoli di servizio del Gruppo (per manutenzione, ispezioni, trasporto del personale, ecc.) utilizzano prevalentemente motori a combustione interna alimentati a combustibili fossili (gasolio, benzina, metano, GPL), contribuendo a emissioni "bloccate" fino alla sostituzione delle flotte verso alimentazioni alternative (flotte elettriche, a idrogeno verde, biocarburanti), dovendo tali veicoli garantire la continuità dell'esercizio ferroviario;





- **utilizzo di materiali nei cantieri ferroviari e stradali** - i materiali utilizzati per la costruzione di infrastrutture ferroviarie e stradali, come ad esempio il cemento e l'acciaio, hanno mediamente un considerevole impatto carbonico che riguarda soprattutto le fasi di produzione e trasporto. Tali materiali risultano essere molto impiegati nei cantieri ferroviari e stradali, ad esempio per i progetti previsti dal PNRR.
  Pertanto, le emissioni associate, essendo legate agli ingenti volumi dei materiali impiegati, costituiscono delle emissioni "bloccate" che risultano inevitabili nel breve termine, indipendentemente dall'impegno per la riduzione dell'impatto emissivo specifico in fase di approvvigionamento.

Si precisa inoltre come il Gruppo FS sia escluso dagli indici di riferimento dell'UE allineati con l'accordo di Parigi, in riferimento all'l'articolo 12, paragrafo 1, lettere da d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 della Commissione (regolamento sugli indici di riferimento climatici). Il Climate & Energy Transition Plan (CTP) è integrato nel processo di pianificazione strategica del Gruppo, rappresentando una vista di dettaglio sugli aspetti di mitigazione del cambiamento climatico, con informazioni elaborate sulla base dei dati e delle iniziative societarie approvate nel Piano Strategico 2025-2029. Questo approccio garantisce che il CTP orienti i futuri processi di pianificazione strategica, fungendo da strumento di verifica per garantire la coerenza tra le attività pianificate e gli obiettivi di decarbonizzazione.
Alla data di redazione del presente report, il piano di transizione non è formalmente approvato da organi di amministrazione, direzione e controllo. Nell'attuazione del piano di transizione, i progressi aziendali nel 2024 hanno riguardato: un maggiore controllo sui rischi di transizione, un riesame della roadmap di decarbonizzazione e una maggiore consapevolezza delle sfide da affrontare per il raggiungimento degli obiettivi di lungo periodo.

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Nell'ambito dei rischi rilevanti legati al clima, sono riportati di seguito i **rischi di transizione** (ovvero rischio derivante dalla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio e resiliente ai cambiamenti climatici; in genere può trattarsi di rischi politici, rischi giuridici, rischi tecnologici, rischi di mercato e rischi di reputazione) e **rischi fisici** (rischio derivante dai cambiamenti climatici che può essere determinato da eventi - rischi acuti - o da mutamenti a più lungo termine nei modelli climatici - rischi cronici).

CATEGORIA DI RISCHIO	Tipo di rischio		SUSTAINABILITY MATTER I° LIVELLO
	Fisico	Transizione	
Eventi meteoclimatici estremi	✓		Adattamento al cambiamento climatico
Mutamenti climatici cronici	✓		Adattamento al cambiamento climatico
Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)		✓	Adattamento al cambiamento climatico
Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi		✓	Adattamento al cambiamento climatico, Mitigazione del cambiamento climatico
Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		✓	Mitigazione del cambiamento climatico
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali		✓	Adattamento al cambiamento climatico
Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dell'offerta commerciale (prodotti, servizi, pricing)		✓	Mitigazione del cambiamento climatico
Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici		✓	Adattamento al cambiamento climatico
Oscillazione dei tassi di interesse		✓	Adattamento al cambiamento climatico
Scenario inflattivo e incremento prezzi		✓	Mitigazione del cambiamento climatico
Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime		✓	Mitigazione del cambiamento climatico
Dipendenza da cliente/partner chiave		✓	Mitigazione del cambiamento climatico
Nuove politiche commerciali offerte dai competitor		✓	Mitigazione del cambiamento climatico

Sono presenti altri rischi rilevanti legati al clima di natura diversa. Quali ad esempio i rischi connessi all'organizzazione e alle risorse aziendali, come un inadeguato dimensionamento dell'organico per il raggiungimento degli obiettivi nel piano di transizione e adattamento del Gruppo FS o altre criticità connesse all'implementazione dei piani stessi; rischi di progettazione e realizzazione, come sospensione dei contratti o modifiche in corso d'opera nella realizzazione di progetti infrastrutturali per cause legate al clima.

Il Gruppo FS, nell'ambito delle proprie attività operative e di business, intende assicurare infrastrutture e servizi di mobilità sempre più *climate-resilient* ai rischi fisici, stante la complessità e la capillarità delle proprie attività operative e di business, e di transizione. Oltre alle analisi dei rischi e delle opportunità per il processo di doppia rilevanza, sono condotte infatti varie valutazioni climatiche, che contribuiscono a una più ampia analisi di resilienza; nello specifico, per i rischi di natura fisica, è condotta:

- la valutazione delle vulnerabilità, attraverso l'individuazione degli asset fisici esposti ai pericoli climatici e la stima del loro grado di vulnerabilità;
- la valutazione degli impatti (effetti prodotti dai rischi climatici sui business, esaminati attraverso analisi di scenario di breve e medio periodo);
- la definizione del piano di risposta (interventi di adattamento progettati e adottati, articolati in soluzioni di tipo Grey/Soft/Green).

Le dinamiche climatiche attese sono esaminate attraverso analisi di scenario basate sui Representative Concentration Pathway (RCP) definiti dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), con particolare riferimento a due proiezioni sviluppate su scala globale:

- RCP 4.5 Forte mitigazione, quale tendenza most likely;
- RCP 8.5 Business-as-usual, quale tendenza worst case.

Gli scenari RCP 4.5 e RCP 8.5 dell'IPCC, adottati integralmente, sono mutuati dalle migliori prassi di mercato, specie per quanto riguarda le ipotesi fondamentali sul modo in cui la transizione verso un'economia resiliente e a basse emissioni di carbonio influenzerà le tendenze macroeconomiche circostanti, il consumo di energia e il mix energetico, nonché le ipotesi sulla diffusione delle tecnologie.
L'analisi è condotta su orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo, in coerenza con l'orizzonte di pianificazione strategica e dei piani di allocazione

del capitale. Tale orizzonte è coerente anche con la valutazione degli IRO nell'ambito del processo di doppia rilevanza (rischi e opportunità rilevanti per il topic E1 Cambiamenti Climatici).
Nell'analisi di resilienza, svolta annualmente dalle società del Gruppo, sono considerati i 28 pericoli climatici definiti nel Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 (Appendice A – Allegato 2). Sono inoltre valutate 34 categorie di asset potenzialmente esposti al rischio fisico climatico, afferenti alle operazioni proprie dei principali business del Gruppo (trasporto, infrastrutture, immobiliare), escludendo i rischi di transizione non presenti nell'elenco del Regolamento Delegato. Per ogni asset esposto è stata valutata la vulnerabilità (intesa come sensibilità al netto della capacità di adattamento) e il potenziale impatto economico / finanziario al variare delle condizioni climatiche prospettiche date dallo scenario, in relazione a 7 potenziali categorie di impatto (distruzione, danneggiamento, interruzione di servizio, etc.).
Tra i principali risultati emerge, in entrambi gli scenari RCP 4.5 e RCP 8.5, che:

- la maggiore concentrazione degli impatti ricade sugli asset del business infrastrutturale (strada e ferro);
- tra i principali pericoli climatici con impatti economico troviamo hazard acuti, quali:
  - inondazione (costiera, fluviale, pluviale, di falda);
  - forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio);
  - ondata di freddo / gelata;
  - incendio di incolto;
  - ondata di calore;
  - frane;
- tra i principali pericoli climatici con impatti finanziari troviamo inoltre hazard cronici, quali:
  - cambiamento del regime e del tipo di precipitazioni;
  - variabilità idrologica o delle precipitazioni;
  - innalzamento del livello del mare.

Per i rischi e le opportunità di transizione, l'analisi di resilienza esamina il Climate & Energy Transition Plan predisposto dal Gruppo FS, contenente gli obiettivi di Net-Zero al 2040. Il raggiungimento degli obiettivi dipende da un processo strutturato e continuo di pianificazione e implementazione. Tuttavia, sono stati analizzati i fattori critici che possono influire negativamente sulla capacità del Gruppo di ridurre le proprie emissioni e mantenere il piano di transizione in linea con le aspettative, in particolare rispetto all'evoluzione delle dinamiche di mercato, della catena del valore e delle politiche energetiche.

La seguente tabella presenta la mappatura degli eventi di rischio di transizione rilevanti per il Gruppo FS (output delle valutazioni societarie di Financial Materiality) rispetto ai fattori critici individuati per la realizzazione del Climate & Energy Transition Plan.

NATURA DEL RISCHIO DI TRANSIZIONE	EVENTO DI RISCHIO DI TRANSIZIONE	CLIMATE & ENERGY TRANSITION PLAN			
		Fattore 1	Fattore 2	Fattore 3	Fattore 4
Di natura giuridica/politica	Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x			
	Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi	x	x		
	Cambiamenti di normative/regolamenti/standard	x	x		
	Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali		x		
	Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici		x		
Di mercato	Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dell'offerta commerciale (prodotti, servizi, pricing)	x		x	x
	Oscillazione dei tassi di interesse		x		
	Scenario inflattivo e incremento prezzi		x		
	Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime		x		
	Dipendenza da cliente/partner chiave	x			
	Nuove politiche commerciali offerte dai competitor			x	x

Fattore 1
FATTORI ESTERNI: ENERGIA, POLITICHE E CATENA DEL VALORE

Il raggiungimento degli obiettivi di Net-Zero del Gruppo dipende dalla **disponibilità di energia rinnovabile su larga scala (mix energetici nazionali)** e da un **contesto normativo stabile e favorevole**. I progressi del Gruppo verso la decarbonizzazione sono legati **agli investimenti in infrastrutture per l'energia pulita**, in linea con eventuali **cambiamenti nelle politiche energetiche nazionali ed europee**.
La riduzione delle emissioni Scope 3 rappresenta una delle sfide più complesse per il Gruppo FS. Gran parte di queste emissioni è **legata alle attività di fornitori e partner esterni lungo la catena del valore**, e alla loro capacità di implementare soluzioni di decarbonizzazione con la stessa rapidità e ambizione del Gruppo. Inoltre, il raggiungimento degli obiettivi Net-Zero è condizionato al monitoraggio e alla verifica dei dati sulle emissioni lungo la catena del valore, grazie all'adozione da **parte dei fornitori di pratiche sostenibili e trasparenti**.
Incrementare l'autoproduzione di energia rinnovabile, attraverso il piano di installazione di impianti fotovoltaici, è fondamentale per assicurare un **approvvigionamento energetico stabile e sostenibile, e proteggersi quindi dai rischi di mercato connessi** all'adozione di strumenti come le Garanzie di Origine (GOs) e i Power Purchase Agreements (PPA), ove applicabili, o più in generale alla vulnerabilità legata al mix energetico nazionale.

Fattore 2
COMPLESSITÀ DELLE INIZIATIVE DI DECARBONIZZAZIONE

Il successo del piano di decarbonizzazione dipende dall'implementazione puntuale delle iniziative pianificate, come ad esempio l'adozione di sistemi di trazione elettrica o di carburanti alternativi (HVO, idrogeno, ...), la riduzione dei consumi energetici degli impianti e l'espansione dell'autoproduzione e autoconsumo di energia da fotovoltaico. È fondamentale quindi un continuo monitoraggio dei **tempi di realizzazione, dei costi di installazione e delle evoluzioni normative/amministrative** connesse a tali progetti.
In questo senso, è strategico lavorare sul **rafforzamento del coordinamento** con gli stakeholder coinvolti, creando **nuove opportunità di investimento, sinergie e benefici comuni tra le entità del Gruppo** (ad esempio, l'elettrificazione della rete e l'installazione di impianti fotovoltaici).

Fattore 3
EVOLUZIONE DEI VOLUMI DI TRAFFICO

Un fattore cruciale da gestire per il successo del piano di decarbonizzazione è **la variazione dei volumi di trasporto** conseguente ad un **aggiornamento dell'offerta commerciale** del Gruppo FS a parità di perimetro. In particolare, è fondamentale che adeguamenti dell'offerta alla possibile domanda crescente di servizi siano sostenuti da **prodotti e servizi a basse emissioni.**

Fattore 4
EVOLUZIONE DEL PERIMETRO DI GRUPPO

Le **evoluzioni organizzative e societarie**, come l''introduzione di nuovi processi o modifiche strutturali ai processi esistenti, è necessario che siano pianificate in **linea con gli obiettivi del piano di decarbonizzazione**, garantendo **il coordinamento e l'allineamento continuo tra le diverse funzioni aziendali.**

L'analisi di questi fattori che possono influire sulla capacità del Gruppo di raggiungere gli obiettivi definiti dal piano di transizione è stata effettuata considerando l'incidenza che possono avere sul percorso per il contenimento dell'incremento della temperatura terrestre di 1,5°C per gli obiettivi di riduzione su Scope 1 e 2.

In considerazione dei fattori critici, sono state individuate quattro variabili principali, rispetto alle quali è stata eseguita una analisi di sensitività:
1. l'evoluzione del mix di generazione elettrica nazionale ed europeo;
2. l'andamento del piano di installazione di impianti fotovoltaici per autoproduzione di energia;
3. l'andamento del traffico e della produzione;
4. l'implementazione delle iniziative di decarbonizzazione negli impianti fissi e negli edifici.

Di seguito, si analizzano i possibili scenari derivanti dalle analisi di resilienza per ciascuna variabile, con una sintesi degli input considerati e delle implicazioni sui risultati.
Il primo fattore riguarda il mix di generazione di energia elettrica a livello nazionale ed europeo, che gioca un ruolo cruciale nella riduzione delle emissioni Scope 2, data la forte dipendenza del Gruppo dall'energia elettrica per la trazione ferroviaria.
Nello "scenario base", si considera l'evoluzione dei mix energetici nazionale ed europeo in linea con le previsioni elaborate dal PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima) italiano e dall'EEA (European Environmental Agency) per gli altri paesi. Gli scenari "worst case" e "best case" invece prevedono

rispettivamente un approvvigionamento inferiore e superiore di energia da FER nei mix nazionali, rispetto allo scenario base. La variabilità rispetto allo scenario base è allineata con le ultime previsioni dell'EEA sull'andamento del fattore emissivo medio per l'energia elettrica per l'UE. Nel "best case", il miglioramento dei mix energetici comporterebbe una riduzione delle emissioni pari a circa 35 mila tCO_2e al 2030. Al contrario, lo scenario peggiore prevede un ritardo nell'incremento della quota di rinnovabili, con un conseguente rallentamento nella riduzione del fattore emissivo dell'energia utilizzata dal Gruppo, traducendosi in un incremento delle emissioni Scope 2 di circa 35 mila tCO_2e al 2030. Per mitigare l'impatto delle incertezze legate al mix energetico nazionale, sarà fondamentale accelerare l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili e adottare strategie per l'approvvigionamento (es. Power purchase agreement, Garanzie d'Origine).
L'installazione di impianti fotovoltaici per l'autoproduzione di energia "green" rappresenta il secondo fattore cruciale per la decarbonizzazione. Il piano prevede la realizzazione di una capacità rinnovabile significativa entro il 2030, con un impatto diretto sulla riduzione delle emissioni Scope 2. Un eventuale ritardo nel piano di installazione fino a due anni potrebbe comportare un aumento delle emissioni di Gruppo di circa 70 mila tCO_2e al 2030.
Il terzo fattore analizzato riguarda l'evoluzione del traffico e della produzione. Un incremento del traffico del 5% comporterebbe un incremento delle emissioni al 2030 di circa 50 mila tCO_2e, mentre un calo del 5% porterebbe una riduzione di emissioni dello stesso valore.
Infine, la realizzazione delle iniziative di decarbonizzazione negli impianti fissi ed edifici costituisce un pilastro fondamentale per ridurre le emissioni Scope 1 e 2. Eventuali ritardi nell'attuazione o ridimensionamenti dei progetti rispetto a quanto previsto rischierebbero di limitare la riduzione delle emissioni, con un impatto stimato fino a 20 mila tCO_2e in più al 2030 rispetto allo scenario base valorizzato nei numeri di roadmap, ipotizzando una riduzione del 5% dei risparmi energetici ottenibili dalle iniziative previste al 2030.
Alla luce di queste analisi, è evidente che il raggiungimento dei target di decarbonizzazione dipenderà dalla capacità del Gruppo FS di gestire le incertezze e massimizzare i benefici dei fattori positivi. Con un approccio proattivo e flessibile, sarà possibile mantenere la traiettoria verso il Net Zero al 2040, garantendo resilienza e sostenibilità nel lungo periodo.

ESRS 2 IRO-1 - Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati al clima** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono



descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.
Il processo di individuazione e valutazione dei rischi climatici fisici è basata su un approccio omogeneo e sinergico tra le varie attività del Gruppo ed è pienamente ispirato alle migliori pratiche riconosciute a livello globale (ad esempio Task Force on Climate-related Financial Disclosures - TCFD). Il processo operativo è ispirato all'Adaptation Support Tool of the EU Climate-Adapt platform, che prevede in sintesi:

1. Identificazione dei Pericoli e degli Asset, attraverso mappatura degli asset rispetto al pericolo climatico (secondo la lista degli eventi climatici del Regolamento della Tassonomia UE) a cui sono esposti;
2. Valutazione della Vulnerabilità Climatica degli asset;
3. Modellazione del Rischio e dell'Impatto attraverso valutazione dell'impatto finanziario ed economico con un'analisi degli scenari basata su IPCC AR5 (in cui è analizzata la magnitudine del pericolo climatico su scala nazionale e subnazionale).

Inoltre, ai fini della valutazione della financial materiality per il Gruppo FS, il processo di valutazione dei rischi fisici legati al clima si articola in diverse fasi: l'analisi del contesto interno ed esterno, l'identificazione dei rischi, la valutazione e il reporting.
Per quanto riguarda l'individuazione, sono considerati nel loro complesso gli eventi meteoclimatici estremi e i mutamenti climatici cronici direttamente relazionabili a quelli definiti nel Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 (Appendice A – Allegato 2)[71].
L'assessment di financial materiality è condotto sulla base del contesto geografico, nazionale e internazionale, e con riferimento ai vari business in cui opera il Gruppo FS, avendo precedentemente condotto nell'analisi di resilienza anche la valutazione di vulnerabilità climatica, al fine di individuare gli asset aziendali maggiormente esposti e sensibili ai pericoli climatici.
La valutazione è condotta a condizioni climatiche prospettiche "inerziali" di breve e medio periodo coerenti con lo scenario IPCC RCP 4.5 che prevede la messa in atto di iniziative di mitigazione sulla base delle politiche adottate negli ultimi anni in molti Paesi e sulla base degli impegni assunti nel 2015 dai Paesi firmatari dell'accordo di Parigi. Lo scenario individuato risponde alla necessità di utilizzare le migliori proiezioni climatiche disponibili, in linea con i report e scenari IPCC AR5 e con le relative assunzioni inerziali (ipotesi attuali riguardanti le politiche, le tendenze macroeconomiche, il consumo di energia e il mix energetico e le tecnologie).
L'orizzonte temporale è inoltre coerente con l'orizzonte di pianificazione strategica e dei piani di allocazione del capitale.
Dalla valutazione emerge che il maggior rischio è insito nelle operazioni proprie e che i business maggiormente impattati sono quelli infrastrutturali con potenziali effetti finanziari prevalenti sul Capitale Investito.



71. Temperatura: cambiamento della temperatura, stress termico, variabilità della temperatura, scongelamento del permafrost, ondata di calore, ondata di freddo/gelata, incendio di incolto.
Venti: cambiamento del regime dei venti, ciclone, uragano, tifone, tempesta (comprese quelle di neve, polvere o sabbia), tromba d'aria.
Acque: cambiamento del regime e del tipo di precipitazioni, variabilità idrologica o delle precipitazioni, acidificazione degli oceani, intrusione salina, innalzamento del livello del mare, stress idrico, siccità, forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio), inondazione (costiera, fluviale, pluviale, di falda), collasso di laghi glaciali.
Massa solida: erosione costiera, degradazione del suolo, erosione del suolo, soliflusso, valanga, frana, subsidenza.

Il Gruppo FS ha inoltre individuato gli **eventi di transizione legati al clima**, separatamente per i rischi e per le opportunità. I rischi di transizione emersi come rilevanti a livello di gruppo sono di natura giuridica/politica, di mercato, riportati nella tabella di seguito:

NATURA DEL RISCHIO DI TRANSIZIONE	EVENTO DI RISCHIO DI TRANSIZIONE	ORIZZONTE TEMPORALE		
		BREVE	MEDIO	LUNGO
Di natura giuridica/politica	Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	x	x	x
	Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi		x	x
	Cambiamenti di normative/regolamenti/standard		x	x
	Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali	x	x	x
	Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici	x	x	x
Di mercato	Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dell'offerta commerciale (prodotti, servizi, pricing)	x	x	x
	Oscillazione dei tassi di interesse	x	x	x
	Scenario inflattivo e incremento prezzi	x	x	x
	Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime		x	x
	Dipendenza da cliente/partner chiave		x	x
	Nuove politiche commerciali offerte dai competitor		x	x

Gli attivi e le attività aziendali sono vulnerabili ai rischi giuridici e politici, che possono comportare aumenti di costi legali, necessità di adattare gli impianti a nuovi requisiti normativi, e ritardi nei progetti legati al clima, come l'installazione di impianti fotovoltaici. Questi rischi rendono essenziale un dialogo continuo con gli stakeholder istituzionali e un eventuale maggiore ricorso al capitale proprio per finanziare la transizione climatica, a causa di contributi pubblici insufficienti. Inoltre, gli attivi aziendali sono sensibili ai rischi di mercato, come l'aumento dei costi per la realizzazione dei progetti di adattamento e transizione, a causa dell'aumento dei prezzi delle materie prime, l'inflazione e le fluttuazioni nei tassi di interesse. Questi rischi includono anche la possibilità di dover sostituire partner chiave, la concorrenza con politiche commerciali più competitive, e la difficoltà di adattarsi velocemente alle preferenze dei consumatori.

Le **opportunità di transizione** emerse come rilevanti a livello di gruppo sono di natura giuridica/politica, di mercato, di tecnologia e di reputazione, riportate nella tabella di seguito:

NATURA DELL'OPPORTUNITÀ DI TRANSIZIONE	EVENTO DI OPPORTUNITÀ DI TRANSIZIONE	ORIZZONTE TEMPORALE		
		BREVE	MEDIO	LUNGO
Di natura giuridica/politica	Cambiamenti di normative/regolamenti/standard	x	x	x
	Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x	x
	Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x	x
Di mercato	Esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti		x	x
	Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x	x
	Ampliamento dell'offerta attraverso partnership		x	x
	Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti		x	x
	Ingresso in nuovi mercati		x	x
	Partecipazione a sistemi territoriali	x	x	x
	Scale up di business e best practice esistenti	x	x	x
	Diversificazione delle risorse concentrate in asset critici	x	x	x
Tecnologia	Ottimizzare le dipendenze e le opportunità degli impatti sui servizi ecosistemici e sulla biodiversità		x	x
	Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali "disruptive"		x	x
	Sostituzione di prodotti e servizi esistenti con opzioni a minore impatto sulle risorse ambientali		x	x
	Adozione di un sistema di prevenzione dei danni		x	x
	Attività di progettazione, realizzazione e sviluppo climate proof		x	x
Reputazione	Rafforzamento dello stakeholder engagement	x	x	x

Gli attivi e le attività aziendali consentono potenzialmente di trarre vantaggio da opportunità giuridiche e politiche, come l'accesso a fondi pubblici per finanziare progetti di adattamento e mitigazione. Tali opportunità includono anche l'anticipazione dell'adozione di normative, il miglioramento dell'efficienza energetica, la leadership nella transizione low-carbon e la collaborazione con istituzioni per rigenerare aree dismesse.
In ambito mercato, il Gruppo può espandere la propria offerta tramite partnership, sviluppando collegamenti tra rete ferroviaria e altri mezzi di trasporto, partecipando a iniziative locali, e offrendo soluzioni a basso impatto ambientale, come treni ad idrogeno e autobus ibridi, favorendo l'aumento dei ricavi e migliorando la reputazione.
Dal punto di vista tecnologico, l'adozione di soluzioni nuove ed efficienti (es. recupero dell'energia di frenatura, monitoraggio meteo-climatico) consente di ridurre i costi, migliorare la gestione delle crisi legate al clima e ridurre l'esposizione ad eventuali sanzioni. Inoltre, la creazione di infrastrutture verdi può migliorare la resilienza delle infrastrutture.
Infine, il rafforzamento delle relazioni con gli stakeholder e la gestione dei rapporti con enti coinvolti nei processi autorizzativi consente di raggiungere il consenso necessario essenziale per rispettare tempi e costi dei progetti di transizione climatica, oltre a creare un network di conoscenza tecnica e risparmi economici.

Politiche, azioni e target

ESRS E1-2 - Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, il **Gruppo FS ha adottato una specifica "Politica Ambientale".**
L'adattamento rappresenta una priorità inderogabile per far fronte agli eventi climatici estremi e cronici, sempre più severi e frequenti. Il Gruppo FS ha definito un piano di risposta ai rischi fisici derivanti dal cambiamento climatico, basato su quattro ambiti di azioni:

- valutazione delle vulnerabilità degli asset e dei territori;

- monitoraggio real-time dei fenomeni climatici, degli asset e dei territori;
- pianificazione di interventi specifici di adattamento per asset;
- progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-proof.

Con particolare riferimento al monitoraggio real-time, il Gruppo FS sta lavorando su:

- tecniche innovative di previsione degli eventi meteorologici particolarmente avversi tramite piattaforme previsionali che sfruttano una rete di sensori diffusa sul territorio nazionale. Al fine di prevenire situazioni di particolare allerta e più in generale migliorare gli standard qualitativi dell'infrastruttura ferroviaria, è in fase di realizzazione una campagna di installazione di sensori pluviometrici, idrometrici e radar che permetteranno l'ottimizzazione della fase previsionale e relativi warning sulla gestione dell'esercizio ferroviario in corso di evento e/o allerta;
- progetti innovativi di monitoraggio strutturale delle opere d'arte attraverso l'installazione di sensoristica volta ad affinare la capacità di previsione di eventi estremi.

Per quanto riguarda la progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-proof, si stanno includendo pratiche di adattamento climatico all'interno dei manuali di progettazione (adaptation by design). In particolare, i manuali conterranno i criteri per l'implementazione delle misure di adattamento e un insieme di soluzioni da prevedere in funzione delle diverse tipologie di asset e di hazard.

ESRS E1-3 - Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici

ESRS E1-4 - Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Il Gruppo FS prosegue il suo impegno nella lotta al cambiamento climatico, attraverso la definizione di una serie di azioni a partire dalle politiche definite.
Nel Climate & Energy Transition Plan sono incluse tutte le principali azioni che concorrono alla riduzione delle emissioni climalteranti, per una valutazione dell'allineamento della roadmap del Gruppo FS rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione. Il piano di transizione prevede una serie di investimenti che contribuiscono all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico.
Le risorse destinate alla realizzazione delle azioni di mitigazione dei cambiamenti climatici sono garantite attraverso una combinazione di fonti di finanziamento, tra cui i fondi previsti dal PNRR, il reinvestimento degli utili, gli accordi stipulati nei contratti di servizio, strumenti di debito sostenibile come i green bond, nonché altre forme di finanziamento pubblico e privato volte a supportare la transizione ecologica e la decarbonizzazione delle attività.

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Leve e Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
MITIGAZIONE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO						
Efficienza energetica dei trasporti: • Elettrificazione della rete ferroviaria • Sostituzione mezzi a diesel con mezzi elettrici o ibridi (ferro, gomma e nave) • Efficientamento dei mezzi (ferro) • Gestione dei consumi energetici **Produzione e utilizzo di energia da fonti rinnovabili:** • Installazione di nuovi impianti fotovoltaici • Installazione di pannelli solari termici • Impiego di Biogas per le centrali termiche • Alimentazioni alternative "green" per i servizi di trasporto (ferro, gomma) **Efficienza energetica di edifici e impianti fissi:** • Sostituzione delle caldaie a gas naturale con tecnologie alternative come le pompe di calore • Introduzione di programmi di "Smart Work Place" con interventi su illuminazione e climatizzazione		Net Zero entro il 2040 (-90% di emissioni scope 1 e 2 location-based) -50% di emissioni scope 1 e 2 location-based entro il 2030	2.557.692 tCO_2e[72] (anno base 2019)	In corso	-1,5% rispetto al valore 2019[73] (2.518.138 tCO_2e)	3 7 12 13
Strategie di procurement e investimenti sostenibili: • Monitoraggio delle performance ESG dei fornitori • Inclusione criteri ESG nelle procedure di gara • Circolarità di prodotti e servizi • Implementazione di strategie di investimento sostenibili		Net Zero entro il 2040 (-90% di emissioni scope 3) -30% di emissioni scope 3 entro il 2030	4.989.079 tCO_2e (perimetro per obiettivo 2040)[74] 3.672.632 tCO_2e (perimetro per obiettivo 2030) (anno base 2019)	In corso	+66,2% rispetto al valore 2019 per il target al 2040 (8.292.162 tCO_2e)[75] +98,2% rispetto al valore 2019 per il target al 2030 (7.278.588 tCO_2e)[76]	3 7 12 13

72. L'anno base 2019 definito per l'obiettivo 2030 e 2040 per lo Scope 1+2 location-based non considera le emissioni derivanti dall'uso del suolo e dalle perdite fuggitive dei gas refrigeranti ed esafluoruro di zolfo.
73. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di GES sono lordi; pertanto, non sono inclusi assorbimenti di GES, crediti di carbonio o emissioni evitate tra i mezzi per conseguirli.
74. L'obiettivo 2030 per lo Scope 3 riguarda solo le emissioni dei cantieri RFI (parte di Cat.2), della Cat. 3 (c.d. well to tank), del trasporto upstream dei materiali da cantieri (Cat.4) e dell'uso della rete RFI da parte delle imprese ferroviarie esterne al Gruppo FS (Cat. 11). Al 2019 il dato calcolato è pari a 3.672.632 tCO_2e, pari a circa il 72,7% delle Emissioni di Scope 3 totali del Gruppo FS nel 2019.
L'obiettivo 2040 per lo Scope 3 riguarda le emissioni rilevanti pari alle Categorie 1, 2, 3, 4, 11 pari a 4.989.079 tCO_2e, il 98,7% del totale di Scope 3 del Gruppo FS nel 2019.
75. Il dato emissivo 2024 (8.292.162 tCO_2e) per il calcolo del progresso rispetto al target 2040 considera le categorie di Scope 3 delle emissioni ritenute rilevanti pari alle Categorie 1, 2, 3, 4, 11.
76. Il dato emissivo 2024 (7.278.588 tCO_2e) per il calcolo del progresso rispetto al target 2030 considera le seguenti categorie di Scope 3: le emissioni dei cantieri RFI (parte di Cat.2), la Cat. 3, il trasporto upstream dei materiali da cantieri (parte di Cat.4) e la Cat. 11.

Leve e Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
MITIGAZIONE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO						
Produzione e utilizzo di energia da fonti rinnovabili: Installazione impianti da fonti rinnovabili in ottica di "prosumer"		Produzione energia da fonti energetiche rinnovabili (FER) per una capacità di 1,1 GWp al 2029 e 2,2 GWp al 2034	N.A.	In corso	0,011 GWp	3 7 12 13
Shift modale: • Contribuire allo shift modale (passeggeri e merci) e incrementare l'intermodalità		30 Milioni di tCO_2e evitate[77] nel periodo 2025 - 2029	N.A.	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	3 7 12 13
ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO						
• Linee guida per gli scenari climatici • utilizzo degli scenari climatici ai fini della definizione dei piani di adattamento		Piattaforma per adattamento climatico aperta a comunità e imprese entro il 2027	N.A.	In corso	N.A.	11 13
• Investimenti in attività economiche ammissibili e che contribuiscono agli obiettivi climatici definiti dall'Europa		Promuovere >= 80% investimenti «EU Taxonomy-a-ligned» per la mitigazione e l'adattamento climatico	N.A.	In corso	88,3%	11 13

Legenda

Gruppo FS · Catena del valore · Infrastruttura ferroviaria · Infrastruttura stradale · Trasporto passeggeri · Trasporto merci · Urbano · n Contribuzione ai SDGs

Il Gruppo FS **ha fissato obiettivi** a sostegno delle proprie politiche di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento agli stessi e per affrontare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima.
Il Gruppo FS si pone l'obiettivo di raggiungere zero emissioni nette, ovvero "Net Zero", entro il 2040, che consiste nel conseguire una riduzione del 90% delle emissioni di gas serra in tonnellate di CO_2 equivalente rispetto ai livelli dell'anno base 2019, con l'impegno di neutralizzare le emissioni residue.
Per realizzare questo obiettivo, il Gruppo ha fissato dei target intermedi al 2030, rispetto all'anno base 2019:

- riduzione del 50% delle emissioni Scope 1 e Scope 2;
- riduzione del 30% delle emissioni Scope 3 (legate alla value chain).

La strategia di decarbonizzazione è stata ulteriormente rafforzata attraverso l'adesione agli standard SBTi (Science Based Target initiative), che nel febbraio 2024 ha validato i target di riduzione delle emissioni al 2030 e al 2040, rafforzando la credibilità e concretezza degli impegni presi dal Gruppo sulla mitigazione del cambiamento climatico. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti hanno pertanto una base scientifica. Per l'obiettivo Net Zero é stato utilizzato il "cross-sector pathway" definito dagli standard SBTi.
Per la riduzione delle emissioni Scope 1 e 2, i target

77. Il calcolo delle "Emissioni evitate - Differenza emissiva Trasporto Gruppo FS vs Trasporto su gomma" è basato su una stima derivante da una valutazione comparativa tra:
- le emissioni del trasporto pubblico su ferro e su gomma calcolate con riferimento al Gruppo FS, rispetto alle corrispondenti emissioni che si sarebbero avute in uno scenario alternativo con utilizzo dell'auto privata, con riferimento al traffico passeggeri;
- le emissioni del trasporto merci su ferro calcolate con riferimento al Gruppo FS, rispetto alle corrispondenti emissioni che si sarebbero avute in uno scenario alternativo con utilizzo di veicoli commerciali pesanti, con riferimento al trasporto merci.
Fonti: EIB Project Carbon Footprint Methodologies, 2020.
Per la quota di emissioni Scope 2 funzionale al calcolo dei fattori di intensità delle emissioni del Gruppo, si è considerato l'approccio location-based.

sono in linea con la limitazione del riscaldamento globale a 1,5 °C. Per la riduzione delle emissioni Scope 3, il target al 2040 è anch'esso in linea con il contenimento delle temperature a 1,5°C, mentre per il target al 2030 è allineato allo scenario "Well Below Two Degree". Si precisa la mancata adozione di standard settoriali di SBTi per la definizione di target, in quanto non disponibili al momento della definizione dei target. Il monitoraggio delle emissioni e delle azioni di mitigazione climatica è oggetto del piano di transizione, in cui sono valutati i rischi di transizione, per tenere conto dei potenziali sviluppi futuri, rispetto ai quali è stata eseguita una analisi di resilienza.
Nel proprio piano di transizione, il Gruppo ha definito quantitativamente i principali contributi per il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni Scope 1 e 2 del 50% al 2030, inclusi quelli positivi che corrispondono alle leve di decarbonizzazione.

In particolare, per il conseguimento del target, la produzione e l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili contribuirà, con specifico riferimento all'iniziativa di auto-produzione da impianti fotovoltaici, per una riduzione di circa 0,2 $MtCO_2e$; l'efficienza energetica dei trasporti e l'efficienza energetica di edifici e impianti fissi contribuiranno complessivamente ad una riduzione di circa 0,3 $MtCO_2e$, generando un effetto positivo sulla variazione del mix energetico che comporterà una ulteriore riduzione di circa 0,5 $MtCO_2e$.

Metriche[78]

[ESRS E1-5 - Consumo di energia e mix energetico]

Relativamente alle operazioni proprie, il consumo di energia totale del Gruppo FS per l'anno 2024 è stato pari a 8.030.098 MWh, disaggregato come segue per quanto concerne il **consumo energetico** e il **mix energetico**:

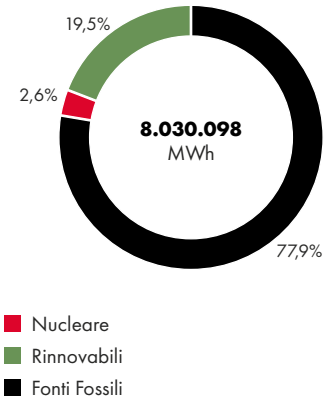
CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO*	2024
1. Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone (MWh)	0
2. Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi (MWh)	0
3. Consumo di combustibile da gas naturale (MWh)	266.332
4. Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili (MWh)	1.446.891
5. Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti (MWh)	4.542.410
6. Consumo totale di energia da fonti fossili (MWh) (somma delle righe da 1 a 5)	**6.255.633**
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia (%)	77,9%
7. Consumo da fonti nucleari (MWh)	**207.542**
7.1 Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti nucleari, acquistati o acquisiti (MWh)**	207.542
Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia (%)	2,6%
8. Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa (include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica, il biogas, l'idrogeno rinnovabile, ecc.) (MWh)***	78.771
9. Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti (MWh)**	1.479.794
10. Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili (MWh)	8.358
11. Consumo totale di energia da fonti rinnovabili (MWh) (somma delle righe da 8 a 10)	**1.566.923**
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia (%)	19,5%
Consumo totale di energia (MWh) (somma delle righe 6 ,7 e 11)	8.030.098

*Le fonti dei fattori di conversione utilizzate per la quantificazione in MWh dei consumi energetici sono: NIR 2024 (National Inventory Report ISPRA), IEA Energy Statistics Manual (2005), UIC Fiche 330 (2008), DEFRA UK - Conversion factors 2022, JRC - JEC Well-to-Tank report v5
**I valori riportati includono la quantificazione dell'energia elettrica prodotta da fonti fossili, nucleari e rinnovabili seguendo l'approccio basato sul mercato e applicando le percentuali di fonti fossili, nucleari e rinnovabili costituenti i mix residuali delle aree geografiche in cui è avvenuto il prelievo. Per il consumo di energia elettrica da fonti rinnovabili, oltre al contributo del mix residuale, è incluso anche il consumo di energia elettrica prelevato da rete e dotato di Garanzia d'Origine.
I mix residuali impiegati sono ottenuti da fonte AIB, pubblicazione dell'anno N-2 rispetto a quello di reporting (es. 2022), in coerenza con la metodologia di calcolo dell'impronta climatica.
*** Nell'anno di reporting tali combustibili sono stati: biodiesel, idrogeno verde e pellet.

78. Il Gruppo nel redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità si è avvalso di non comunicare le informazioni comparative nel primo anno di preparazione della dichiarazione sulla sostenibilità ai sensi dell'ESRS 2.
Inoltre, in merito agli obblighi di informativa introdotti gradualmente relativi all'ESRS E1, non ha rendicontato le informazioni previste dall'ESRS E1-9 - Effetti finanziari attesi derivanti da rischi fisici e di transizione rilevanti e opportunità potenziali legate al clima.

Nel grafico seguente è riportata la ripartizione del valore complessivo di consumo energetico tra fonti fossili, nucleari e rinnovabili.

RIPARTIZIONE DEL CONSUMO ENERGETICO DEL GRUPPO FS

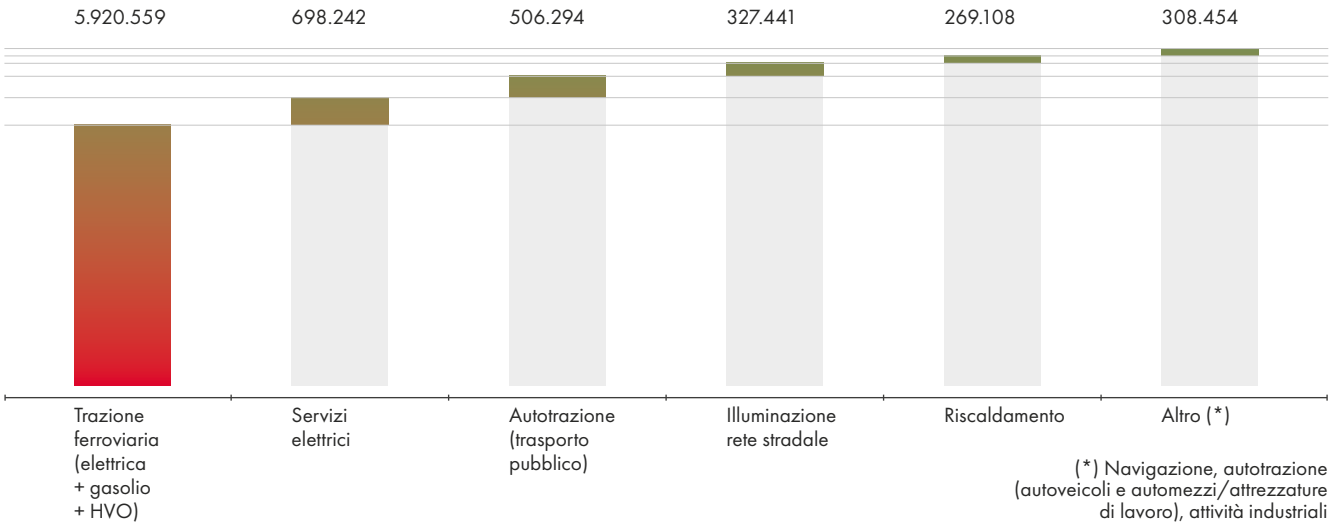


La produzione energetica del Gruppo nell'anno 2024, pari complessivamente a 10.786 MWh, è stata caratterizzata da:
- 10.786 MWh generati da fonti rinnovabili (es. 22 MWht da solare termico 10.764 MWh e solare fotovoltaico);
- 0 MWh generati da fonti non rinnovabili.

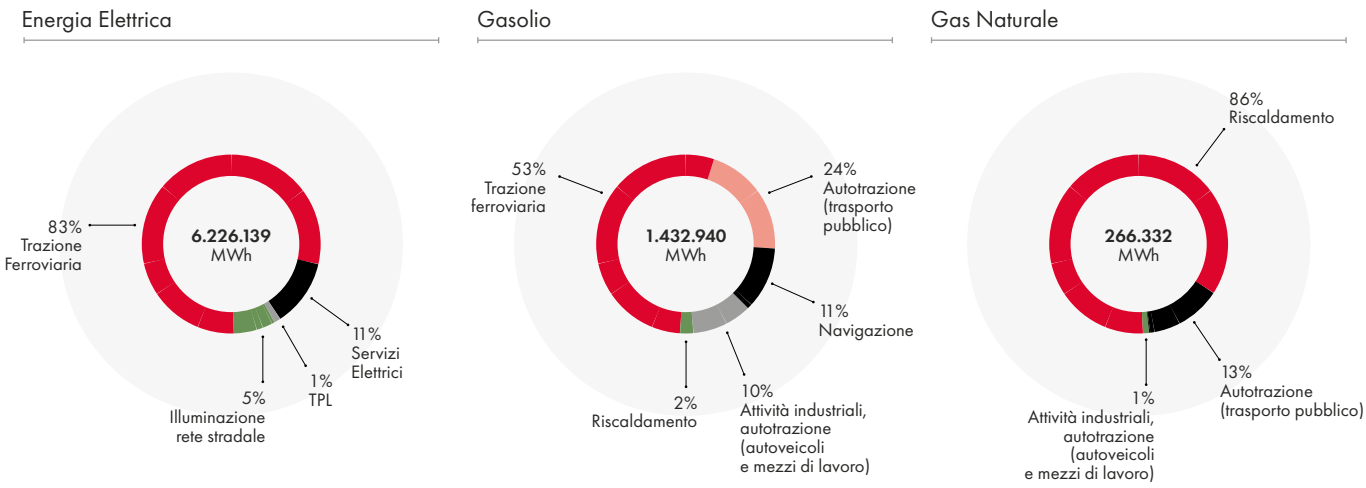
Per l'anno 2024 il **valore dell'intensità energetica** (consumo totale di energia rispetto ai ricavi netti) di tutte attività del Gruppo, ricadenti principalmente nel **settore ad alto impatto climatico "H – Trasporto e Magazzinaggio"**, è pari a **485,8 MWh/mln euro**, calcolato considerando i ricavi operativi dell'anno 2024 pari a 16.529 milioni di euro, così come riportati nello schema di Conto Economico Consolidato presente nel paragrafo Performance del Gruppo.

RIPARTIZIONE DEL CONSUMO ENERGETICO DEL GRUPPO FS PER USI FINALI

Consumi energetici [MWh]



Per i vettori energetici a uso prevalente (es. energia elettrica, gasolio e gas metano) sono analizzati i contributi per uso finale, tali da restituire una fotografia delle modalità d'impiego dell'energia nel Gruppo FS.



L'energia elettrica, fonte energetica maggiormente utilizzata dal Gruppo FS, per la quota prevalente è dedicata all'alimentazione della trazione ferroviaria mentre, per la restante quota, è dedicata a servizi elettrici, illuminazione di strade e gallerie e trasporto pubblico locale. Anche il gasolio è prevalentemente impiegato per la trazione del materiale rotabile che viaggia su rete non elettrificata, tuttavia delle percentuali rilevanti sono allocate al trasporto pubblico stradale e alla navigazione.
Il gas naturale è quasi integralmente dedicato al riscaldamento degli spazi; la restante quota è impiegata per l'alimentazione della flotta dedicata al trasporto pubblico e, in maniera residuale, per attività industriali e utilizzo di autoveicoli e mezzi di lavoro.

ESRS E1-6 - Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES

Il Gruppo FS Italiane, grazie al proprio core business basato sull'offerta di servizi di trasporto collettivo e di trasporto merci su ferro e grazie alle iniziative di efficientamento energetico e promozione delle fonti rinnovabili, contribuisce in maniera importante al contenimento delle emissioni climalteranti del settore.
Il perimetro di rendicontazione dei GES (Gas a Effetto Serra) è stato identificato in funzione dei criteri di materialità (impatti reali o potenziali con riferimento alle tematiche materiali e alla natura del business delle società) e di controllo (di tipo diretto e indiretto) e comprende, oltre alla Capogruppo, le società consolidate con il metodo integrale, sulle quali FS Italiane SpA esercita un controllo diretto e quelle sulle quali esercita un controllo indiretto attraverso le sue controllate.
La valutazione delle emissioni di gas a effetto serra (GES)[83] è stata effettuata in conformità al GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition, 2004).
Di seguito è riportato il riepilogo delle emissioni di Scope 1. Per completezza si specifica che i traguardi al 2030 e al 2040 sono espressi considerando delle percentuali di riduzione rispetto ai valori del 2019, dichiarati nel processo di validazione degli obiettivi Science-Based target Initiative, conclusosi a febbraio 2024.

EMISSIONI SCOPE 1 – RETROSPETTIVA & OBIETTIVI

	Retrospettiva		Traguardi e anni-obiettivo			
	Anno base 2019	2024	2025	2030	2040	Obiettivo % annuale / Anno base
Emissioni di GES di ambito 1						
Emissioni lorde di GES di ambito 1 (tCO_2e)	621.458	586.493	-	310.729[84]	62.146[85]	-
Percentuale di emissioni						
di GES di ambito 1 coperta da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni (%)	N.D.	0,27%	-	N.A.	N.A.	-

79. I fattori di emissione utilizzati per il calcolo sono riportati in Appendice - Fattori di emissione utilizzati per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra (GES).
80. L'obiettivo al 2030 prevede una riduzione del 50% della somma di emissioni S1+S2. Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione sia allo S1 che allo S2.
81. L'obiettivo al 2040 prevede una riduzione del 90% della somma di emissioni S1+S2+S3 (rilevanti). Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione sia allo S1, allo S2 e alle emissioni rilevanti di Scope 3.

Per l'anno di reporting 2024, si riporta una suddivisione delle Emissioni di Scope 1 in funzione della tipologia e dei differenti gas serra.

DETTAGLIO EMISSIONI SCOPE 1 PER TIPOLOGIA E GAS SERRA

Anno 2024 (tCO_2e)	Totale CO_2e	Anidride Carbonica	Metano	Monossido di diazoto	Idrofluoro carburi (peso medio)	Fluoro carburi (peso medio	Esafluoruro di zolfo	Trifluoruro di azoto
		CO_2	CH_4	N_2O	HFCs	PFCs	SF_6	NF_3
Emissioni di GES di ambito 1	**586.493**	**524.544**	**585**	**23.776**	**35.125**	**0**	**2.463**	**0**
Emissioni da combustione di impianti stazionari	57.436	57.074	72	290	0	0	0	0
Emissioni da combustione di impianti mobili	406.596	382.597	513	23.486	0	0	0	0
Emissioni di processo[82]	0	0	0	0	0	0	0	0
Emissioni fuggitive	37.588	0	0	0	35.125	0	2.463	0
Emissioni dall'uso del suolo (LULUCF)	84.873	84.873	0	0	0	0	0	0

Di seguito è riportato il riepilogo delle emissioni di Scope 2, calcolate sia con approccio location-based che market-based.

EMISSIONI SCOPE 2 – LOCATION & MARKET BASED - RETROSPETTIVA & OBIETTIVI

	Retrospettiva		Traguardi e anni-obiettivo			
	Anno base 2019	2024	2025	2030	2040	Obiettivo % annuale / Anno base
Emissioni di GES di ambito 2						
Emissioni lorde di GES di ambito 2 basate sulla posizione (tCO_2e)	1.936.234	1.931.645	-	968.117[83]	193.623[84]	-
Emissioni lorde di GES di ambito 2 basate sul mercato (tCO_2e)	2.043.503	1.787.129	-	N.A.[85]	N.A.	-

82. Non sono presenti emissioni di processo.
83. L'obiettivo al 2030 prevede una riduzione del 50% della somma di emissioni S1+S2. Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione sia allo S1 che allo S2.
84. L'obiettivo al 2040 prevede una riduzione del 90% della somma di emissioni S1+S2+S3 (rilevanti). Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione sia allo S1, allo S2 e alle emissioni rilevanti di Scope 3.
85. Non sono previsti obiettivi di medio e lungo termine calcolati con approccio market-based.

Per l'anno di reporting 2024, si riporta una suddivisione delle Emissioni di Scope 2 in funzione della tipologia e dei differenti gas serra.

DETTAGLIO EMISSIONI SCOPE 2 PER TIPOLOGIA E GAS SERRA

Anno 2024 (tCO_2e)	Totale CO_2e	Anidride Carbonica	Metano	Monossido di diazoto	Idrofluoro carburi (peso medio)	Fluoro carburi (peso medio	Esafluoruro di zolfo	Trifluoruro di azoto
		CO_2	CH_4	N_2O	HFCs	PFCs	SF_6	NF_3
Emissioni di GES di ambito 2 – Location based	**1.931.645**	**1.917.342**	**6.052**	**8.251**	**0**	**0**	**0**	**0**
Emissioni indirette da produzione e consumo di energia elettrica importata	1.928.949	1.914.672	6.035	8.242	0	0	0	0
Emissioni da produzione di energia importata, esclusa l'energia elettrica	2.696	2.670	17	9	0	0	0	0

Anno 2024 (tCO_2e)	Totale CO_2e	Anidride Carbonica	Metano	Monossido di diazoto	Idrofluoro carburi (peso medio)	Fluoro carburi (peso medio	Esafluoruro di zolfo	Trifluoruro di azoto
		CO_2	CH_4	N_2O	HFCs	PFCs	SF_6	NF_3
Emissioni di GES di ambito 2 - Market Based	**1.787.129**	**1.774.254**	**4.748**	**8.127**	**0**	**0**	**0**	**0**
Emissioni indirette da produzione e consumo di energia elettrica importata	1.784.433	1.771.584	4.731	8.118	0	0	0	0
Emissioni da produzione di energia importata, esclusa l'energia elettrica	2.696	2.670	17	9	0	0	0	0

A seguire si comunicano le emissioni biogeniche di CO_2 derivanti dalla combustione o dalla biodegradazione della biomassa.

EMISSIONI BIOGENICHE ANTROPOGENICHE DI CO_2 [tCO_2]	19.005
- di cui pellet per riscaldamento [tCO_2]	71
- di cui biodiesel HVO per trazione ferroviaria [tCO_2]	1.368
- di cui biodiesel HVO per autotrazione (TPL) [tCO_2]	17.467
- di cui biodiesel HVO per autoveicoli aziendali e automezzi di lavoro [tCO_2]	99

Di seguito si riportano le emissioni di Scope 3, suddivise per categoria.

EMISSIONI SCOPE 3 – RETROSPETTIVA & OBIETTIVI

	Retrospettiva			Traguardi e anni-obiettivo		
	Anno base 2019	2024	2025	2030	2040	Obiettivo % annuale / Anno base
Emissioni significative di GES di ambito 3						
Emissioni indirette lorde totali di GES (ambito 3) (tCO_2e)	5.052.936	8.347.521	-	2.570.842[86]	498.908[87]	-
1. Beni e servizi acquistati	68.058	20.502	-	N.A.	6.806	-
2. Beni strumentali	3.867.247	6.324.784	-	1.853.418[88]	386.724	-
3. Attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse nell'ambito 1 o 2)	369.837	750.409	-	258.886	36.984	-
4. Trasporto e distribuzione a monte	85.959	431.939	-	39.953[89]	8.596	-
5. Rifiuti generati nel corso delle operazioni	11.920	11.858	-	N.A.	N.A.	-
6. Viaggi d'affari	5.438	9.818	-	N.A.	N.A.	-
7. Pendolarismo dei dipendenti	33.732	23.395	-	N.A.	N.A.	-
8. Attivi in leasing a monte	-	N.A.	-	N.A.	N.A.	-
9. Trasporto a valle	-	N.A.	-	N.A.	N.A.	-
10. Trasformazione dei pro dotti venduti	N.A.	N.A.	-	N.A.	N.A.	-
11. Uso dei prodotti venduti	597.978	764.529	-	418.585	59.978	-
12. Trattamento di fine vita dei prodotti venduti	-	N.A.	-	N.A.	N.A.	-
13. Attivi in leasing a valle	12.767	10.287	-	N.A.	N.A.	-
14. Franchising	N.A.	N.A.	-	N.A.	N.A.	-
15. Investimenti	-	-	-	N.A.	N.A.	-

Per le fonti di emissioni indirette è stata eseguita un'analisi di significatività, necessaria a definirne la "rilevanza" e dunque l'eventuale inclusione nell'inventario e nella definizione dei target di decarbonizzazione.
Il modello predisposto per l'analisi di significatività delle emissioni indirette prevede che le categorie di emissione individuate vengano analizzate prendendo in considerazione i criteri di magnitudo, livello di influenza, rischio, rilevanza per gli stakeholder, disponibilità dei dati.
L'analisi di significatività delle emissioni indirette prevede che ogni categoria emissiva sia valutata secondo i criteri sopracitati, valutati su una scala da 1 a 3, dove "1" corrisponde al livello basso, "2" al livello medio, "3" al livello alto.
La somma di tali punteggi per ogni categoria determina il livello di significatività, secondo i seguenti risultati:
- Da 5 a 7: non significativo (bassa);
- Da 8 a 11: mediamente significativo (media);
- Da 12 a 15: significativo (alta).

A seguito di questa analisi, sono state escluse le seguenti categorie poiché ritenute non significative:
- Categoria 8 - Attività in leasing a monte
- Categoria 15 - Investimenti

Inoltre, non si sono valorizzate le seguenti categorie poiché non sono presenti considerando il tipo di attività svolte dalle società del Gruppo FS:

86. L'obiettivo 2030 per lo Scope 3 riguarda solo le emissioni dei cantieri RFI (parte di Cat.2), della Cat. 3 (c.d. well to tank), del trasporto upstream dei materiali da cantieri (Cat.4) e dell'uso della rete RFI da parte delle IF esterne al Gruppo FS (Cat. 11). Al 2019 il dato calcolato è pari a 3.672.632 tCO_2e, pari a circa il 72,7% delle Emissioni di Scope 3 totali del Gruppo FS nel 2019.
L'obiettivo al 2030 prevede una riduzione del 30% del totale delle emissioni di cui sopra. Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione a tutte le categorie coinvolte.
87. L'obiettivo 2040 per lo Scope 3 riguarda le emissioni rilevanti pari alle Categorie 1, 2, 3, 4, 11 pari a 4.989.079 tCO_2e, il 98,7% del totale di Scope 3 del Gruppo FS nel 2019.
L'obiettivo al 2040 prevede una riduzione del 90% del totale delle emissioni di cui sopra (a cui aggiungersi le emissioni di S1 e S2). Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione a tutte le categorie coinvolte.
88. Riduzione del 30% rispetto alla quota dei soli cantieri di RFI (valore 2019: 2.647.741 tCO_2e).
89. Riduzione del 30% rispetto alla quota del trasporto relativa ai cantieri di RFI (valore 2019: 57.076 tCO_2e).

- Categoria 9 - Trasporto a valle
- Categoria 10 - Trasformazione dei prodotti venduti
- Categoria 12 - Trattamento di fine vita dei prodotti venduti
- Categoria 14 - Franchising.

Le emissioni per ciascuna categoria sono calcolate mediante il prodotto fra dati attività (ad esempio uso di materiali, acquisto di rotabili, spese verso fornitori, rifiuti prodotti) e i fattori di emissione specifici.
La categoria 1 dei Beni e Servizi acquistati è calcolata convertendo la spesa sostenuta verso fornitori di beni e servizi in emissioni carboniche equivalenti.
La categoria 2 dei Beni strumentali rappresenta la più rilevante in termini di emissioni, e comprende gli impatti dei cantieri ferroviari (in termini di materiali utilizzati, energia consumata per operazioni di cantiere e trasporti, e rifiuti prodotti), impatto dei treni e bus acquisiti, spese sostenute nei confronti dei fornitori e subfornitori.
La categoria 3 Attività legate a combustibili ed energia (non incluse nell'Ambito 1 e 2) è calcolata considerando i consumi energetici del Gruppo moltiplicati per i fattori di emissione c.d. "dal pozzo al serbatoio" (*well-to-tank*).
La categoria 4 Trasporto e Distribuzione a monte consiste nelle emissioni per il trasporto dei materiali da cantiere e i servizi logistici acquistati dal settore trasporto merci: il primo contributo è calcolato tramite la quantità (in massa) dei materiali trasportati; il secondo invece tramite le unità di trasporto (ton-km) oggetto del servizio.
La categoria 5 Rifiuti generati nel corso delle operazioni corrisponde al trattamento dei rifiuti generati ed è calcolato in base ai quantitativi e tipologia dei rifiuti e al processo di trasformazione finale.
La categoria 6 Viaggi d'affari rappresenta l'impatto dovuto alle trasferte di lavoro, in particolare soggiorni in hotel e viaggi in aereo, quantificati dai fornitori del Gruppo.
La categoria 7 Pendolarismo dei dipendenti considera l'impatto del tragitto casa-lavoro dei dipendenti del Gruppo ed è calcolato in base alle risposte ottenute dal Mobility Management, che raggruppa gli spostamenti per distanza e mezzo utilizzato per lo spostamento.
La categoria 11 Uso dei prodotti venduti riflette l'impatto derivante dall'utilizzo della infrastruttura ferroviaria, gestita da RFI da parte delle Imprese Ferroviaria esterne al Gruppo, sia ad alimentazione a gasolio che elettrica, calcolata sulla base delle percorrenze annue (treni-km).
La categoria 13 Attività in leasing[90] a valle considera gli spazi (ad esempio uffici, attività commerciali) concessi in locazione dalle società del Gruppo a terzi ed è calcolata in base ai consumi energetici.

Per lo Scope 3, su un totale di 8.347.521 tCO_2e, il 90,2 % è ottenuto con input provenienti da attività specifiche lungo la catena del valore a monte e a valle. Il resto (9,8%) è calcolato con dati secondari/di letteratura[91].
Infine, le emissioni totali sono riportate di seguito.

EMISSIONI TOTALI GRUPPO FS – RETROSPETTIVA & OBIETTIVI

	Retrospettiva		Traguardi e anni-obiettivo			
	Anno base 2019	2024	2025	2030	2040	Obiettivo % annuale / Anno base
Emissioni totali d GES						
Emissioni totali di GES (basate sulla posizione) (tCO_2e)	7.610.628	10.865.659	-	3.849.688	754.677	-
Emissioni totali di GES (basate sul mercato) (tCO_2e)	7.717.897	10.721.142	-	N.A.[92]	N.A.	-

90. Con riferimento a queste ultime categorie, si precisa che gli ESRS e le «Implementation guidance 2» dell'EFRAG, nonostante indichino di utilizzare il GHG protocol (principale standard riconosciuto a livello mondiale) per rendicontare le emissioni di gas a effetto serra (GES), presentano dubbi interpretativi in relazione alla allocazione delle emissioni derivanti dall'affidamento in leasing di beni iscritti a bilancio ai sensi degli IFRS 16; in particolare, per il GHG protocol tali emissioni afferiscono alle cd. emissioni scope 3 (emissioni indirette di gas serra che si generano nella catena valore di un'organizzazione), mentre i nuovi standard sembrerebbero orientare la rendicontazione verso le cd. emissioni scope 1 (emissioni dirette) e 2 (emissioni indirette derivanti dall'acquisto di energia, es. elettricità). In attesa che tali dubbi interpretativi vengano risolti in ambito europeo, il Gruppo FS ha ritenuto opportuno seguire l'approccio proposto dal GHG protocol, in coerenza con le metodologie storicamente adottate, condivise con SBTi per la validazione della sua baseline e dei suoi Target e con le indicazioni fornite ai sensi della Norma ISO 14064. Il Gruppo seguirà l'evoluzione della materia e sarà pronto ad adeguare la modalità di rendicontazione qualora l'EFRAG dovesse risolvere i dubbi interpretativi in direzione diversa rispetto alla scelta operata.
91. I dati primari fanno riferimento alla categoria 2 (cantieri e materiale rotabile acquistato), categoria 3, categoria 4, categoria 5, categoria 6 (parziale), categoria 7, categoria 11, categoria 13. I dati secondari fanno riferimento alla categoria 1 (spending-method), categoria 2 (spending method), categoria 6 (parziale).
92. Non sono previsti obiettivi di medio e lungo termine calcolati con approccio market-based.

Considerando i ricavi operativi dell'anno 2024 pari a 16.529 milioni di euro, così come riportati nello schema di Conto Economico Consolidato presente nel paragrafo Performance del Gruppo, di seguito il valore dell'intensità delle emissioni GES rispetto ai ricavi netti.

INTENSITÀ DI GES RISPETTO AI RICAVI NETTI	2024
Emissioni totali di GES (in base alla posizione) rispetto ai ricavi netti (tCO_2e/unità monetaria)	657,4 tCO_2e/ mln€
Emissioni totali di GES (in base al mercato) rispetto ai ricavi netti (tCO_2e/unità monetaria)	648,6 tCO_2e/ mln€

ESRS E1-7 – Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio

Nell'anno 2024, il Gruppo FS non ha sviluppato progetti per l'assorbimento o stoccaggio di emissioni di gas a effetto serra nell'ambito delle operazioni proprie o della propria catena del valore e non ha finanziato progetti di mitigazione dei cambiamenti climatici pertinenti a riduzioni o assorbimenti tramite acquisto di crediti di carbonio al di fuori della catena del valore.
La neutralizzazione tramite finanziamento di crediti di carbonio, azione che non costituisce un contributo agli obiettivi di riduzione delle emissioni, non sarà applicata al modello emissivo business as usual, ma costituirà l'ultimo step del percorso di decarbonizzazione, successivo rispetto all'implementazione di azioni di riduzione degli impatti tramite efficientamento dell'uso delle risorse e orientamento a tecnologie low carbon. Con la consapevolezza che tali strumenti saranno parte attiva della strategia per il raggiungimento dell'obiettivo Net Zero, il Gruppo intende ricorrere alla neutralizzazione delle emissioni ineliminabili al 2040 tramite crediti di carbonio, per un quantitativo limitato e non superiore al 10% delle emissioni lorde di GES calcolate rispetto all'anno base 2019 (es. non più di c.a. 750.000 crediti/anno in coerenza con i target e la metodologia di calcolo in vigore, per i quali non sussiste attualmente un accordo contrattuale in essere), in linea con il target validato da SBTi che costituisce l'attuale framework di riferimento per gli obiettivi di decarbonizzazione.
Nell'utilizzo dei crediti di carbonio per il conseguimento del Net Zero, il Gruppo FS si impegnerà a ricorrere esclusivamente a strumenti derivanti da rimozioni carboniche tramite soluzioni "tech based" o "nature based" la cui qualità e trasparenza sia garantita selezionando, a titolo indicativo, esclusivamente



crediti riportati in Registri con comprovata reputazione e integrità, in cui esista una catena di certificazione e monitoraggio delle emissioni rimosse e in cui sia minimizzato il rischio di doppio conteggio dei crediti carbonici. Il Gruppo monitora lo sviluppo delle normative nazionali e internazionali, come gli standard UNI ed ISO, e i tavoli di lavoro tematici (ad esempio lo sviluppo dell'art. 6 dell'Accordo di Parigi), considerando tali sviluppi come linea guida decisionale in tale ambito.

ESRS E1-8 - Fissazione del prezzo interno del carbonio

Attualmente il Gruppo FS ha in essere un sistema per la definizione del prezzo di carbonio (con modalità *prezzo ombra*) a supporto della valutazione dei progetti di investimento, come dettagliato nella Linea Guida "Metodologie per la valutazione delle emissioni di GES dei progetti di investimento disponibile per tutte le Società Operative del Gruppo FS da dicembre 2021.
Per la conversione economica dell'impronta carbonica calcolata in tonnellate di CO_2 equivalente, al momento si applica l'*avoidance cost approach* (es. stima dei costi di prevenzione sulla base dell'obiettivo concordato negli Accordi di Parigi). Tali valori sono in linea con le previsioni per i paesi UE 28, e sono stati estrapolati dall' Handbook sulle esternalità dei trasporti (pag. 66 - Table 24 - «*Climate change avoidance costs in €/tCO$_2$ equivalent (2016)*» - «*Handbook on external costs of transport*»).
La metodologia fa riferimento quindi allo Scope 3 – Cat. 2 ed è facoltà delle società del Gruppo utilizzarla o meno. Per l'anno 2024 non si ha contezza del grado di applicazione di tale metodologia e relativi volumi di emissioni GES interessate e al momento non vi è una connessione ad alcun valore inserito nel bilancio.
In ragione dell'incertezza sul fattore di conversione e della sua evoluzione nel tempo, sono proposti dei range di valori, per i diversi orizzonti temporali proposti: breve/medio termine (per valutazioni fino al 2030) e lungo termine (per valutazioni dal 2040 al 2060).

Tipi di prezzi interni del carbonio	Volume interessato (tCO_2e)	Prezzi applicati (€/tCO_2e)	Descrizione perimetro
Prezzo ombra investimenti (breve/medio termine)	N.D.	60 – 189 (valore medio: 100)	Società del Gruppo FS
Prezzo ombra investimenti (lungo termine)	N.D.	156 – 498 (valore medio: 269)	Società del Gruppo FS



INQUINAMENTO

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Inquinamento	Inquinamento del suolo	✓	✓	✓
	Inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari			✓
	Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti		✓	✓
	Inquinamento luminoso			✓
	Inquinamento da agenti fisici (rumore e vibrazioni)		✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS 2 IRO-1 - Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati all'inquinamento** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*. Per l'identificazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti, è stato eseguito un censimento relativo all'ubicazione dei siti in prossimità di aree protette, al fine di individuare i punti in cui le operazioni interagiscono con la natura, senza tuttavia il ricorso a consultazioni con le comunità interessate.
A seguire, è stata svolta un'analisi sulla natura delle operazioni che possono impattare su specie e aree protette, nell'ottica di valutare le relative dipendenze e gli eventuali impatti legati all'inquinamento. In aggiunta, la Capogruppo e le principali società controllate sono dotate di sistemi di gestione ambientale certificati ai sensi della norma ISO 14001:2015 che consentono di identificare, monitorare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità ambientali correlati alle proprie attività e servizi erogati.

Politiche, azioni e target

ESRS E2-1 - Politiche relative all'inquinamento

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi anche alla prevenzione e al controllo dell'inquinamento. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, **il Gruppo FS ha adottato una specifica "Politica Ambientale"** che mira alla riduzione dell'impatto negativo sulla biodiversità e sulle diverse componenti ambientali, a valorizzare il capitale naturale, preservando l'ambiente, il paesaggio e gli ecosistemi, anche mediante l'adozione dei Sistemi di Gestione Ambientale da parte delle società del Gruppo. L'implementazione di tali sistemi di gestione consente di gestire gli impatti negativi connessi all'inquinamento, eliminando o riducendo l'utilizzo di sostanze pericolose e adottando – al contempo - misure di precauzione e prevenzione.

ESRS E2-2 - Azioni e risorse connesse all'inquinamento

ESRS E2-3 - Obiettivi connessi all'inquinamento

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Di seguito sono riportate le azioni attuate e/o pianificate per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target[93]	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
MITIGAZIONE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO						
• Promozione dell'uso di prodotti alternativi al glifosato nell'ambito degli accordi con gli appaltatori		Phase-out del glifosato (-100% al 2030)	2025	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	3 6 9 12 15

Legenda

Gruppo FS · Catena del valore · Infrastruttura ferroviaria · Infrastruttura stradale · Trasporto passeggeri · Trasporto merci · Urbano · Contribuzione ai SDGs

Ad esclusione dell'obiettivo di anticipare al 2030 la messa al bando dell'utilizzo di prodotti contenenti glifosato per l'effettuazione delle attività di controllo della vegetazione infestante, ai fini del mantenimento delle condizioni di sicurezza per la circolazione dei veicoli sulle infrastrutture, il Gruppo FS a livello centrale non ha definito obiettivi specifici con soglie ecologiche per ridurre l'inquinamento del suolo o per limitare l'uso di prodotti contenenti sostanze preoccupanti o sostanze estremamente preoccupanti. Il quadro normativo vigente, infatti, protegge acqua, aria e suolo, disciplinando in modo dettagliato gli obblighi, i divieti e le cautele da adottare in questi ambiti.
Con riferimento, quindi, all'inquinamento del suolo e all'utilizzo di sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti, il Gruppo persegue sostanzialmente obiettivi definiti dalla normativa di riferimento. Ad ogni modo, il Gruppo prevede di fissare, nei prossimi anni, obiettivi di sostituzione dei materiali e prodotti contenenti le sostanze pericolose preoccupanti ed estremante preoccupanti ove siano presenti sul mercato valide alternative.
Nell'ambito della gerarchia di mitigazione, il Gruppo, coerentemente con la Politica Ambientale, concentra le proprie azioni su due specifici livelli: prioritariamente, **riducendo** il rischio di inquinamento attraverso la limitazione o l'eliminazione delle sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti, adottando le migliori tecnologie disponibili nei processi tecnologici e applicando il principio DNSH (Do No Significant Harm) per la progettazione e costruzione di nuove opere infrastrutturali - introdotto nell'ambito della Tassonomia UE per la finanza sostenibile che prevede tra gli obiettivi di riferimento la "*Prevenzione e riduzione dell'inquinamento*" - ed, infine, **ripristinando** gli ecosistemi in caso di eventi fortuiti che ne causino il danneggiamento. Con riferimento alle sostanze pericolose, sono state implementate Linee Guida che disciplinano l'introduzione di specifici requisiti ambientali del prodotto nelle procedure di acquisto che mirano a evitare o disincentivarne l'acquisto.

Metriche[94]

ESRS E2-4 - Inquinamento di aria, acqua e suolo

In linea con la natura dei propri business, il Gruppo non considera le emissioni in aria o acqua materiali così come le microplastiche che genera.
La salvaguardia del suolo è di fondamentale importanza per il Gruppo sia per prevenire fenomeni di inquinamento sia per garantire la tutela degli habitat e della salute umana e prevenire altre forme di contaminazione. Le principali attività del Gruppo che possono comportare impatti legati all'inquinamento del suolo, sono quelle correlate agli interventi di manutenzione dei veicoli e delle infrastrutture ove sono utilizzati materiali contenenti sostanze pericolose, di pulizia manutentiva, di disinfestazione e lavaggio, di deposito e rifornimento di combustibili, di deposito di rifiuti pericolosi ed infine di installazione e gestione cantieri legate alla costruzione di opere da parte di

93. Nella definizione degli obiettivi non sono state prese in considerazione soglie ecologiche; gli obiettivi non sono obbligatori per legge.
94. Il Gruppo nel redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità si è avvalso di non comunicare le informazioni comparative nel primo anno di preparazione della dichiarazione sulla sostenibilità ai sensi dell'ESRS 2.
Inoltre, in merito agli obblighi di informativa introdotti gradualmente relativi all'ESRS E2, non ha rendicontato le informazioni previste dall'ESRS E2-6 - Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento.

appaltatori delle infrastrutture. L'adozione dei Sistemi di Gestione Ambientale e dei Sistemi di Gestione per la Sicurezza del Lavoro consente di effettuare analisi di contesto mirate e di assicurare una gestione efficace sia degli aspetti ambientali rilevanti sia dei rischi per la salute dei lavoratori. Questo approccio permette di individuare le sostanze pericolose presenti nei prodotti e di implementare adeguate misure di gestione, prevenzione e protezione.

Dall'analisi degli episodi di contaminazione registrati emerge come i rischi di contaminazione siano correlati prevalentemente a fenomeni accidentali e istantanei di perdite da serbatoi o cisterne di combustibile e a rilasci di idrocarburi avvenuti in complessi o siti gestiti. Nella tabella successiva è indicato l'inquinante rilasciato nell'anno di rendicontazione. Il dato non proviene da una misura diretta e l'approccio utilizzato è quello della stima[95] effettuata a posteriori trattandosi evidentemente di eventi calamitosi antropici e non di rilasci legati a cicli produttivi industriali.

INQUINAMENTO DEL SUOLO[96]

Numero sversamenti al suolo con sostanze inquinanti[97]	Sostanza inquinante[98]	Quantità inquinante (t)	Rilascio in aree a rischio stress idrico[99]
2	Idrocarburi Policiclici Aromatici[100]	0,63	96%[101]

ESRS E2-5 - Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti

Nel 2024, il Gruppo ha individuato indicatori specifici per rilevare informazioni inerenti alle sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti presenti nei prodotti utilizzati e le loro caratteristiche di pericolo. Dalla ricognizione è emerso che i prodotti acquistati che contengono tali sostanze sono riferibili principalmente al servizio di erogazione dell'attività di trasporto (ad es. combustibili liquidi per la trazione stradale, navale e ferroviaria e combustibili per il riscaldamento degli ambienti) e in misura minore ai processi manutentivi di veicoli e infrastrutture ad esse intimamente collegati (es. vernici e solventi, anticongelanti, batterie industriali, oli minerali, ecc.) Le quantità di sostanze estremamente preoccupanti e delle sostanze preoccupanti contenute nei prodotti acquistati (allo stato puro o in miscela) sono riportate nella tabella successiva.

INQUINANTI

Tipologia	2024
Sostanze estremamente preoccupanti (candidate list substances)	9,6 t
Sostanze preoccupanti	
Tossicità per la riproduzione	1.195,4 t
Tossicità specifica per organi bersaglio esposizione ripetuta	290,5 t
Pericolo cronico ambiente acquatico	131.424,1t
Mutagenicità sulle cellule germinali	895,6 t

95. I dati sono stimati attraverso l'aggregazione effettuata sulla piattaforma informatica di reporting&controllo di sostenibilità di Gruppo (ESGeo). I dati sono ottenuti attraverso la migliore stima possibile effettuata tramite l'aggregazione dei consumi provenienti dalla lettura diretta dei contatori, laddove possibile, e l'analisi delle fatture e/o i dati di consumo dell'anno precedente. Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella "Accounting policy per le metriche di sostenibilità" in Appendice.
96. Il dato include solo le emissioni di inquinanti per le quali viene stimato il superamento del valore soglia applicabile specificato nell'Allegato II del Regolamento (CE) n. 166/2006.
97. All. II Reg. 166/06.
98. All. II Reg. 166/06.
99. Le aree a stress idrico sono state individuate accedendo alle informazioni rese disponibili dal World Resources Institute Acqueduct.
100. In tale inquinante sono compresi tutti gli Idrocarburi Policiclici Aromatici come ad es. benzene, etilbenzene, naftalene, toluene, etilbenzeni e xileni.
101. Percentuale in peso sul totale dell'inquinante rilasciato.

Inquinamento luminoso

Il Gruppo considera l'inquinamento luminoso tra gli impatti da valutare in relazione alle proprie attività e, quindi, da gestire e monitorare; a tal proposito è stato definito un flusso informativo che mira ad acquisire le informazioni in merito alle strategie e alle azioni adottate dal Gruppo, sia sotto il profilo della mitigazione dell'impatto sia della opportunità da cogliere. L'illuminazione artificiale viene impiegata principalmente per garantire adeguate condizioni di sicurezza in ampie aree all'aperto, quali parchi ferroviari, stazioni, autoparchi, stazioni, piazzali operativi, parcheggi e tratti di infrastrutture stradali e ferroviarie o per le facciate di edifici storici di pregio e stazioni. L'inquinamento luminoso può derivare dall'emissione incontrollata di fasci di luce artificiale verso la volta celeste, causata, ad esempio, da ottiche opacizzate, torri faro mal orientate o illuminazione fuori sagoma di superfici verticali. Inoltre, la sovrailluminazione di superfici riflettenti può alterare l'ambiente naturale, disturbando i ritmi circadiani degli esseri viventi, inclusi gli esseri umani, e influenzando negativamente gli ecosistemi locali. Questo fenomeno può essere aggravato dall'utilizzo di impianti di illuminazione obsoleti, da una manutenzione inadeguata o dal mantenimento di luci accese in aree e fasce orarie non necessarie. Dall'analisi effettuata nel 2024, si evince che il Gruppo opera nel rispetto delle normative vigenti e delle specifiche tecniche applicabili, integrandole nei processi di progettazione di nuovi impianti e nel revamping di quelli esistenti, oltre che nei piani di manutenzione e nei protocolli di controllo. L'adozione dei Sistemi di Gestione Ambientale da parte delle Società consente di affrontare, in modo strutturato, la riduzione dell'inquinamento luminoso, contribuendo, al contempo, al miglioramento dell'efficienza energetica dei siti aziendali. L'implementazione di soluzioni innovative da parte del Gruppo, in conformità alle normative di settore e ai Criteri Ambientali Minimi definiti dagli Enti competenti, rappresenta un'opportunità da cogliere anche per ottimizzare i consumi energetici oltre che per ridurre l'impatto ambientale dell'illuminazione artificiale. Tali misure non mirano soltanto a migliorare la visibilità del cielo notturno e a contenere il fenomeno della luce intrusiva, ma anche a tutelare la fauna selvatica, riducendo le interferenze con i naturali cicli luce/buio che regolano il comportamento di piante e animali – fenomeni che includono il disorientamento degli animali lungo le rotte migratorie, alterazioni del fototropismo nelle piante e l'incremento predatorio sugli insetti causato dalla "luce attrattiva".

Inquinamento da agenti fisici (rumore e vibrazioni)

Il Gruppo, in particolare il Settore Infrastrutture e il Trasporto Passeggeri, tiene in debita considerazione i rischi e le opportunità che rispettivamente possono derivare o essere colte da questo specifico aspetto ambientale. Il transito dei veicoli sulle infrastrutture stradali e ferroviarie, infatti, genera immissioni acustiche e vibrazioni che possono influire negativamente sulle zone attraversate, compromettendo la qualità della vita dell'essere umano e creando danni alle cose nonché avere effetti sulla fauna.
Per affrontare questa problematica in tutte le fasi del ciclo di vita delle infrastrutture, il Gruppo utilizza modelli previsionali d'impatto acustico durante la progettazione di nuove strutture o l'ampliamento di quelle esistenti, individuando fin da subito le misure di mitigazione più appropriate e le migliori soluzioni progettuali e costruttive tali da ridurre al minimo la propagazione di onde nel terreno. Successivamente, nella fase operativa ed in caso di necessità, sono attuati specifici interventi, quali l'adozione di nuove tecnologie per la circolazione e l'elettrificazione delle linee ferroviarie, la molatura di rotaie e ruote dei treni, l'installazione di dispositivi per ridurre lo stridio o di smorzatori di vibrazioni, l'impiego di asfalto fonoassorbente, la limitazione della velocità, l'installazione di barriere acustiche e modalità operative ottimizzate per la sosta e lo stazionamento dei veicoli. In linea con un approccio che privilegia l'intervento diretto alla sorgente delle emissioni, il parco veicoli del Gruppo sta vivendo un significativo percorso di rinnovamento ed efficientamento. È prevista la dismissione dei veicoli più vetusti a favore di soluzioni moderne e conformi alle più recenti specifiche tecniche in materia acustica, oltre al revamping dei mezzi esistenti, come ad esempio la modifica dei sistemi frenanti dei carri merci. Parallelamente, i veicoli ferroviari sono sottoposti a una manutenzione continua, con interventi mirati anche alla riduzione delle emissioni acustiche durante lo stazionamento.
Le soluzioni adottate lungo la linea di propagazione del rumore prevedono invece l'installazione di barriere fonoassorbenti, la realizzazione di dune e terrapieni, l'impiego di barriere vegetali e la costruzione di gallerie artificiali, azioni che contribuiscono in maniera significativa alla mitigazione delle immissioni acustiche. A tal proposito, il Gruppo ha definito uno specifico indicatore che mira a quantificare e monitorare annualmente la lunghezza delle barriere fonometriche installate, tenendo presente che il processo amministrativo autorizzativo prevede necessariamente il coinvolgimento degli Enti competenti.

723 km Barriere acustiche realizzate in Italia

494 km in prossimità di linee ferroviarie

229 km in prossimità di infrastrutture stradali

ACQUE E RISORSE MARINE

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Acque	Prelievi idrici		✓	
	Consumi idrici	✓	✓	✓
	Scarichi idrici	✓	✓	

Politiche e strumenti gestionali

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS 2 IRO-1 - Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati alle acque e alle risorse marine** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

Politiche, azioni e target

ESRS E3-1 - Politiche connesse alle acque e alle risorse marine

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alle acque e alle risorse marine. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, **il Gruppo FS ha adottato una specifica "Politica Ambientale".**

Il Gruppo, per le caratteristiche dei propri business, **non ha impatti, rischi e opportunità rilevanti relativi alla sostenibilità degli oceani e dei mari** e, pertanto, non ha adottato specifiche politiche.

ESRS E3-2 - Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine

ESRS E3-3 - Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

La gestione sostenibile delle risorse idriche è un aspetto essenziale di tutela ambientale e assicura la disponibilità di acqua di qualità per le generazioni presenti e future. Ciò implica non solo porre particolare attenzione all'uso delle acque e a una riduzione dei consumi con riferimento ai bacini idrografici coinvolti, ma anche adottare iniziative mirate al riutilizzo e al riciclo delle acque, oltre a un costante monitoraggio della loro qualità.

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target[102]	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
ACQUE						
• Razionalizzazione delle utenze • Interventi di ammodernamento della rete attraverso studi e progetti di collaborazione		-50% prelievi idrici al 2040	20,2 milioni m^3 (anno base 2019)	In corso	-16% rispetto al 2019 (17 milioni m^3)	6 12 14
• Progetti Water Circular Economy per usi industriali		20% quota acqua riutilizzata nel 2040	N.A.	In corso	≈1% (20,39 mila m^3)	6 12 14

Legenda

Gruppo FS · Catena del valore · Infrastruttura ferroviaria · Infrastruttura stradale · Trasporto passeggeri · Trasporto merci · Urbano · n Contribuzione ai SDGs

Metriche[103]

ESRS E3-4 – Consumo idrico

Il Gruppo FS considera il consumo idrico come indicatore chiave per il monitoraggio del proprio sistema idrico, elaborato considerando le risorse idriche in entrata (quali prelievi) e in uscita (scarichi idrici, eventuali perdite e reflui inviati ad altri soggetti). Il dato relativo al consumo, utile soprattutto per comprendere la rilevanza del proprio impatto se lo si associa alla disponibilità di risorse idriche nelle aree coinvolte, considera l'acqua utilizzata dal Gruppo non più utilizzabile da parte dell'ecosistema o dalle comunità locali nel periodo di rendicontazione.

Il **prelievo idrico**[104] del Gruppo è destinato sia ad usi civili che industriali: le fonti di approvvigionamento includono pubblici acquedotti, acque sotterranee (falde e sorgenti), acque di superficie (fiumi, laghi, acque piovane) e acque di mare o salmastre. Gli scarichi idrici delle acque reflue generate dal Gruppo, di tipo civile e industriale, sono convogliate in fognatura, acque superficiali, sotterranee o marine a seguito di trattamento depurativo ove necessario.

In Italia, la normativa sul prelievo e lo scarico idrico è molto rigorosa. Il Decreto Legislativo 152/2006 disciplina il prelievo delle acque pubbliche, che richiede specifiche autorizzazioni per evitare lo sfruttamento eccessivo delle falde e delle sorgenti e garantirne un uso sostenibile, rispettando ovviamente le normative di qualità nel caso di distribuzione a terzi. Per gli scarichi, il decreto impone che le acque reflue – in particolare quelle generate da processi tecnologici o raccolte presso complessi industriali - siano trattate prima di essere rilasciate nell'ambiente, rispettando i limiti di qualità fissati dal legislatore per prevenire contaminazioni delle acque. Il Gruppo dispone delle autorizzazioni al prelievo e allo scarico che sono rilasciate dalla Pubblica Amministrazione con specifiche restrizioni a seguito di approfondite valutazioni ambientali, che mirano alla protezione delle risorse idriche e degli ecosistemi connessi con il Bacino idrografico.

102. Gli obiettivi del Gruppo sono connessi alle zone a stress idrico, dato che più del 70% del prelievo idrico del Gruppo avviene in queste zone. Nella definizione degli obiettivi non sono state prese in considerazione soglie ecologiche. Gli obiettivi non sono obbligatori per legge.
103. Il Gruppo nel redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità si è avvalso di non comunicare le informazioni comparative nel primo anno di preparazione della dichiarazione sulla sostenibilità ai sensi dell'ESRS 2.
Inoltre, in merito agli obblighi di informativa introdotti gradualmente relativi all'ESRS E3, non ha rendicontato le informazioni previste dall'ESRS E3-5 - Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità legati alle acque e risorse marine.
104. I dati sono stimati attraverso l'aggregazione effettuata sulla piattaforma informatica di reporting&controllo di sostenibilità di Gruppo (ESGeo). I dati sono ottenuti attraverso la migliore stima possibile effettuata tramite l'aggregazione dei consumi provenienti dalla lettura diretta dei contatori, laddove possibile, e l'analisi delle fatture e/o i dati di consumo dell'anno precedente. Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella "Accounting policy per le metriche di sostenibilità" in Appendice.

GRUPPO FS	2024
Consumo idrico[105]	708 mila m^3
- di cui in zone a rischio idrico[106]	594 mila m^3
Acqua riciclata/riutilizzata	20 mila m^3
- di cui in zone a rischio idrico	9 mila m^3

Per l'anno 2024 il **valore dell'intensità idrica** (consumo totale di acqua rispetto ai ricavi netti) di tutte attività del Gruppo, è pari a **42,9 m^3/mln euro**, calcolato considerando i ricavi operativi dell'anno 2024 pari a 16.529 milioni di euro, così come riportati nello schema di Conto Economico Consolidato presente nel paragrafo Performance del Gruppo.

Come evidenziato nei capitoli precedenti, la tematica è di rilevo anche per altri attori principali individuati dal Gruppo, ovvero gli appaltatori delle infrastrutture ferroviarie. Poiché il numero e la tipologia delle opere di cantierizzazione possono variare di anno in anno il dato è suscettibile di fluttuazioni. Analogamente con quanto calcolato per il Gruppo, anche il consumo idrico degli appaltatori si ottiene dalla differenza tra le risorse idriche prelevate e le risorse idriche restituite all'ambiente. Nello specifico, il prelievo idrico avviene tramite rete acquedottistica comunale, corpi idrici superficiali o da falda sotterranea e frequentemente, l'acqua non utilizzata per le lavorazioni, viene depurata e riutilizzata per ridurre l'approvvigionamento da risorse naturali.

CANTIERI APPALTATORI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	2024
Consumo idrico[107]	1,4 milioni di m^3
- di cui in zone a rischio idrico	1,2 milioni di m^3
Acqua riciclata/riutilizzata	530 mila m^3
- di cui in zone a rischio idrico	244 mila m^3

La risorsa idrica è utilizzata, in ambito cantiere, sia per usi civili sia tecnologici, per bagnature piste al fine di abbattere le polveri e altre attività di cantiere. Durante il monitoraggio, non sono emerse criticità riguardo agli impatti dell'uso dell'acqua, né per l'approvvigionamento né per lo scarico. Ogni attingimento è monitorato per garantirne il rispetto delle prescrizioni, mentre gli impatti sono monitorati e gestiti secondo i piani di controllo ambientale contemplati dai Sistemi di Gestione Ambientale adottati dalle ditte. Gli scarichi sono sempre autorizzati e verificati periodicamente, con analisi chimiche, al fine di garantire il rispetto delle normative ambientali.
Nonostante i dati sui fornitori siano disponibili solo in forma aggregata, è stata condotta una stima[108] per localizzare le aree a stress idrico in cui sono collocati.

105. Il valore relativo all'acqua immagazzinata non è stato rendicontato in quanto la metrica non risulta rilevante per il Gruppo FS.
106. Lo stress idrico è un dato raccolto mediante una stima che vede coinvolte esclusivamente due tipologie di siti: unità operative e/o produttive e gli edifici civili con prelievi idrici superiori a 10 metri cubi al giorno. In caso di siti multipli, si considera la prevalenza quantitativa del consumo idrico in aree a stress. Per determinare se un'area è soggetta a stress idrico, è necessario consultare il sito web "Acqueduct" del WRI. Per il Gruppo FS l'area è collocata a stress idrico solo nel caso in cui l'indicatore presenti il livello "Alto (40%-80%)" o "Estremamente Alto (>80%). Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella "Accounting policy per le metriche di sostenibilità" in Appendice.
107. Il valore relativo all'acqua immagazzinata non è stato rendicontato in quanto la metrica non risulta rilevante per il Gruppo FS.
108. I dati relativi al consumo idrico e all'acqua riciclata/riutilizzata dei fornitori sono ottenuti attraverso una stima basata sulla percentuale di aree a stress idrico del Gruppo FS Italiane.

BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Biodiversità ed ecosistemi	Ecosistemi e servizi ecosistemici	✓		✓
	Influenza sulla biodiversità e sulle specie			✓

Politiche e strumenti gestionali

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Strategia

ESRS E4-1 – Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale

Lo sviluppo di un'opera infrastrutturale riveste un ruolo essenziale nei confronti della biodiversità, in quanto può provocare potenzialmente perdita di habitat, frammentazione degli ecosistemi, aumento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative.
Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è consapevole della complessità, della diversità e della fragilità degli ecosistemi in cui opera e, pertanto, attribuisce massima importanza a quest'aspetto.
Al momento, non sono stati elaborati dettagliati piani di transizione per gli impatti materiali sulla biodiversità da parte delle aree di business più interessate dagli sviluppi infrastrutturali, tuttavia uno degli ambiti chiave della declinazione in chiave sostenibile del Piano Industriale del Gruppo FS interessa la biodiversità. In particolare, **si prevede di elaborare Biodiversity Action Plans definiti su tutti gli asset a impatto materiale entro il 2026.**

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS 2 IRO-1 - Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati alla biodiversità ed ecosistemi** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.
La valutazione degli IRO ha riguardato i siti delle società del Gruppo e i cantieri infrastrutturali; tuttavia, non ha tenuto in considerazione le dipendenze dalla biodiversità, dagli ecosistemi e dai relativi servizi e i rischi sistemici.
Gli impatti negativi a cui sono o potrebbero essere esposte le comunità interessate, sono connessi a singoli eventi avversi sul paesaggio e sull'ambiente che possono verificarsi nell'esercizio delle attività di business e nei rapporti commerciali.
Grazie alla partecipazione delle comunità nelle fasi di progettazione e pianificazione, il Gruppo è in grado di comprendere le principali esigenze delle comunità interessate che possono essere maggiormente esposte a incidenti e rischi legati all'ambiente e alla salute pubblica. Sin dalla fase progettuale vengono attivati numerosi canali di confronto propedeutici allo svolgimento di successivi momenti di confronto formali, in ottemperanza a puntuali procedimenti di legge (es. **Conferenza dei Servizi, Dibattito Pubblico**, ecc.) e a impegni volontari tra le parti (es. accordi, protocolli, intese, ecc.). In particolare, vengono dapprima individuate e condivise con le istituzioni le macro-esigenze territoriali e gli aspetti tecnici legati alla realizzazione dell'opera e quindi, insieme alle stesse istituzioni, vengono definite e attuate, in maniera congiunta e ove necessario, le più adeguate modalità di coinvolgimento della comunità locale.

Il Gruppo FS Italiane per la natura dei suoi business vede una ampia diffusione dei propri siti sui territori in cui opera, in particolare sul territorio italiano. Nel 2024 è stata effettuata una **mappatura dei siti che insistono all'interno o in prossimità di aree sensibili sotto il profilo della biodiversità**[109]. Le informazioni disponibili contano 1.915 siti all'interno o in prossimità di aree sensibili. Le principali attività, esercitate/svolte presso i siti operativi nel rispetto delle disposizioni di legge, che possono incidere negativamente su biodiversità ed ecosistemi si possono ricollegare a:

109. Sono state considerate come aree sensibili sotto il profilo della biodiversità le seguenti aree: Natura 2000; Parco e/o Riserva Nazionale/Regionale; Important Bird Areas; Aree marine protette; Aree naturali protette (EUAP); Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Nationally designated areas CDDA fonte IUCN, Global Geopark UNESCO. È considerato in prossimità un sito distante fino a un raggio di 5 km da almeno una delle tipologie di aree sensibili elencate in precedenza. La distanza di 5 km è stata presa in allineamento con le indicazioni per la valutazione di incidenza ambientale per le aree Rete Natura 2000.

- deposito temporaneo di materiali di risulta o cascami provenienti da processi manutentivi;
- lavaggio veicoli;
- emissioni convogliate in atmosfera da impianti termici o generate da processi manutentivi;
- emissione diffuse in atmosfera da veicoli diesel;
- emissioni acustiche legate all'esercizio delle attività;
- scarichi di acque reflue civili e industriali;
- rifornimento carburante veicoli;
- stoccaggio prodotti contenenti sostanze pericolose;
- utilizzo acqua dolce da corpo idrico superficiale o sotterraneo per processi tecnologici o per uso civile.

Nella tabella seguente le principali informazioni relative alle aree sensibili sotto il profilo della biodiversità.

SITI IN PROSSIMITÀ O ALL'INTERNO DI AREE SENSIBILI SOTTO IL PROFILO DELLA BIODIVERSITÀ[110]	IMPATTI	2024
Numero totale		**1.915**
di cui all'interno di aree sensibili		7,2%
di cui in prossimità di aree sensibili		92,8%
di cui Natura 2000		86,0%
di cui Parco e/o Riserva Nazionale/Regionale		2,5%
di cui Important Bird Areas		4,0%
di cui Aree marine protette	minaccia di specie di flora e di fauna[111]	0,2%
di cui Aree naturali protette (EUAP)		7,2%
di cui Altro (Nationally designated areas CDDA fonte IUCN, Global Geopark UNESCO)		0,1%
di cui Nord-est		31%
di cui Nord-ovest		17%
di cui Centro		20%
di cui Sud e isole		31%
di cui Estero		1%

La Ripartizione geografiche segue NUTS1 (Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques)

Dalle valutazioni societarie dei rischi e delle opportunità legati alla biodiversità, non emergono rischi rilevanti per il Gruppo FS. Le opportunità rilevanti sono interamente afferenti alla transizione, sia di natura tecnologica (sostituzione di prodotti e servizi esistenti con opzioni a minore impatto sulle risorse ambientali) che di mercato (cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti, ed esternalità positive connesse ai servizi ed ai prodotti offerti).
Le valutazioni sul topic sono state effettuate in linea con lo scenario per i rischi di transizione e per i rischi fisici, senza considerare scenari alternativi ad hoc per la biodiversità.

Politiche, azioni e target

ESRS E4-2 - Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità ed ecosistemi. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, **il Gruppo FS ha adottato una specifica "Politica Ambientale"**.
Il Gruppo non ha adottato una politica specifica sulla biodiversità e, per le caratteristiche dei propri business, non ha adottato pratiche agricole/di utilizzo del suolo, del mare e degli oceani sostenibili e volte ad affrontare la deforestazione.

ESRS E4-3 - Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi

ESRS E4-4- Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o**

110. In questa voce sono comprese le seguenti aree: Natura 2000; Parco e/o Riserva Nazionale/Regionale; Important Bird Areas; Aree marine protette; Aree naturali protette (EUAP); Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Nationally designated areas CDDA fonte IUCN, Global Geopark UNESCO.
111. Tra i quali si annoverano: Lutra Lutra, Alburnus albidus, Falco Biarmicus, Falco subbuteo, Charadrius dubius, Milvus migrans, Ciconia nigra, Capriolo Garganico, Cinghiale, Daino, Faina, Gatto selvatico, Riccio Talpa Lepre, Vulpes vulpese, Erinaceus europacus, Falco tinnunculus, Buteo buteo, Asio otus, Athene Noctua, Chiroptera Blumenbach, Cugot e Triseto di Sardegna, Athya nyroca (moretta tabaccata).

pianificate per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate. Il Gruppo non ha fatto ricorso a compensazioni della biodiversità nei suoi piani d'azione di seguito rappresentati.

Azioni	Ambito	Target[112]	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
BIODIVERSITA' ED ECOSISTEMI						
• Elaborazione e implementazione del Piano per la tutela e la valorizzazione della Biodiversità e degli ecosistemi e della fauna selvatica, che prevede, tra le altre iniziative, hotspot di biodiversità nelle aree di pertinenza ferroviaria, opere a verde nell'ambito dei nuovi progetti infrastrutturali e interventi per la funzionalità di ecodotti che garantiscano la permeabilità dell'infrastruttura ferroviaria		Elaborazione «Piano per la tutela e la valorizzazione della Biodiversità e degli ecosistemi e della fauna selvatica» entro il 2026; avvio Piani Attuativi entro il 2029	N.A.	Da avviare	N.A.	9 12 15

Legenda

Gruppo FS · Catena del valore · Infrastruttura ferroviaria · Infrastruttura stradale · Trasporto passeggeri · Trasporto merci · Urbano · n Contribuzione ai SDGs

Metriche[113]

ESRS E4-5 – Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi

Nel caso in cui le attività del Gruppo interessino territori o beni sottoposti a regimi di tutela legati alla presenza di aree protette e/o vincolo paesaggistico, viene effettuata una valutazione preliminare riguardo la realizzabilità degli interventi o le condizioni a cui si è sottoposti per acquisire le opportune autorizzazioni richieste dalla normativa vigente.
Si precisa che i potenziali impatti sulla biodiversità sono gestiti dal Gruppo FS ex ante in fase di progettazione di una opera/infrastruttura ferroviaria e stradale attraverso gli obblighi previsti dalla normativa ambientale (es. VIA) e, pertanto, non sono state identificate specifiche metriche associate agli impatti effettivi.
A titolo di esempio, nell'ambito di predisposizione della VIA, sono attuate, ove necessarie, misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente.
Per i siti/le operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse (compresi la rete Natura 2000 di aree protette, i siti del patrimonio mondiale dell'UNESCO e le principali aree di biodiversità, nonché altre aree protette) viene condotta una specifica valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, vengono attuate, se necessarie, le opportune misure di mitigazione.

Nella tabella sottostante sono inserite informazioni sui siti di proprietà ubicati all'interno o in prossimità di aree sensibili sotto il profilo della biodiversità in cui ci sono attività che incidono negativamente su questa.

SITI IN PROSSIMITÀ O ALL'INTERNO DI AREE SENSIBILI CON PROCESSI RILEVANTI CHE IMPATTANO NEGATIVAMENTE SULLA BIODIVERSITÀ	2024
Quantità	29
Superficie in ettari	127

112. Nella definizione degli obiettivi non sono state prese in considerazione soglie ecologiche. Gli obiettivi non sono obbligatori per legge e afferiscono alla prevenzione/riduzione al minimo degli impatti (livello di gerarchia di mitigazione).
113. Il Gruppo nel redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità si è avvalso di non comunicare le informazioni comparative nel primo anno di preparazione della dichiarazione sulla sostenibilità ai sensi dell'ESRS 2.
Inoltre, in merito agli obblighi di informativa introdotti gradualmente relativi all'ESRS E4, non ha rendicontato le informazioni previste dall'ESRS E4-6 - Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità legati alla biodiversità e agli ecosistemi.

USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Economia circolare	Gestione dei materiali		✓	✓
	Gestione dei rifiuti	✓	✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS 2 IRO-1 – Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati all'uso delle risorse ed economica circolare** è descritto nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

Politiche, azioni e target

ESRS E5-1 – Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse ed economica circolare. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, **il Gruppo FS ha adottato una specifica "Politica Ambientale"**. Per approfondimenti riguardo le pratiche di approvvigionamento, si rimanda al paragrafo Condotta delle imprese (ESRS G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori).

ESRS E5-2 – Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

ESRS E5-3 – Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti – positivi e negativi, effettivi e potenziali – e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target[114]	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE						
• Inserimento requisiti di circolarità all'interno di procedure di acquisto • Riutilizzo dei vecchi arredi da dismettere attraverso donazioni o cessioni a società del Gruppo o ONLUS		-50% rifiuti urbani indifferenziati entro il 2031	15.484 t (anno base 2019)	In corso	- 34% rispetto al 2019 (10.250 t)	11 12 15
• Pattumiere con appositi scomparti differenziati per la corretta identificazione del rifiuto da riciclare		70% dei rifiuti urbani a raccolta differenziata entro il 2031	N.A.	In corso	45% (8.385 t)	11 12 15
• Gestione innovativa delle terre rocce da scavo • Innovazione delle metodologie progettuali e degli strumenti di valutazione di circolarità dei progetti infrastrutturali			N.A.	In corso	97% (284.214 t)	11 12 15

Azioni	Ambito	Target[114]	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE						
• Sviluppo piattaforma per la gestione integrale di materiali		80% acciaio proveniente da materiale riciclato e a bassa impronta carbonica entro il 2033	N.A.	In corso	6%	11 12 15

Legenda

Gruppo FS · Catena del valore · Infrastruttura ferroviaria · Infrastruttura stradale · Trasporto passeggeri · Trasporto merci · Urbano · Contribuzione ai SDGs

In merito ai **flussi in entrata**, le azioni intraprese si focalizzano sulla selezione accurata delle materie prime e dei materiali, privilegiando quelli con il minor impatto ambientale. Negli ultimi anni, si è assistito a una crescente attenzione da parte delle società del Gruppo nella fase di selezione dei propri fornitori, in base a criteri di sostenibilità, valutando attentamente le loro pratiche ambientali e sociali, e allineandosi alla Politica di Sostenibilità e la Politica Ambientale.
La riduzione delle materie prime primarie rimane una sfida complessa, legata alle specificità dei business delle Società e alle condizioni di mercato: il Gruppo FS si sta impegnando nella ricerca di nuove soluzioni, incrementando le quote di materiali riciclati e non vergini acquistati.
In merito ai **flussi in uscita**, le Società agiscono per sostenere e implementare pratiche sostenibili lungo tutta la catena del valore, con l'obiettivo di minimizzare la produzione di rifiuti e ottimizzare l'utilizzo delle risorse. L'adozione di un modello di business improntato secondo la logica dell'economia circolare consente al Gruppo FS di ridurre gli sprechi e prevenire la produzione di rifiuti, massimizzando il riutilizzo, il riciclo e il recupero di risorse. Sul tema dei **rifiuti** sono adottate costantemente iniziative per sensibilizzare i lavoratori, i clienti e gli appaltatori al fine di incrementare, da un lato, la raccolta di quei rifiuti costituiti da frazioni merceologiche valorizzabili, e dall'altro riducendo i quantitativi di rifiuto indifferenziato. L'impegno delle società del Gruppo nella gestione efficiente dei rifiuti è supportato anche dall'adozione di solidi Sistemi di Gestione Ambientale, che garantiscono l'adozione di pratiche sostenibili. La progettazione circolare è un principio applicato dalle società del Gruppo che realizzano e gestiscono infrastrutture. Ogni fase del ciclo di vita delle opere – progettazione, costruzione, gestione, manutenzione e dismissione – è improntata alla sostenibilità.

Metriche[115]

ESRS E5-4 - Flussi di risorse in entrata

Operando in molteplici settori, il Gruppo presenta un elevato fabbisogno di materiali, con una varietà che riflette la specificità dei singoli business. A titolo esemplificativo, nel corso dell'anno di riferimento, il settore passeggeri ha acquistato materiali necessari per l'esercizio delle proprie attività, come le sostanze chimiche, i lubrificanti e gli anticongelanti; d'altra parte, invece, il settore di infrastrutture ferroviarie si è approvvigionato soprattutto di acciaio per armamento, necessario per la manutenzione e lo sviluppo della rete. Negli ultimi anni, inoltre, il Gruppo FS ha iniziato a monitorare anche l'implementazione delle quote di materiali provenienti da riciclo o da filiere sostenibili.

114. Il Gruppo FS Italiane ha individuato e fissato degli obietti facoltativi – pertanto non obbligatori - e senza considerare le soglie ecologiche nell'individuazione degli obiettivi. Gli obiettivi individuati dal Gruppo riguardano sia la prevenzione sia le varie attività di recupero, collocandosi pertanto sia nello strato alto sia nello strato centrale della gerarchia dei rifiuti.
115. Il Gruppo nel redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità si è avvalso di non comunicare le informazioni comparative nel primo anno di preparazione della dichiarazione sulla sostenibilità ai sensi dell'ESRS 2.
Inoltre, in merito agli obblighi di informativa introdotti gradualmente relativi all'ESRS E5, non ha rendicontato le informazioni previste dall'ESRS E5-6 - Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità legati all'uso delle risorse e all'economia circolare.

La tabella seguente mostra le quantità di materiali rilevanti acquistati[116] nel 2024 dal Gruppo.

MATERIALI GRUPPO FS	UNITÀ DI MISURA	2024
Acciaio per armamento ferroviario e per sistemi tecnologici	t	259.250
- Proveniente da riciclo e recuperato (6%)	t	14.569
Anticongelanti	kg	133.823
Batterie per usi industriali	kg	496.535
- Proveniente da riciclo (3%)	kg	16.143
Gas tecnici	kg	156.141
Lubrificanti	kg	529.713
Sali fondenti	t	14.232
Solventi	kg	15.113
Sostanze chimiche	kg	590.938
Traverse CAP	t	149.077
- Proveniente da riciclo e recuperato (14%)	t	20.968
Traverse legno	t	5.346
- Proveniente da riciclo e recuperato (5%)	t	242
Vernici	kg	370.749

Di seguito vengono rappresentanti i materiali più rilevanti relativi alla fase di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie di imprese terze al Gruppo.

MATERIALI APPALTATORI INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	UNITÀ DI MISURA	2024
Acciaio per armamento ferroviario	t	24.505
- Proveniente da riciclo (5%)	t	1.327
Acciaio per sistemi tecnologici ferroviari	t	1.934
- Proveniente da riciclo (15%)	t	283
Alluminio	t	1.084
- Proveniente da riciclo (0,2%)	t	2
Calcestruzzo	t	20.743.903
- Contenente inerti riciclati (0,06%)	t	47.143
Conglomerato	t	200.735
- Proveniente da riciclo (0,4%)	t	844
Ferro	t	569.270
- Proveniente da riciclo (56%)	t	320.060
Materiale inerte	t	7.055.284
- Proveniente da riciclo (12%)	t	813.322
Pietrisco	t	2.740.409
- Proveniente da riciclo (0%)	t	-
Rame	t	1.648
- Proveniente da riciclo (0%)	t	-
Terre - approvvigionamento	t	333.172
Terre - riutilizzo all'interno dell'opera	t	5.609.976
Terre - impiego in altri cicli produttivi o riqualificazioni ambientale	t	7.321.215
Traverse CAP	t	560.264
- Proveniente da riciclo (0%)	t	-

116. I dati sono stimati attraverso l'aggregazione effettuata sulla piattaforma informatica di reporting&controllo di sostenibilità di Gruppo (ESGeo). I dati possono essere ottenuti sia attraverso la pesatura diretta del materiale stesso sia mediante la stima di informazioni acquisite in fase di approvvigionamento. Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella "Accounting policy per le metriche di sostenibilità" in Appendice.

ESRS E5-5 - Flussi di risorse in uscita

I flussi in uscita del Gruppo riguardano i rifiuti generati dai servizi di trasporto e dalla gestione delle infrastrutture, destinati ad attività di recupero o di smaltimento, mentre risultano assenti prodotti e materiali.

Il Gruppo FS è costantemente impegnato nella sensibilizzazione di lavoratori, clienti e appaltatori sulla gestione dei rifiuti, con l'obiettivo di incrementare la raccolta differenziata e ridurre il rifiuto indifferenziato. La tipologia di rifiuto varia in base al servizio o attività svolta (trasporto, manutenzione, infrastrutture, servizi di stazione, ecc.), con una prevalenza di rifiuti speciali rispetto ai rifiuti urbani: questi ultimi, infatti, rappresentano circa il 6% del totale, ammontando a 20.327 tonnellate. La tabella sottostante riporta il quantitativo dei rifiuti speciali prodotti[118] nel corso del 2024 da tutte le società del Gruppo FS Italiane.

RIFIUTI PRODOTTI DAL GRUPPO FS	2024
RIFIUTI URBANI (t)	**20.327**
Indifferenziati	10.250
Raccolta differenziata	8.385
Altri rifiuti urbani	1.691
RIFIUTI SPECIALI PRODOTTI DAL GRUPPO FS (t)	**292.970**
- di cui rifiuti non riciclati[119] (98%)	287.351
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a recupero	**236.874**
- di cui a preparazione per il riutilizzo e messa in riserva	222.985
- di cui a riciclo	2.264
- di cui altre operazioni di recupero	11.624
- di cui recupero di energia	1
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a smaltimento	**7.001**
- di cui a incenerimento	5
- di cui in conferimento in discarica	201
- di cui altre operazioni di smaltimento	6.795
Rifiuti speciali pericolosi inviati a recupero	**47.340**
- di cui a preparazione per il riutilizzo e messa in riserva	43.674
- di cui a riciclo	3.355
- di cui altre operazioni di recupero	311
- di cui recupero di energia	0
Rifiuti speciali pericolosi inviati a smaltimento	**1.755**
- di cui a incenerimento	46
- di cui in conferimento in discarica	28
- di cui altre operazioni di smaltimento	1.681

Al fine di fornire una panoramica delle varie tipologie di rifiuti speciali, sia pericolosi sia non pericolosi, il Gruppo FS Italiane raccoglie dalle singole Società le tre tipologie maggiori di rifiuti speciali. Tali informazioni sono state così raccolte e aggregate nella successiva una tabella. Nel corso del 2024 non è stato registrato nessun rifiuto di tipo radioattivo.

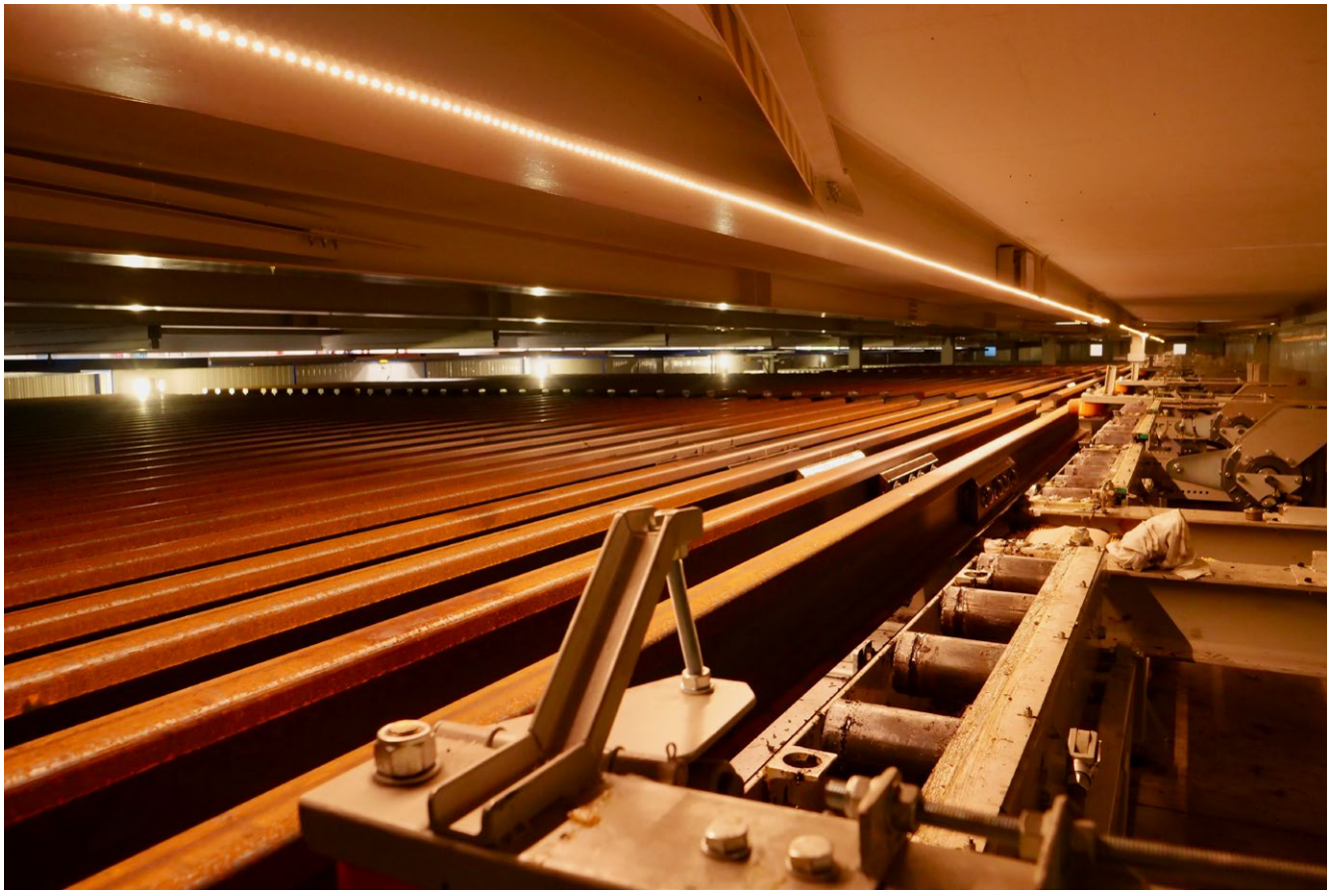
117. I dati sono stimati attraverso l'aggregazione effettuata sulla piattaforma informatica di reporting&controllo di sostenibilità di Gruppo (ESGeo). La stima dei "rifiuti urbani" contempla tre diverse analisi: la prima riguarda la pesatura diretta del rifiuto; la seconda stima la quantità del peso medio dei sacchi o produzione pro-capite; la terza invece, in assenza di criteri interni, prevede l'utilizzo del valore di 0,29 tonnellate annue per dipendente per i rifiuti "indifferenziati" e 0,21 tonnellate annue per dipendente per i rifiuti di cui a "raccolta differenziata". Gli "altri rifiuti urbani" possono essere sia pesati oppure stimati secondo lo stesso approccio dei rifiuti urbani. Nello specifico, tali rifiuti sono costituiti da: materiali ingombranti (200307), legno (200138), metallo (200140), toner (080318), detergenti (200130), vernici e inchiostri (200128), tessili (200110 e 200111) e rifiuti abbandonati da terzi classificati come urbani (es. aree di sosta). Infine, il dato dei "rifiuti speciali" si basa sia sul peso rilevato tramite bilancia e registrato nel Registro di Carico/Scarico, sia sul peso indicato nella quarta copia del FIR. Qualora la pesatura diretta non fosse possibile e la quarta copia del FIR non fosse disponibile, i dati sono stimati mediante le informazioni presenti nella prima copia del FIR. Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella "Accounting policy per le metriche di sostenibilità" in Appendice.

118. Inclusi tutti i rifiuti speciali, sia pericolosi che non pericolosi, destinati al recupero e allo smaltimento. Sono esclusi i rifiuti speciali inviati al riciclo.

TIPOLOGIE RIFIUTI SPECIALI GRUPPO FS	
PERICOLOSI	**NON PERICOLOSI**
Metalli ferrosi	Fanghi e residui di filtrazione
Imballaggi di materiali misti e plastica	Soluzioni acquose di scarto
Materiale da costruzione e demolizione	Scarti non più utilizzabili per il consumo e/o trasformazione

I rifiuti prodotti dagli appaltatori dell'infrastruttura ferroviaria, come già specificato per i materiali, vengono rendicontati separatamente. In questo, a differenza di quanto avviene per il Gruppo FS, i rifiuti speciali degli appaltatori sono classificati unicamente in base alla loro destinazione finale, senza ulteriori distinzioni di categorie. Ciononostante, la maggior parte dei rifiuti, sia destinati al recupero che allo smaltimento, è costituita da materiali di costruzione, come terre, rocce e cemento.

RIFIUTI PRODOTTI DAGLI APPALTATORI INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	2024
Rifiuti speciali pericolosi inviati a recupero	13.182
Rifiuti speciali pericolosi inviati a smaltimento	5.313
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a recupero	2.319.108
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a smaltimento	171.537



INFORMAZIONI SOCIALI

Forza lavoro propria

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei dipendenti	Coinvolgimento e cura del benessere delle persone	✓	✓	✓
	Condizioni di lavoro e protezione sociale	✓	✓	✓
	Salute e sicurezza sul lavoro dei dipendenti della società	✓	✓	✓
Altri diritti legati al lavoro dei dipendenti	Protezione dati dei dipendenti e sicurezza informatica	✓	✓	
	Alloggi e ambienti di lavoro adeguati	✓	✓	
Inclusione, valorizzazione e sviluppo dei dipendenti	Selezione, valorizzazione e sviluppo dei dipendenti	✓	✓	✓
	Inclusione e valorizzazione delle diversità	✓		

Politiche e strumenti gestionali

- Codice etico
- Politica di Sostenibilità
- Linee generali sulla salute e sicurezza sul lavoro
- Linee guida e procedura in materia di travel security
- Policy in materia di diversity, equality & inclusion (Policy DEI)
- Codice di Condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro
- Framework di Data Protection
- Policy sull'utilizzo corretto e sicuro delle Risorse Digitali
- Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing
- Linee guida e procedura in materia di talent acquisition
- Sistema di Talent Management
- Inclusione lavorativa e pari opportunità delle persone in transizione di genere
- Linee guida e procedura in materia di politiche retributive e sistemi di incentivazione
- Sistemi di gestione

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati alla forza lavoro propria** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FS, nell'ambito dell'informativa ai sensi dell'ESRS 2, ha incluso tutti i lavoratori propri che potrebbero subire impatti rilevanti, compresi quelli direttamente connessi alle operazioni proprie e alla catena del valore del Gruppo, anche attraverso i servizi offerti e i rapporti commerciali. Nello specifico, i dipendenti del Gruppo FS - operai, impiegati, quadri (middle manager) e dirigenti (senior manager ed executive) - rappresentano la tipologia di lavoratori soggetta agli impatti rilevanti individuati.

Gli impatti negativi a cui i suddetti stakeholder sono o potrebbero essere esposti sono connessi a singoli incidenti che possono verificarsi nell'esercizio delle attività di business (ad esempio, infortuni sul luogo di lavoro e violazioni di dati personali). Gli impatti positivi rilevanti, invece, derivano dalle attività e iniziative del Gruppo finalizzate a migliorare il benessere, l'ambiente lavorativo, lo sviluppo e la crescita professionale dei dipendenti.

Tra i rischi rilevanti derivanti dagli impatti negativi generati dall'impresa sulla forza lavoro propria si segnala quello relativo alla "Mancata/parziale conformità a normative, regolamenti e standard". Ad esempio, la mancata adozione e/o applicazione di best practice di sicurezza ICT può comportare perdita di integrità o confidenzialità dei dati con conseguente esposizione a effetti economici negativi in termini di multe e sanzioni.

Tra i rischi rilevanti derivanti da dipendenze dalla forza lavoro propria si segnala quello relativo alla "Carenza di figure professionali con competenze specialistiche o emergenti (key people)". Ad esempio, la crescente esigenza di professionalità in ambito digitale in grado

di gestire le tecnologie emergenti (es. AI), o la crescente domanda di ingegneri e professionisti delle costruzioni che il mercato non riesce a soddisfare, possono determinare effetti economici negativi in termini di minore produttività del business.
La qualità dei risultati del Gruppo FS dipende fortemente dalle performance dei dipendenti. In questo contesto, una delle opportunità più rilevanti è il "Rafforzamento dello stakeholder engagement" riguardo alla forza lavoro propria. Infatti, individuare modalità nuove e più efficaci per coinvolgere i dipendenti incide positivamente sulla loro produttività e sulle performance complessive dell'azienda.
I piani di transizione descritti ai sensi dell'ESRS E1 – Cambiamenti climatici non generano impatti rilevanti sulla forza lavoro propria.
Per quanto riguarda le operazioni a lavoro forzato o lavoro coatto e a lavoro minorile non si segnalano rischi rilevanti.
Per maggiori informazioni su come il Gruppo ha compreso il modo in cui i lavoratori con particolari caratteristiche e quelli che lavorano in particolari contesti o che svolgono determinate attività, possono essere maggiormente esposti a rischi, si rimanda al paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.
I rischi e le opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria non coinvolgono gruppi specifici ma tutti i lavoratori.

Politiche, azioni e target

ESRS S1-1 - Politiche relative alla forza lavoro propria

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti sulla forza lavoro propria e il **Piano di Sostenibilità** in cui sono definiti gli impegni e i relativi target in materia di inclusione, valorizzazione e sviluppo, people care nonché Salute e Sicurezza.
Ferrovie dello Stato Italiane e le principali società del Gruppo dispongono di **Sistemi di Gestione sulla Salute e Sicurezza dei Lavoratori certificati.**
Il Gruppo FS si è dotato di una **politica specifica - la "Policy in materia di diversity, equality & inclusion"** volta a **eliminare la discriminazione, comprese le molestie, e a promuovere le pari opportunità e altre soluzioni a sostegno della diversità e dell'inclusione;** nella documentazione di Gruppo, **incluso il Codice etico**, sono specificamente contemplati i seguenti motivi di discriminazione: etnie, il colore della pelle, il sesso, l'orientamento sessuale, l'identità di genere, la disabilità, l'età, la religione, le opinioni politiche, l'ascendenza nazionale o l'estrazione sociale, nonché qualsiasi altra forma di discriminazione contemplata dalla normativa dell'UE e dal diritto nazionale.
Inoltre, sono state definite politiche specifiche in materia di politiche retributive e sistemi di incentivazione, per **l'inclusione lavorativa e le pari opportunità delle persone in transizione di genere.**
Il Gruppo ha inoltre assunto **specifici impegni per valorizzare la presenza delle donne all'interno della propria forza lavoro:**

- siamo membri della piattaforma, creata dalla Commissione Europea, **Women in Transport – EU Platform for Change** (requisito per aderire alla Piattaforma è avere delle best practice realizzate in favore del bilanciamento di genere da condividere con le altre organizzazioni aderenti, impegnate a migliorare l'occupazione femminile);
- abbiamo sottoscritto i **WEPs, Women's Empowerment Principles**, definiti da UN Women, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di gender equality, attraverso i quali si prefigge di valorizzare e promuovere la presenza e le pari opportunità delle donne rispetto al luogo di lavoro, il mercato e la comunità attraverso cui il Gruppo opera.

Inoltre, dal 2017, il Gruppo FS aderisce al **network del Global Compact dell'ONU**, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business i 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione; tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, nel Codice Etico, nel Modello 231, nella Policy Anti-Corruption e nel Modello di Gestione Anti-Corruption.
In particolare, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:

- sostenere e rispettare le disposizioni internazionali in materia di diritti umani[119];
- assicurare di non essere corresponsabile nell'abuso delle norme in materia di diritti umani.

Per questo, così come richiamato all'interno del **Codice etico**, il Gruppo si impegna a promuovere «la creazione di ambienti di lavoro rispettosi e collaborativi reprimendo ogni forma di molestia; politiche rivolte al benessere psico-fisico del personale, ricercando una integrazione tra le esigenze di lavoro e quelle personali e familiari; il rifiuto dello sfruttamento del lavoro anche e,

119. Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite (UDHR), Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo, Dichiarazione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) sui Principi e Diritti Fondamentali nel Lavoro, Patto Internazionale sui Diritti Civili e Politici (ICCPR), Patto Internazionale sui Diritti Economici, Sociali e Culturali (ICESCR), Linee Guida OCSE per le Imprese Multinazionali, Principi Guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani (UNGPs) e i 10 Principi del Global Compact delle Nazioni Unite.

soprattutto, quello minorile, la non tolleranza di alcuna forma di lavoro irregolare e l'impegno a garantire un trattamento normativo e retributivo equo, basato su criteri di merito e di competenza, senza discriminazione alcuna...». Per le informazioni riguardo le principali misure volte a garantire la protezione dei dati di clienti, dipendenti, fornitori e altri soggetti terzi si rimanda al paragrafo *Data Protection Department* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

ESRS S1-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Come indicato nella Politica di Sostenibilità, il Gruppo si impegna nell'attivazione di processi sistematici di coinvolgimento per i propri stakeholder. I processi generali per il coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti rilevanti, effettivi e potenziali, sulla forza lavoro propria avviene attraverso diverse iniziative, come ad esempio workshop e seminari per discutere e sviluppare nuove idee e soluzioni, sondaggi e feedback per raccogliere opinioni e suggerimenti dai dipendenti, gruppi di lavoro per affrontare specifiche tematiche operative e strategiche o attraverso la formazione continua per aggiornare le competenze e migliorare le performance. La frequenza del coinvolgimento varia a seconda delle attività, ad esempio:

- sondaggi e feedback vengono raccolti regolarmente, con cadenza annuale o biennale;
- gruppi di lavoro sono attivi in modo continuativo, con incontri settimanali o mensili;
- la formazione è offerta su base continua, con sessioni programmate durante tutto l'anno, sia in presenza che online, focalizzate su tematiche specifiche come la salute e sicurezza sul lavoro;
- eventi come i Safety Day e gli spettacoli teatrali itineranti, organizzati per sensibilizzare e coinvolgere i dipendenti su queste tematiche.

Sul tema della parità di genere, il Contratto Aziendale di Gruppo FS prevede i Comitati per le Pari Opportunità (CPO), composti da rappresentanti delle organizzazioni sindacali e da referenti aziendali. Questi comitati, articolati in un CPO nazionale e 15 CPO regionali, hanno il compito di promuovere, stimolare e proporre misure volte a favorire l'occupazione femminile, lo sviluppo e la formazione, anche in ruoli connessi alle nuove tecnologie. Inoltre, si occupano di facilitare il reinserimento delle lavoratrici dopo l'assenza per maternità e di sensibilizzare sul fenomeno della violenza sulle donne, nonché di prevenire le molestie nei luoghi di lavoro. I CPO si riuniscono mediamente ogni 2-3 mesi o quando ci sono campagne e iniziative da lanciare.

La responsabilità operativa per assicurare il coinvolgimento della forza lavoro e l'orientamento dei risultati riguarda le strutture governate dai Responsabili delle Risorse Umane della Capogruppo (anche con il ruolo di indirizzo e coordinamento per la famiglia professionale di Gruppo) e delle diverse società controllate. Questo ruolo è cruciale per coordinare le iniziative di coinvolgimento in modo da assicurare che siano allineate con gli obiettivi strategici dell'azienda. Il monitoraggio e la valutazione dei feedback identificano le aree di miglioramento per l'implementazione di ulteriori attività per promuovere e diffondere una cultura aziendale inclusiva che valorizzi il contributo di tutti i dipendenti e favorisca la collaborazione.
Per quanto riguarda **accordi tra impresa e rappresentanti dei lavoratori, nel Gruppo vigono accordi formali con le Organizzazioni sindacali** (OO.SS.) sulla salute e sicurezza del lavoro che intendono promuovere interventi tesi a favorire lo sviluppo della cultura della sicurezza e della prevenzione tra i lavoratori, attraverso il tempestivo aggiornamento della formazione dei dipendenti anche per effetto dell'introduzione di nuove apparecchiature o nuove tecnologie.
Per maggiori informazioni sulle Relazioni Industriali, fare riferimento al paragrafo *"ESRS S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale"*.

ESRS S1-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

Il Gruppo FS ha implementato **processi specifici per gestire gli impatti negativi sui lavoratori propri**. In particolare, per quanto riguarda la salute e la sicurezza e ambienti di lavoro, sono state implementate misure per la prevenzione e gestione degli incidenti sul lavoro, la sorveglianza sanitaria e i programmi di formazione continua, al fine di garantire un ambiente di lavoro sicuro e salubre. Inoltre, in materia di protezione dei dati, il Gruppo FS ha adottato un Framework di Data Protection che include misure per la classificazione e la protezione della riservatezza delle informazioni.
I **canali** messi a disposizione dal Gruppo FS alla forza lavoro propria per esprimere preoccupazioni sono i seguenti:

- **Whistleblowing**: strumento per la ricezione e gestione delle segnalazioni relative a violazioni aventi a oggetto fatti riferibili a persone del Gruppo FS o a terzi, secondo quanto prescritto dalla **Procedura per la Gestione delle segnalazioni**. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al paragrafo Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari;

- **Comitato etico**: come indicato nel Codice Etico del Gruppo, è prevista la possibilità di rivolgersi al Comitato Etico della società di appartenenza per domande, dubbi e chiarimenti circa il significato e l'applicazione del Codice Etico utilizzando i seguenti canali: posta elettronica, posta ordinaria, altri strumenti di comunicazione messi a disposizione dalla società. Il Comitato tratta le richieste ricevute in modo serio, equo e rapido;
- **Consigliera di Fiducia**: figura terza e super partes prevista dal Codice contro le molestie sessuali nei luoghi di lavoro di Gruppo. Le lavoratrici e i lavoratori che si ritengono vittime di molestie sessuali possono rivolgersi a questa figura - via posta elettronica, telefono o sportello di ascolto fisso - per ricevere consulenza e assistenza nella procedura, sia informale che formale, prevista per la risoluzione della problematica. Tutte le notizie, i fatti o le informazioni di cui la Consigliera venisse a conoscenza saranno trattate con la massima riservatezza e nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali. Inoltre, ogni anno, la Consigliera di Fiducia redige una Relazione Annuale che riporta le casistiche delle segnalazioni registrate e le aree geografiche coinvolte. Nel 2024, in continuità con gli anni passati il Gruppo si è impegnato nella diffusione del ruolo della Consigliera di Fiducia e del Codice di Condotta come azioni di contrasto al fenomeno delle molestie sessuali sul posto di lavoro.
- **Welly**: strumento dedicato alla raccolta di suggerimenti e proposte da parte dei dipendenti per migliorare l'ambiente di lavoro all'interno del Gruppo. È accessibile tramite la intranet aziendale interna **WE** e la piattaforma interna **WEshare**. Le informazioni raccolte vengono inoltrate ai responsabili competenti per le opportune valutazioni e azioni.
- I **Seminari We Care** rappresentano un ulteriore strumento di coinvolgimento, offrendo uno spazio aperto alle richieste e domande dei dipendenti. Questi seminari sono progettati sulla base dei temi di interesse emersi dalle sessioni precedenti, garantendo così che le esigenze dei partecipanti siano sempre al centro dell'attenzione. In particolare, nel 2024, sono state organizzate 29 iniziative su molteplici temi caring emergenti (genitorialità, benessere fisico e psicologico, giornate internazionali, inclusione delle disabilità, mindfulness, etc.) con il contributo di 15 esperti provenienti da un ecosistema di Università, Centri di ricerca e di formazione;
- **Community sulla intranet aziendale** (WE), dedicate alla diversità e all'equità di genere. Queste community permettono di condividere aggiornamenti aziendali e di raccogliere spunti, suggerimenti e preoccupazioni da parte dei dipendenti iscritti, favorendo così un dialogo continuo e costruttivo.

Vi sono inoltre canali esterni, non gestiti direttamente dal Gruppo, a cui la forza lavoro può rivolgersi:



- **Sindacati**: come sancito dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, le lavoratrici e i lavoratori che ritengono che il datore di lavoro non rispetti i loro diritti contrattuali e sindacali possono rivolgersi a un'organizzazione sindacale per tutela e assistenza;
- **Punti di contatto nazionali**: tutti i Paesi che hanno aderito alle Linee Guida OCSE per le imprese multinazionali sulla condotta responsabile d'impresa devono istituire un Punto di Contatto Nazionale (NCP), il cui mandato è la promozione delle suddette Linee Guida e relativa guida sulla due diligence, e trattare i casi come meccanismo non giudiziario di reclamo.

Per approfondimenti in merito ai processi per porre rimedio agli impatti negativi rilevante sui lavoratori propri, nonché le eventuali modalità impiegate per valutare l'efficacia di tale rimedio, si rimanda alle informative specifiche riportate nei successivi paragrafi *"ESRS S1-4 - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni"* e *"ESRS S1-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti"*.

ESRS S1-4 - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S1-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Il Gruppo FS è impegnato nella creazione di un ambiente di lavoro inclusivo, garantendo pari opportunità, trasferimento di competenze, sviluppo professionale e il benessere per tutti i dipendenti. Tale impegno si declina in un piano d'azione, il Piano di Sostenibilità, dotato di risorse destinate alla gestione di impatti, rischi e opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria.

La struttura organizzativa, sia a livello di Holding che a livello societario, è concepita per garantire una gestione efficace degli impatti, rischi e opportunità. Il ruolo della Holding è quello di fornire linee guida strategiche, assicurando un coordinamento unitario.

Tutti gli impatti, rischi e opportunità rilevanti sono gestiti dalle strutture aziendali competenti, che ne garantiscono il presidio attraverso sistemi di gestione dedicati e l'adozione di politiche mirate.



Di seguito sono riportate le **azioni intraprese, programmate o già in corso** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
CONDIZIONI DI LAVORO, SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI ALTRI DIRITTI LEGATI AL LAVORO DEI DIPENDENTI						
• Protocollo Inail-FS per la salute e la sicurezza sul lavoro • Safety Day • Formazione continua generale e tecnica in materia di salute e sicurezza per i lavoratori a seconda della propria mansione specifica • Attività di sensibilizzazione sui temi di salute e sicurezza • Mantenimento dei Sistemi di gestione della sicurezza sul lavoro		~0 Infortuni mortali sul lavoro dei dipendenti entro il 2031	N.A.	In corso	3	3 8
• Incremento del paniere di beni e servizi di welfare a disposizione delle persone • Sviluppo di iniziative di welfare aziendale che soddisfino i bisogni specifici e diversificati delle persone, anche attraverso un incremento del budget dedicato • Utilizzo di un numero sempre maggiore e diversificato di strumenti per la diffusione e la promozione del welfare aziendale (es. pillole formative, webinar, survey, incontri in presenza negli impianti del Gruppo FS)		85% popolazione aziendale che fruisce delle misure di welfare aziendale entro il 2029[120]	N.A.	In corso	84%	4 5 8 10
INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DEI DIPENDENTI[121]						
• Feedback sui dati 2024 a tutti i manager di Gruppo ed esplicitazione degli obiettivi di crescita del target; disclaimer a sistema sul rispetto delle percentuali di genere nell'individuazione dei successori; gestione dei calibration meeting per l'individuazione delle persone in crescita anche con criteri di gender mix		33,5% donne in ruoli manageriali entro il 2029	N.A.	In corso	32,6%	3 8
• Feedback sui dati 2024 a tutti i manager di Gruppo ed esplicitazione degli obiettivi di crescita del target, Istruzioni operative condivise nei Talent Lab sulla diversificazione di generazioni nel succession plan; gestione dei calibration meeting per l'individuazione delle persone in crescita anche con criteri di mix generazionale		22% persone di età inferiore ai 40 anni coinvolte nei succession plan senior manager entro il 2029	N.A.	In corso	15%	3 8

120. Il perimetro riguarda le società del Gruppo che applicano il CCNL Mobilità/Area AF e il Contratto Aziendale di Gruppo FS: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani SpA, Italcertifer SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, FSTechnology SpA, Trenitalia-Tper Scarl, Crew Srl, FS International SpA, Terminali Italia Srl, FS Security SpA, FS Treni Turistici Italiani Srl, FS Park SpA e Fondazione FS Italiane.
121. Il perimetro dei target da raggiungere entro il 2029 riguarda le seguenti società: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia Intermodal SpA, Busitalia Veneto SpA, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Grandi Stazioni Immobiliare SpA, Terminali Italia Srl, Italcertifer SpA, FSTechnology SpA e Cremonesi Workshop.

Azioni	Ambito	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
• Revisione del Sistema Professionale in ottica gender neutral per i ruoli di business; mappatura trasversale delle competenze DEI correlate a ruoli, layer organizzativi e famiglie professionali; Avvio delle progettazioni e delivery dei percorsi formativi con integrato lo sviluppo delle competenze DEI		50% popolazione aziendale coinvolta in formazione sulle tematiche DEI entro il 2027[122]	N.A.	In corso	27%	3 8
- Sensibilizzazione verso manager e collaboratori sulla centralità del Piano di apprendimento; monitoraggio dell'avanzamento nella produzione degli stessi; azioni di recovery sia massive che ad hoc		70% popolazione aziendale con piani di apprendimento individuali entro il 2029	N.A.	In corso	54%	3 8

Legenda

Gruppo FS · Catena del valore · Infrastruttura ferroviaria · Infrastruttura stradale · Trasporto passeggeri · Trasporto merci · Urbano · Contribuzione ai SDGs

Metriche[123]

ESRS S1-6 – Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

La forza lavoro propria del Gruppo è composta da diverse tipologie di **lavoratori, dipendenti** e **non dipendenti**. Le principali categorie sono le seguenti:

- **Dipendenti:** operai, impiegati, quadri e dirigenti di FS SpA e delle società controllate;
- **Lavoratori autonomi**: lavoratori che operano in modo indipendente e non sono direttamente impiegati dal Gruppo FS. Questa categoria include, ad esempio, consulenti e professionisti che forniscono servizi specifici su base contrattuale;
- **Lavoratori messi a disposizione da imprese terze**: lavoratori forniti da aziende esterne[124] che si occupano principalmente di attività di ricerca, selezione e fornitura di personale. Questi lavoratori possono essere impiegati in vari ruoli all'interno del Gruppo FS, a seconda delle necessità operative.

122. Il perimetro riguarda le seguenti società: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Ferservizi SpA, FS Sistemi Urbani SpA, FSTechnology SpA, Italferr SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, RFI SpA e Trenitalia SpA.
123. Il Gruppo nel redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità si è avvalso di non comunicare le informazioni comparative nel primo anno di preparazione della dichiarazione sulla sostenibilità ai sensi dell'ESRS 2.
124. In Italia, attraverso le agenzie per il lavoro ex D.Lgs. n. 276/2003 e s.m.i.

A fine 2024 sono **96.335 l**e persone del Gruppo FS, in prevalenza sul territorio italiano, **84,9%**, e con una percentuale di presenza femminile pari al **21,5%.**

GENERE	NUMERO DI DIPENDENTI (Valori in numero di persone)
Uomini	75.652
Donne	20.683
Altro	-
Non comunicato	-
Totale dipendenti	**96.335**
- di cui Italia	81.762

PAESE	NUMERO DI DIPENDENTI (Valori in numero di persone)
Italia	81.762
Estero	14.573

Valori in numero di persone	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON COMUNICATO	TOTALE
Numero di dipendenti	20.683	75.652	-	-	96.335
- a tempo indeterminato	19.528	72.138	-	-	91.666
- a tempo determinato	1.155	3.514	-	-	4.669
- a orario variabile	-	-	-	-	

Valori in numero di persone	NORD - ITALIA	CENTRO - ITALIA	SUD/ISOLE - ITALIA	ESTERO	TOTALE
Numero di dipendenti	31.184	27.615	22.963	14.573	96.335
- a tempo indeterminato	31.051	27.495	22.506	10.614	91.666
- a tempo determinato	133	120	457	3.959	4.669
- a orario variabile	-	-	-	-	-

Proseguendo nel percorso di ricambio generazionale, nel 2024 sono state effettuate **9.736 assunzioni** da mercato, a fronte di **6.374 dipendenti che hanno lasciato il Gruppo**, con un **tasso di avvicendamento dei dipendenti**[125] del **6,9%**.
In data 5 agosto 2024, è stata pubblicata la sentenza n. 06983/2024 pronunciata dal Consiglio di Stato che ha annullato il decreto del MIT del 4 agosto 2016, nella parte in cui ha individuato in FS Italiane SpA il soggetto cui trasferire la partecipazione in Ferrovie del Sud Est Srl. A seguito di tale sentenza si è reso necessario procedere al deconsolidamento della società FSE Srl a partire dal 5 agosto 2024.
I dati relativi alle consistenze della forza lavoro propria sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione dei dati relativi alla forza lavoro propria.

Come riscontrabile nelle note integrative del Bilancio Consolidato di Gruppo, il costo del personale risulta l'importo più rappresentativo delle consistenze della forza lavoro propria.

ESRS S1-7 – Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa

I lavoratori non dipendenti del Gruppo FS includono persone che hanno contratti con l'impresa per l'offerta di manodopera, noti come lavoratori autonomi, e lavoratori messi a disposizione da imprese che esercitano principalmente attività di ricerca, selezione e fornitura di personale. Questi lavoratori svolgono una varietà di ruoli e compiti all'interno del Gruppo FS, contribuendo in modo significativo alle operazioni quotidiane e ai progetti speciali.
Nel 2024, il **numero totale di lavoratori non dipendenti** (espresso in numero di persone) del Gruppo è stato pari a **1.986**.

125. Il tasso di avvicendamento dei dipendenti è stato calcolato sulle consistenze medie. Per Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl, sono stati considerati i 7/12 delle consistenze medie al 5 agosto 2024. Inoltre, per la società Exploris, sono state stimate la ripartizione per tipologia contrattuale e genere in base ai dati consolidati di Gruppo.

I dati relativi alle consistenze dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro.

ESRS S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

Il Gruppo FS attribuisce grande importanza alla contrattazione collettiva e al dialogo sociale, riconoscendo il loro ruolo fondamentale nel promuovere relazioni industriali equilibrate e nel garantire condizioni di lavoro dignitose per tutti i dipendenti. Il Gruppo si impegna nel mantenere un dialogo costruttivo con le organizzazioni sindacali, al fine di affrontare congiuntamente le sfide del settore e promuovere il benessere dei lavoratori. Questo approccio si riflette in una copertura estesa della contrattazione collettiva, che assicura ai dipendenti una rappresentanza efficace e la tutela dei loro diritti.

In tale contesto, le decisioni e le attività del Gruppo e delle sue società sono orientate dalla forza lavoro tramite il coinvolgimento delle rappresentanze sindacali attraverso le quali l'impresa raccoglie le informazioni e indicazioni relative ai bisogni dei lavoratori, nonché alle relative aspettative.

Nel corso del 2024, sono state condotte numerose trattative per il rinnovo dei contratti collettivi nazionali (CCNL) e aziendali nel settore ferroviario, con l'obiettivo di rispondere all'evoluzione del settore e alle esigenze dei lavoratori.

- **Incontri e trattative**: si sono tenuti oltre 30 incontri tra FS SpA, Agens e le Organizzazioni sindacali per il rinnovo del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 22 marzo 2022, affrontando temi quali:
  - Sistema delle Relazioni Industriali e Diritti sindacali, con l'obiettivo di definire modelli innovativi di partecipazione;
  - Mercato del Lavoro e Svolgimento del rapporto di lavoro, al fine, tra le altre, di aggiornare le discipline dei principali istituti e tipologie contrattuali, introdurre strumenti funzionali a favorire l'inserimento nel mercato del lavoro e affrontare i temi della tutela della genitorialità, della formazione professionale e della salute e sicurezza sul lavoro;
  - Orario di lavoro, relativo sia al trasporto passeggeri sia al trasporto merci, al fine di meglio condividere le specificità dei business e individuare soluzioni più aderenti ai relativi contesti produttivi.
- **Accordi specifici**: sono stati raggiunti accordi specifici per diverse società del Gruppo FS, tra cui un accordo sulla riorganizzazione del settore della manutenzione infrastruttura di RFI SpA, finalizzato ad accompagnare la realizzazione del programma di investimenti del PNRR e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria tramite la definizione di un Nuovo Modello Manutentivo, e un accordo per il personale di FS Security SpA, finalizzato a rispondere in maniera più puntuale alle esigenze di security del Gruppo;
- **Confluenza contrattuale**: nel dicembre 2024 è stato raggiunto un accordo per la confluenza contrattuale di GS Rail SpA dal CCNL Terziario al CCNL Mobilità/Area AF e Contratto Aziendale di Gruppo FS, per favorire l'integrazione e le sinergie con le altre società del Gruppo.

Copertura della contrattazione collettiva			Dialogo sociale
Tasso di copertura	Lavoratori dipendenti – SEE (per i paesi con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)	Lavoratori dipendenti – non SEE (stima per le regioni con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)	Rappresentanza sul luogo di lavoro (soltanto SEE) (per i paesi con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)
0-19%		N.A.	
20-39%			
40-59%			
60-79%			
80-100%	Italia		Italia

La percentuale del totale dei dipendenti del Gruppo coperti da contratti collettivi nel 2024 è pari al **97%**[126].

Non esistono attualmente accordi con la forza lavoro propria per la rappresentanza da parte di un Comitato Aziendale Europeo (CAE), di un Comitato Aziendale di una Società Europea (SE) o di un Comitato Aziendale di una Società Cooperativa Europea (SCE).
Il CCNL della Mobilità/Area Attività Ferroviarie prevede, all'art. 14, disposizioni in materia di costituzione dei CAE, in linea con la normativa vigente, secondo cui l'eventuale istituzione dovrebbe avvenire a livello di Gruppo. L'iniziativa può essere assunta sia dalla Società sia dalle Organizzazioni Sindacali ma, ad oggi, tale richiesta non è mai stata avanzata né discussa negli incontri sindacali.

ESRS S1-9 – Metriche della diversità

«Ognuno di noi ha un mix di diversità che lo rende unico. Il fine del D&I management è valorizzare e utilizzare appieno il contributo che ciascuna persona può portare al raggiungimento degli obiettivi aziendali e attrezzare al meglio l'organizzazione di fronte alle sfide e all'incertezza provenienti dal mercato globale» (Codice Etico Gruppo FS).
Il Gruppo considera la diversità come un valore da riconoscere, comprendere e valorizzare. S'impegna per creare ambienti di lavoro aperti e inclusivi, nella convinzione che la diversità che ciascun individuo rappresenta sia fonte di benessere organizzativo e vantaggio competitivo per l'azienda.
Il Gruppo FS ha definito come "Alta Dirigenza" la categoria professionale dirigenti che include "senior manager" ed "executive". Nel 2024, il Gruppo conta **1.210 dirigenti**, di cui 868 uomini (71,7%) e 342 donne (28,3%).

DISTRIBUZIONE DEI DIPENDENTI PER FASCIA DI ETÀ	
meno di 30 anni	23.958
fra i 30 e i 50 anni	44.164
oltre 50 anni	28.213
Totale	**96.335**

ESRS S1-10 – Salari adeguati

Il Gruppo FS adotta un approccio trasparente e strutturato nella gestione delle politiche salariali, assicurando che le retribuzioni siano competitive e rispondenti alle esigenze dei dipendenti.
I Contratti Collettivi Nazionali (CCNL) costituiscono la normativa collettiva di riferimento per il personale dipendente delle Società, atta a garantire le tutele più adeguate in materia di lavoro, diritti sindacali e delle persone nel rispetto delle vigenti leggi e riconoscendo anche benefici e agevolazioni ulteriori finalizzate a rafforzare ulteriormente dette tutele. Inoltre, garantiscono a tutti i dipendenti delle Società un salario adeguato, in linea con i parametri di rifermento applicabili nei singoli paesi.
Per i dipendenti non coperti da CCNL, i salari sono in linea con i parametri di riferimento a livello di mercato e vengono utilizzati strumenti di benchmarking esterni per garantire una retribuzione equa e adeguata.

Il sistema di retribuzione dei dirigenti del Gruppo FS è strutturato al fine di assicurare la coerenza del livello

126. Per le Società TX Logistik ed Exploris, il dato è stato stimato utilizzando la percentuale di copertura del Gruppo.

retributivo interno (equità interna) rispetto ai diversi ruoli organizzativi e per garantire competitività e allineamento con le migliori pratiche di mercato. La retribuzione è composta da una parte fissa e una parte variabile. La parte fissa è determinata in base al ruolo e alle responsabilità del dirigente, mentre la parte variabile è legata al raggiungimento di obiettivi specifici, sia individuali che aziendali. Gli obiettivi possono includere performance finanziarie, operative e di sostenibilità. I provvedimenti di adeguamento retributivo sono mirati a supportare le politiche interne di gestione e di sviluppo nonché di valorizzazione del personale al fine di accrescerne il senso di appartenenza e la motivazione nel tempo.
Per il restante personale l'architettura retributiva fa riferimento a quanto previsto dal CCNL. Sono previsti eventuali interventi di incremento retributivo e riconoscimenti di premi (una tantum) a carattere straordinario. Inoltre, per il personale quadro responsabile di unità organizzative di microstruttura di elevata rilevanza per la missione aziendale e per il raggiungimento delle principali finalità del Gruppo, è previsto un sistema di incentivazione in linea con quello definito per il personale dirigente.

ESRS S1-11 – Protezione sociale

Il Gruppo FS garantisce ai propri dipendenti una protezione sociale completa, sia attraverso programmi pubblici che mediante prestazioni offerte dalle proprie società. Queste misure mirano a tutelare i lavoratori dalla perdita di reddito in occasione di eventi significativi della vita, quali malattia, disoccupazione, infortunio sul lavoro, disabilità acquisita, congedo parentale e pensionamento.
Oltre alle tutele previdenziali, il Gruppo FS promuove un sistema di **welfare aziendale** volto a migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori. Questo impegno si concretizza in iniziative che facilitano il bilanciamento tra vita professionale e privata, rispondendo alle necessità quotidiane dei dipendenti.

Il Piano welfare 2024 è stato definito ponendo al centro le persone e dedicando particolare attenzione alle necessità individuali attraverso iniziative di welfare dedicate al sostegno alla famiglia, alla mobilità sostenibile e alle esigenze legate alla cura, al benessere, al tempo libero e alla promozione della salute.
Le iniziative principali hanno incluso:

- **Sostegno alla famiglia**: contributo di €500 per le spese sostenute dai dipendenti per i propri familiari;
- **Sussidio per figli diversamente abili**: contributo di €800 per i dipendenti con figli con disabilità;
- **Work-life balance**: contributo di €250 per servizi di welfare per il tempo libero e un ulteriore contributo di €100 per altre spese, quali libri e tecnologia;
- **Mobilità sostenibile**: rimborso dell'abbonamento del trasporto pubblico locale fino a €150;
- **Previdenza complementare**: contributo annuo di €100 per ogni lavoratore al Fondo Eurofer e un ulteriore contributo aziendale del 2% della retribuzione;
- **Assistenza sanitaria integrativa**: contributo aziendale annuo di €300 a dipendente per un piano di assistenza sanitaria che comprende molteplici prestazioni sanitarie;
- **Prevenzione della salute**: accesso a check-up gratuiti presso le strutture territoriali della Direzione Sanità di RFI.

ESRS S1-12 – Persone con disabilità

Il Gruppo FS è impegnato a garantire un ambiente di lavoro inclusivo, equo e accessibile, promuovendo la piena valorizzazione delle diversità, con particolare attenzione alle persone con disabilità.
A tal fine, è stato istituito uno sportello di supporto all'onboarding per le persone con disabilità: un servizio di accompagnamento dedicato a HR professional, responsabili e team di tutte le società del Gruppo FS, finalizzato a garantire una gestione competente ed efficace della fase di inserimento per i lavoratori con esigenze specifiche.
Nel 2024, la percentuale di dipendenti con disabilità è stata pari a **2,1%** della forza lavoro del Gruppo.

La percentuale dei dipendenti con disabilità è stata calcolata sul totale delle consistenze a fine periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro.

ESRS S1-13 – Metriche di formazione e sviluppo delle competenze

Il Gruppo FS è fortemente impegnato nella formazione e nello sviluppo delle competenze dei propri dipendenti. Nel 2024, il Gruppo FS ha rafforzato il proprio impegno nella formazione e nello sviluppo delle competenze attraverso l'applicazione della **Nuova Policy sul Sistema di Talent Management**, che ha introdotto Questionari di Feedback per Manager ed Employee per favorire la consapevolezza individuale e diffondere la cultura del feedback, Piani di Apprendimento per promuovere l'autosviluppo e Calibration Meeting per garantire un migliore allineamento tra competenze e opportunità di carriera. Inoltre, è stata adottata una nuova metodologia di **appraisal per Senior e Middle Manager**, volta a individuare punti di forza e aree

di miglioramento per lo sviluppo della leadership, mentre un progetto pilota dedicato ai **Young Talent** ha sperimentato un approccio di assessment innovativo, basato sull'empowerment e supportato da strumenti digitali.
Sul fronte della **formazione**, il Gruppo ha proseguito il percorso di innovazione delle metodologie e tecnologie, rendendo i percorsi più accessibili, agili e vicini ai bisogni di apprendimento delle proprie persone. Particolare attenzione è stata dedicata alla sensibilizzazione su **ambiente e sostenibilità**, al potenziamento delle **competenze tecniche e di ruolo**, anche a livello internazionale, e alla creazione di **Academy di famiglia professionale** per garantire le competenze strategiche necessarie al business. Infine, è stato introdotto un nuovo **Learning Management System** e sono state implementate applicazioni per l'automatizzazione dei processi e il miglioramento della learning experience.

Per le metriche di sviluppo delle competenze, il Gruppo FS ha creato due processi distinti ma complementari.
- **People review**: si focalizza sul contributo fornito dalle persone e definisce i piani di sviluppo basati sui risultati ottenuti;
- **Performance Review**: valuta le performance attuali delle persone del Gruppo FS.

Nel 2024, il Gruppo FS ha coinvolto attraverso il sistema di Talent Management **26.711** (di cui 6.902 donne) nel processo di **People Review** e **20.423** persone (di cui 5.489 donne) nel processo di **Performance Review**.
Nel processo di People Review, sono stati definiti **12.113 Piani di Apprendimento individuali**, che permettono ai dipendenti di contribuire attivamente al proprio autosviluppo, e sono state **valorizzate 2.115 persone**, garantendo la copertura delle posizioni di responsabilità in base alle esigenze del business.

METRICHE DI FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE COMPETENZE[127]	2024
Percentuale di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera – people review[128]	**27,7%**
di cui donne	7,2%
di cui uomini	20,5%
Percentuale di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera – performance review[129]	**21,2%**
di cui donne	5,7%
di cui uomini	15,5%
Numero medio di ore di formazione per dipendente	**73,6**
di cui donne	12,1
di cui uomini	61,4

ESRS S1-14 – Metriche di salute e sicurezza

Il Gruppo FS è fortemente impegnato nella promozione di una cultura della sicurezza, garantendo standard elevati per la propria forza lavoro e per i viaggiatori e seguendo un approccio basato sul risk management e sulla prevenzione. Questo impegno è consolidato all'interno del Piano di Sostenibilità di Gruppo, dove il tema Salute e sicurezza è uno dei quattro cantieri trasformativi.
L'obiettivo del Gruppo è confermarsi tra le realtà industriali di riferimento in materia di salute e sicurezza, puntando a un miglioramento continuo delle performance e perseguendo, nel lungo periodo, l'ambizione di zero incidenti sul lavoro.

127. Le percentuali di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche (people e performance review) sono state calcolate in riferimento alla consistenza finale del Gruppo FS, mentre il numero medio di ore di formazione per dipendente è stato calcolato sulle consistenze medie di Gruppo.
128. Nel 2024, la proporzione di people review effettuate rispetto a quelle concordate dalla dirigenza è stata pari al 127%.
129. Nel 2024, la proporzione di performance review effettuate rispetto a quelle concordate dalla dirigenza è stata pari al 97%.

METRICHE DI SALUTE E SICUREZZA	2024
Percentuale di lavoratori propri coperti da un sistema di gestione della salute e della sicurezza	93%
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	5
di cui forza lavoro propria	3
di cui altri lavoratori che operano nei siti dell'impresa	2
Numero di infortuni sul lavoro registrabili della propria forza di lavoro	1.561
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili della propria forza di lavoro[130]	11,2
Numero di malattie connesse al lavoro della propria forza di lavoro	128
Numero di giornate perdute a causa di lesioni e malattie connesse al lavoro della propria forza di lavoro	46.981

Le mansioni a maggior rischio di incidentalità e malattia professionale nel Gruppo FS rilevate dai Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) societari sono quelle legate all'attività di condotta, accompagnamento e manutenzione ferroviaria, l'autotrasporto, la vigilanza nelle stazioni e, per i ruoli amministrativi, rischi muscolo-scheletrici, stress da carico mentale ed esposizione prolungata ai videoterminali.

ESRS S1-15 – Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata

Nel Gruppo FS tutti i dipendenti hanno diritto a congedi per motivi familiari in virtù delle politiche sociali e dei contratti collettivi. Nel 2024 hanno usufruito di congedi per motivi familiari il 20,4% dei dipendenti, di cui il 24% donne e il 76% uomini[131].

ESRS S1-16 – Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)

Nel Gruppo FS non esistono differenze salariali legate al genere. Eventuali differenze retributive medie tra donne e uomini sono riconducibili esclusivamente alle diverse posizioni professionali, alle diverse modalità prestative e alla responsabilità loro associata. È da considerare, ad esempio, che le donne sono meno presenti nei settori di esercizio e, di conseguenza, le retribuzioni medie rappresentate risentono di tale fattore (meno competenze accessorie per turni, lavoro festivo, lavoro notturno, ecc.).
Nel 2024, il **divario retributivo di genere**[132] nel Gruppo FS è stato del **4,27%**.
Il rapporto tra la remunerazione totale annua della persona che percepisce il salario più elevato e la remunerazione totale annua mediana di tutti i dipendenti (esclusa la persona con il salario più elevato) è stato pari a **15,85**.

ESRS S1-17 – Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani

Il Gruppo FS, operando in conformità con la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e le Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) è impegnato nella promozione di ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrastando ogni forma di discriminazione o comportamento lesivo della dignità della persona e adottando misure efficaci per prevenire qualsiasi forma di lavoro irregolare.
Nel 2024, il Gruppo FS ha registrato **13 episodi di discriminazione** connessi al lavoro, comprese le molestie. Per affrontare tali situazioni, sono state attivate procedure di accertamento attraverso inchieste interne e Commissioni di Inchiesta. A seguito delle verifiche, sono state adottate diverse azioni correttive, tra cui colloqui gestionali di sensibilizzazione, richiami, sospensioni dal servizio con privazione della retribuzione e, nei casi più gravi, licenziamenti.
Nel 2024, il Gruppo ha ricevuto **2.055** denunce[133]attraverso i canali dedicati ai lavoratori per segnalare preoccupazioni, inclusi i meccanismi di reclamo e i punti di contatto nazionali per le imprese multinazionali dell'OCSE per le quali non sono state elargite ammende, sanzioni o risarcimenti derivanti da incidenti o denunce.
Nel corso dell'anno, inoltre, non si sono verificati incidenti gravi in materia di diritti umani legati alla forza lavoro propria.

130. Il tasso di infortuni sul lavoro registrabili della propria forza di lavoro è stato calcolato, in linea con lo standard ESRS S1-14 RA 89, suddividendo il numero di infortuni sul lavoro per il numero totale di ore lavorate dai lavoratori propri, moltiplicato per 1.000.000.
131. Per calcolare tali rapporti sono state usate le consistenze medie.
132. Calcolato come la differenza tra i livelli retributivi medi corrisposti ai lavoratori di sesso femminile e a quelli di sesso maschile, espressa in percentuale del livello retributivo medio dei lavoratori di sesso maschile.
133. Di cui 1.938 riferite al gruppo Netinera principalmente per reclami afferenti a cambi di turno.

LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Lavoratori nella catena del valore	Salute e sicurezza sul lavoro dei dipendenti della catena del valore	✓		
	Altri diritti connessi al lavoro nella catena del valore	✓		✓
	Parità di trattamento per i lavoratori nella catena del valore		✓	✓
	Condizioni di lavoro e protezione sociale dei lavoratori nella catena del valore		✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Codice etico
- Politica di Sostenibilità
- Linee generali sulla salute e sicurezza sul lavoro
- Policy in materia di diversity, equality & inclusion (Policy DEI)
- Framework di Data Protection
- Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing
- Sistemi di gestione

Strategia

ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi

Il modo in cui le opinioni, gli interessi e i diritti dei lavoratori nella catena del valore orientano la strategia e il modello aziendale è descritto nel paragrafo Stakeholder management e processo di doppia rilevanza.

ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FS, nell'ambito dell'informativa ai sensi dell'ESRS 2, ha incluso tutti i lavoratori nella catena del valore che potrebbero subire impatti rilevanti, compresi quelli direttamente connessi a operazioni proprie e alla catena del valore del Gruppo, anche attraverso i servizi offerti e i rapporti commerciali dell'impresa.
I lavoratori che esercitano la propria attività presso le sedi del Gruppo e che lavorano per i fornitori rappresentano le tipologie di stakeholder soggette agli impatti rilevanti individuati; in particolare, gli appaltatori che operano presso i cantieri infrastrutturali del Gruppo rappresentano la tipologia di lavoratori non dipendenti maggiormente esposta a rischi, in considerazione della rilevanza che assume il tema della "sicurezza" nell'ambito del settore delle costruzioni.
In considerazione dei business caratteristici delle società del Gruppo e della localizzazione dei fornitori (oltre il 76% con sede legale in Italia, che rappresentano circa il 90% dei costi sostenuti nel 2024 per beni, servizi e lavori), non sussistono rischi significativi di lavoro minorile, di lavoro forzato o coatto nella catena del valore.
Gli impatti negativi, a cui sono o potrebbero essere esposti i suddetti stakeholder, sono connessi a singoli incidenti che possono verificarsi nell'esercizio delle attività di business o nei rapporti commerciali.
I rischi e le opportunità rilevanti non coinvolgono gruppi specifici, ma tutti i lavoratori, e sono dipendenti dalla catena del valore (a monte e a valle). Non si rilevano rischi e opportunità rilevanti derivanti dagli impatti generati o dalle dipendenze.
Per maggiori informazioni sul processo di individuazione e valutazione di **impatti, rischi e opportunità legati ai lavoratori nella catena del valore** e sulle modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale si rimanda al paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

Politiche, azioni e target

ESRS S2-1 - Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti sui lavoratori della catena del valore e le **Linee generali per il periodo 2022-2026** in cui sono definiti gli indirizzi e le aree di miglioramento su di cui il Gruppo FS focalizza il proprio impegno in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro.
I rapporti con i fornitori (inclusi collaboratori esterni, consulenti, intermediari, subappaltatori, subfornitori e più in generale tutti i soggetti coinvolti nella supply chain) e business partner sono orientati al **rispetto dei principi di onestà, integrità, imparzialità e ai valori della sostenibilità**.
Le azioni e i comportamenti del Gruppo sono orientati

alla massima correttezza e legalità, escludendo favoritismi e operando solo con persone e imprese affidabili, onorabili e in possesso di una buona reputazione.
Per questo, così come richiamato all'interno del Codice etico, il Gruppo si impegna a:

- **incoraggiare** fornitori e business partner a promuovere il rispetto dei diritti umani e la tutela dell'ambiente;
- **rispettare e garantire** l'obbligo di riservatezza su informazioni, documenti e dati di cui veniamo a conoscenza;
- **non sfruttare** eventuali lacune contrattuali di informazioni nonché condizioni di debolezza economica.

I fornitori e business partner nei rapporti con le società del Gruppo sono chiamati a rispettare i valori e gli standard di comportamento contenuti nel Codice etico. A tal fine, questi devono assicurare la massima affidabilità, trasparenza, integrità e collaborazione nella gestione del rapporto con le società del Gruppo, garantendo informazioni veritiere e corrette e astenendosi dall'erogare servizi in presenza di situazioni di conflitto di interesse; devono inoltre **assicurare che le condizioni di lavoro al loro interno siano conformi a quanto richiesto dalla normativa di riferimento** (incluse le questioni relative alla **tratta degli esseri umani, il lavoro forzato o coatto e il lavoro minorile**).
Il Gruppo FS si è dotato di una **politica specifica** - la **"Policy in materia di diversity, equality & inclusion"** - volta a **eliminare la discriminazione, comprese le molestie, e a promuovere le pari opportunità e altre soluzioni a sostegno della diversità e dell'inclusione.**

ESRS S2-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

Come indicato nella Politica di Sostenibilità, il Gruppo si impegna nell'attivazione di processi sistematici di coinvolgimento per i propri stakeholder. Per garantire e monitorare il rispetto dei diritti dei lavoratori nella catena del valore, in particolare dei dipendenti delle imprese appaltatrici, è stato definito il **Protocollo di intesa** per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, che include tra gli obiettivi rilevanti la tutela dei principi di legalità e trasparenza, del lavoro, della salute, della sicurezza nei luoghi di lavoro e dell'ambiente, e prevede, altresì, la costituzione di un **Osservatorio sulla qualità del lavoro** negli appalti ferroviari che si riunisce, di norma, quadrimestralmente o a seguito di richiesta congiunta da parte delle Organizzazioni sindacali.

ESRS S2-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni

Come descritto in precedenza, Ferrovie dello Stato Italiane SpA adotta un **processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime)** riguardanti la Società inviate da Terzi o da Persone del Gruppo FS Italiane. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al paragrafo *Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

ESRS S2-4 - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S2-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Per quanto riguarda le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate, si rimanda al paragrafo Informazioni sulla governance all'interno del quale sono stati inclusi anche i temi legati ai "lavoratori nella catena del valore" (gestiti nell'ambito del più ampio tema "Sostenibilità della catena di fornitura").

COMUNITÀ INTERESSATE

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci	Sviluppo e potenziamento di nuovi servizi di collegamento tra i sistemi di mobilità	✓		✓
	Promozione di nuove soluzioni di mobilità	✓		✓
	Rinnovamento dei mezzi di trasporto		✓	✓
Supporto alle comunità	Coesione sociale	✓		
	Iniziative di innovazione sociale			✓
	Iniziative di promozione culturale, sociale e artistica			✓
	Volontariato d'impresa			✓
	Iniziative di caring esterno			✓
Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture	Sviluppo, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture, nodi urbani e stazioni	✓	✓	✓
	Integrazione e sviluppo di collegamenti tra le reti infrastrutturali di trasporto	✓		✓
	Ascolto delle istanze degli stakeholder	✓		✓
	Sviluppo socio-economico del territorio	✓		✓
	Progettazione e realizzazione sostenibile delle infrastrutture	✓	✓	✓
	Promozione e diffusione di stazioni di ricarica e rifornimento per veicoli a basso impatto ambientale			✓
Tutela e valorizzazione del territorio	Riqualificazione del territorio	✓		✓
	Valorizzazione e tutela del patrimonio storico, sociale, culturale e naturale	✓	✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Codice etico
- Politica di Sostenibilità
- Sistemi di gestione

Strategia

ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi

Il modo in cui le opinioni, gli interessi e i diritti delle comunità interessate orientano la strategia e il modello aziendale è descritto nel paragrafo Stakeholder management e processo di doppia rilevanza.

ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FS, nell'ambito dell'informativa ai sensi dell'ESRS 2, ha incluso tutte le comunità interessate che possono subire impatti rilevanti, compresi quelli direttamente connessi a operazioni proprie e alla catena del valore del Gruppo, anche attraverso i servizi offerti e i rapporti commerciali dell'impresa.
Le comunità che vivono o lavorano nelle vicinanze di infrastrutture e attività dirette del Gruppo, come stazioni, linee ferroviarie e stradali, aree non più funzionali all'esercizio ferroviario, impianti di manutenzione e centrali operative, rappresentano le tipologie di comunità maggiormente soggette agli impatti rilevanti individuati.
Le attività di progettazione, connessione e realizzazione di nuove linee infrastrutturali, nodi urbani e stazioni, il potenziamento delle connessioni tra le stazioni e il sistema di mobilità integrata, la trasformazione delle stazioni in Hub Multimodali e la rigenerazione e l'impiego di aree non più funzionali all'esercizio delle attività del Gruppo possono avere impatti positivi sulle comunità urbane che si trovano nelle vicinanze

di infrastrutture e asset del Gruppo, favorendo la connessione tra i territori e migliorando la relativa qualità della vita. Inoltre, la concessione di spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti appartenenti a comunità disagiate, contribuisce alla strutturazione di rimedi e strumenti di prevenzione dei divari sociali. Infine, la realizzazione di attività di valorizzazione del patrimonio storico, sociale e culturale da parte delle società del Gruppo e della Fondazione FS incentiva lo sviluppo e l'attrattività dei territori.
Gli impatti negativi a cui sono o potrebbero essere esposte le comunità locali, sono connessi a singoli eventi avversi sul paesaggio e sull'ambiente che possono verificarsi nell'esercizio delle attività di business e nei rapporti commerciali.
Grazie alla partecipazione delle comunità nelle fasi di progettazione e pianificazione, il Gruppo è in grado di comprendere le principali esigenze delle comunità interessate che possono essere maggiormente esposte a incidenti e rischi legati all'ambiente e alla salute pubblica.
Tra le opportunità rilevanti derivanti dagli impatti positivi generati dall'impresa in relazione al sustainability matter "Supporto alle comunità", si segnala a titolo esemplificativo quella relativa alle "Nuove forme di contributi e fondi pubblici". Ad esempio, tali fondi possono essere utilizzati dall'azienda per implementare nuove attività di caring sociale, dando luogo a iniziative di collaborazione con le comunità, con conseguenti effetti economici positivi derivanti dal miglioramento della reputazione e dal rafforzamento del legame di fiducia con i cittadini. Anche l'opportunità "Nuove forme di partenariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese" è derivante dagli impatti positivi generati dall'impresa; si pensi ad esempio alle iniziative di supporto alle comunità, come gli Help Center e progetti per persone con disabilità (Sale Blu, LIS) che, oltre ad avere un effetto positivo diretto sulle comunità stesse, rafforzano la reputazione del Gruppo, motivano i dipendenti migliorando la produttività, attraggono talenti riducendo tempi e costi di selezione, e rafforzano la loyalty dei clienti.
I rischi e le opportunità rilevanti in relazione alle comunità non coinvolgono gruppi specifici ma tutte le comunità.
Per maggiori informazioni sul processo di individuazione e valutazione di **impatti, rischi e opportunità legati alle comunità interessate** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale si rimanda al paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

Politiche, azioni e target

ESRS S3-1 - Politiche relative alle comunità interessate

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti sulle comunità interessate.
Per questo, così come richiamato all'interno del Codice etico, il Gruppo si impegna a:

- **rispettare e supportare le comunità**, anche attraverso iniziative sociali e ambientali, nella convinzione che un loro sviluppo, non solo di tipo economico, contribuisca a creare valore anche per il Gruppo. Per questo programmiamo le nostre attività con responsabilità e attenzione ai diritti delle generazioni future, valutando gli impatti sia sul tessuto sociale sia sull'ambiente;
- **minimizzare gli impatti negativi e massimizzare gli impatti positivi** delle proprie attività sull'ambiente e sulla collettività, nonché a prevenire i rischi per le popolazioni e per l'ambiente.

ESRS S3-2 - Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

Come indicato nella Politica di Sostenibilità, il Gruppo si impegna nell'attivazione di processi sistematici di coinvolgimento per i propri stakeholder. Il Gruppo FS, per ottimizzare la gestione dei principali impatti (rilevanti, effettivi e potenziali), collabora con le principali comunità interessate quali: la *comunità finanziaria* tramite, ad esempio, l'organizzazione di **incontri periodici** e **roadshow internazionali** in cui condivide la propria strategia di sostenibilità; la *comunità scientifica*, con cui prende parte a tavoli di lavoro, progetti europei e internazionali, collabora allo sviluppo di progetti innovativi e di promozione della ricerca applicata nel settore dei trasporti e stabilisce anche **partnership** per promuovere la formazione e lo sviluppo delle competenze nel settore dei trasporti; *enti* e *istituzioni*, la cui relazione è gestita tramite una **dashboard di monitoraggio**; *organizzazioni della società civile* che rivestono un ruolo centrale nel tradurre un progetto infrastrutturale in un *"progetto sociale"*, in cui i bisogni e le aspettative del territorio delineano la linea di azione lungo cui sviluppare il progetto. Il coinvolgimento, in tal caso, è fondamentale per la corretta individuazione delle **priorità di investimento infrastrutturale**, al fine di assicurare adeguata risposta alle necessità espresse dalle istituzioni di governo, a livello sia nazionale sia locale, nonché alle esigenze evidenziate dalle imprese ferroviarie e di trasporto. Sin dalla fase progettuale vengono attivati numerosi canali di confronto propedeutici allo svolgimento di successivi

momenti di confronto formali, in ottemperanza a puntuali procedimenti di legge (es. **Conferenza dei Servizi**, **Dibattito Pubblico**, ecc.) e a impegni volontari tra le parti (es. accordi, protocolli, intese, ecc.). In particolare, vengono dapprima individuate e condivise con le istituzioni le macro-esigenze territoriali e gli aspetti tecnici legati alla realizzazione dell'opera e quindi, insieme alle stesse istituzioni, vengono definite e attuate, in maniera congiunta e ove necessario, le più adeguate modalità di coinvolgimento della comunità locale.
Per approfondimenti riguardo i processi di coinvolgimento in merito agli impatti, si rimanda alle informative specifiche riportate nei successivi paragrafi *Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci, Supporto alle comunità, Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture* e *Tutela e valorizzazione del territorio*.

ESRS S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

Diversi sono i processi implementati dal Gruppo per porre rimedio agli impatti negativi e consentire di esprimere preoccupazioni alle comunità interessate, quali la partecipazione a **collaborazioni, conferenze e seminari** organizzati dal Gruppo in cui è possibile interagire direttamente con i rappresentanti dell'azienda e altri esperti del settore. Inoltre, nel processo di **comunicazione partecipata**, lo scambio reciproco tra le parti interessate riveste un ruolo importante per **ridurre gli impatti negativi**. Tale coinvolgimento viene attuato attraverso il **processo del Dibattito Pubblico**, con l'implementazione di sistemi di monitoraggio del sentiment, che consiste nella fase di informativa ai cittadini delle motivazioni e delle caratteristiche dei progetti delle grandi infrastrutture previsti nel loro territorio. In aggiunta, le comunità interessate possono inviare le proprie preoccupazioni in forma scritta (via pec, e-mail, posta, fax, verbali di ispezioni, ecc.) oppure, per i cantieri più strutturati, attraverso siti web istituzionali.
Per approfondimenti riguardo i processi di coinvolgimento e i risultati raccolti, si rimanda alle informative specifiche riportate nei successivi paragrafi *Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci, Supporto alle comunità, Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture* e *Tutela e valorizzazione del territorio*.

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per conseguire e/o prevenire, mitigare e porre rimedio gli impatti – rispettivamente positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e perseguire le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTEGRATA PER VIAGGIATORI E MERCI						
• Investimenti in acquisto, revamping e manutenzione del **materiale rotabile** (passeggeri e merci) e terminali logistici		2025-2029: **10.443 mln€** 2029-2034: **15.771 mln€**	N.A.	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	8 9 10 11 17
• Incremento degli **accordi di vendita** e integrazione sui canali di vendita digitali Trenitalia, prioritariamente nelle regioni Toscana, Emilia-Romagna, Campania, Veneto, Puglia e Friuli-Venezia Giulia		Offerta di **servizi di mobilità** (treno, TPL gomma extraurbano e urbano, traghetti e altri servizi) sui canali digitali al 75% della popolazione italiana e straniera (turisti e/o lavoratori non residenti) al 2029	N.A.	In corso	**60,6%**	3 11 16

Azioni	Ambito	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
SUPPORTO ALLE COMUNITÀ						
• Rapporto **Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni** (ONDS); interlocuzioni con Regione Toscana; avvio progetto Differenza Donna per apertura punti di ascolto; predisposizione Protocollo Fondazione con il SUD		Incremento di **Help Center e/o Centri Polifunzionali / Ascolto** n. **25** al 2029	N.A.	In corso	**20**	
• Estensione di **Women In Motion (WIM)** alle università; sperimentazione scuole elementari; messa a sistema appuntamento annuale WIM Award; ripresa incontri online		Avvicinamento delle studentesse a studi e professioni **STEM** – Abbattimento stereotipi di genere con Progetto Women in Motion **28.000 studenti e studentesse** incontrati (Incontri Digital/fisico) al 2029	N.A.	In corso	**20.079**	
• Dopo FS, Trenitalia e RFI, estensione Volontariato Caritas (Roma) a Italferr, Mercitalia e Ferservizi; Estensione in 2 città (1 nord e 1 sud) con Croce Rossa Italiana a Trenitalia e RFI; creazione della Community Volontari		Volontariato d'impresa n. **1.450** giorni volontariato al 2029	N.A.	In corso	**241**	
SVILUPPO E MIGLIORAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE						
• Investimenti in infrastrutture ferroviarie e stradali in termini di **trasformazione, mantenimento e sicurezza** della rete, **qualità del servizio** e **valorizzazione asset e competenze**		2025-2029: **76.849 mln€** 2029-2034: **155.261 mln€**	N.A.	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	
• Interventi su **Hub intermodali e stazioni aree metropolitane** • **Piano Integrato Stazioni** (interventi ambito accessibilità, fabbricato viaggiatori e aree esterne) • Interventi per **decoro, manutenzione straordinaria** e **sicurezza**		Oltre 5,5 Mld **CapEx** per interventi in ambito **Stazioni** entro il 2034 (tale target è una delle voci degli investimenti espressi nel target precedente)	N.A.	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	
• **Nuovi punti di accesso** (fermate/stazioni) alla Rete Convenzionale		**+3,4% popolazione** servita da Rete Convenzionale entro 1km entro il 2034	~10,1 mln di persone servite (anno base 2024)	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	
• **Nuove stazioni** o **stazioni con connessione potenziata al network AV**		**+48% popolazione** servita AV entro 60 minuti entro il 2034	~25 mln di persone servite (anno base 2024)	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	

Azioni	Ambito	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO						
Valorizzazione dell'**ex-scalo ferroviario Milano-Farini**: il Masterplan di progetto prevede: - rigenerazione di oltre 400 mila mq di aree dismesse; - 260 mila mq di aree verdi		Progetti di **rigenerazione urbana** delle aree ferroviarie dismesse, pari a ulteriori 3,5 M mq nel periodo 2025-2029 Nel triennio 2021-2023 sono stati rigenerati **650.000 mq**	N.A.	In corso	**535.000 mq**	13
		+1M mq di aree verdi nei progetti di valorizzazione delle aree non funzionali all'esercizio ferroviario (2025-2029) Nel triennio 2021-2023 sono state realizzate **195.000 mq di aree verdi**	N.A.	In corso	**335.000 mq**	13
• Trasformazione/cessione di **linee dismesse**		Oltre 200 km ulteriori di **linee dismesse trasformate/ cedute** entro il 2034* (al 2024, ~ 500 km linee dismesse cedute/ trasformate) *L'attuazione delle iniziative di trasformazione/ cessione di linee di RFI sarà vincolata all'effettivo interesse da parte degli enti territoriali	N.A.	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	8 9 10 11 17
• Interventi su **linee turistiche** - Incremento km per treni turistici		Oltre 200 km ulteriori di linee sospese/dismesse riconvertite ad **uso turistico** entro il 2034 (al 2024, ~670 km di linee ad uso turistico)	N.A.	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	8 9 10 11 12 17

Legenda


Gruppo FS


Catena del valore


Infrastruttura ferroviaria


Infrastruttura stradale


Trasporto passeggeri


Trasporto merci


Urbano

n
Contribuzione ai SDGs

Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

La nuova visione per le stazioni mette al centro i bisogni delle persone, riorganizza gli **spazi esterni** ampliando le superfici e migliorando l'accessibilità attraverso **interventi di design più inclusivi**, quali ad esempio i parcheggi rosa nei pressi della stazione destinati alle donne lavoratrici che fanno i turni notturni, l'introduzione di nuovi sistemi di illuminazione, di percorsi più accoglienti - in particolare i sottopassi - e la cura degli spazi esterni, accompagnati da un maggior presidio all'interno delle stazioni grazie anche all'estensione delle attività presenti quale ulteriore monitoraggio della sicurezza.

In quest'ottica, la nuova stazione è protagonista di un progetto di mobilità integrata, hub di un sistema di **MaaS** (Mobility as a Service) - con spazi e servizi capaci di garantire il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro in maniera rapida, intuitiva e fluida - centro vitale della smart city, parte integrante del tessuto urbano nonché volano della riqualificazione di zone dismesse, marginali o poco attrattive.

La dimensione della **relazione tra stazione e ambiente esterno** richiede lo sviluppo di azioni condivise, ovvero una stretta cooperazione tra RFI, istituzioni centrali ed enti locali, finalizzata a fare in modo che anche gli altri soggetti coinvolti nella catena del valore promuovano politiche convergenti e attuino azioni coerenti, necessarie per realizzare un ecosistema di mobilità urbana che valorizzi le connessioni con le stazioni. In tale ottica, risulta rilevante l'attività di scambio dati real-time tra RFI e gli operatori della micromobilità tramite l'**Osservatorio Sharing Mobility**.

Inoltre, nel corso del 2024 sono state completate/in corso di completamento le progettazioni di fattibilità tecnico economica/definitiva ed esecutiva degli **interventi sui fabbricati viaggiatori, sulle aree esterne e di accessibilità per numerose stazioni** in ambito Piano Integrato Stazioni (PIS), PNRR, Giubileo e Olimpiadi Milano-Cortina.



PIANO INTEGRATO SVILUPPO STAZIONI

Per accrescere ruolo e capacità delle stazioni, è stato elaborato un piano di investimenti che interessa prioritariamente
le stazioni a maggiore rilevanza trasportistica, distribuite su tutto il territorio nazionale e che intercettano oltre il 90% dei passeggeri in transito sulla rete. Il Piano prevede che le stazioni vengano ripensate con l'obiettivo di **esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi**, integrate nel contesto urbano di inserimento e capaci di influire positivamente sulla riqualificazione dei territori. In particolare, il Piano ha come obiettivi qualificanti:

- l'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la sharing mobility e la mobilita attiva;
- il miglioramento dell'accessibilità interna alle stazioni, la crescita di attrattività, funzionalità, qualità e sicurezza degli spazi interni ed esterni;
- il potenziamento dell'infomobilità e del wayfinding fuori e dentro la stazione.

In questa prospettiva, nel corso del 2024 sono proseguiti:

- gli interventi di **efficientamento energetico** e **approvvigionamento/autoproduzione di energia rinnovabile** attraverso la realizzazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei Fabbricati Viaggiatori oggetto di riqualificazione, consistenti in 26 impianti fotovoltaici per una produzione attesa di circa 1 MW, nonché le attività di adeguamento degli impianti di illuminazione con corpi a LED e realizzazione e attuazione dei lavori in circa 50 Stazioni della rete per il telecontrollo e la telegestione da remoto degli impianti civili di stazione e dell'illuminazione ai fini di risparmio energetico;
- gli interventi di **miglioramento per l'inclusione e l'accessibilità degli spazi e dei servizi di stazione** (es. innalzamento marciapiedi, installazioni nuovi ascensori, installazione percorsi tattili). A oggi, sono 320 le stazioni che risultano accessibili per i tre parametri relativi a: marciapiedi h55, presenza di ascensori/rampe, strisce gialle e percorsi tattili sui marciapiedi. A queste stazioni già accessibili, si prevede di aggiungerne altre 56 entro fine 2025;
- gli interventi di realizzazione di **barriere di delimitazione degli accessi in stazione** e avvio installazione di impianti TVCC (Televisione a Circuito Chiuso) nelle prime delle 23 stazioni interessate dalle Olimpiadi invernali;
- l'adozione di **protocolli internazionali per la valutazione delle performance energetiche e ambientali** (es. Protocollo Leed, per la progettazione, costruzione e gestione di edifici energeticamente sostenibili, Protocollo GBC Historic Building per la certificazione del livello di sostenibilità degli interventi di conservazione, riqualificazione, recupero e integrazione di edifici storici, Protocollo Envision, per la valutazione della sostenibilità ambientale delle opere progettate).

Con l'obiettivo di garantire una maggiore accessibilità anche ai servizi di vendita e assistenza Alta Velocità e Regionale per la clientela sorda, da gennaio 2024 Trenitalia ha attivato un innovativo servizio sperimentale di video-interpretariato da remoto in **Lingua dei Segni Italiana** (LIS), gratuito e immediato, presso le stazioni di Milano Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Bologna Centrale, Roma Termini e Napoli Centrale e, successivamente, esteso anche a Genova Piazza Principe. Quasi 350 dipendenti, tra operatori e coordinatori distribuiti tra le prime cinque stazioni pilota, sono stati formati per creare le competenze necessarie all'utilizzo di LIS, oltre ad aumentare la sensibilità verso le tematiche dell'inclusione e dell'accessibilità.
Al fine di promuovere il treno come mezzo sostenibile e sicuro, è stata inoltre attivata la campagna di sensibilizzazione sui vantaggi ambientali e sociali della gita scolastica in treno, dedicata alle scuole di ogni ordine e grado di tutta Italia, attraverso il **Progetto School Program**. Nell'anno scolastico 2024-25, sono stati raggiunti circa 1.700 insegnanti, attraverso incontri in presenza in varie città d'Italia e due fiere Didacta, e 2.800 studenti, attraverso laboratori nelle scuole e un concorso.
Dal punto di vista del trasporto **merci**, nell'ottica di migliorare e accrescere il trasporto **su ferro**, favorendo **l'intermodalità**, RFI è impegnata, insieme agli altri gestori dell'infrastruttura europei, nella realizzazione di un'unica rete transeuropea multimodale (Rete TEN-T) per integrare il trasporto terrestre, marittimo e aereo. Tali adeguamenti consentiranno di produrre meno treni, a fronte di una maggiore capacità di trasporto, riducendo il grado di congestione della rete e promuovendo lo shift modale del trasporto delle merci verso modalità più sostenibili. Inoltre, RFI ha avviato, nell'anno 2018, un tavolo tecnico con tutte le imprese ferroviarie merci e i terminalisti per supportare la strategia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avente

come obiettivo il miglioramento dell'accessibilità alla rete e l'integrazione con le altre modalità di trasporto. A tal proposito, si prevede il potenziamento di **11 porti** e **12 terminali** entro il 2034. Tra i piani in cui RFI è impegnata vi è anche il **piano di potenziamento del sistema di trazione elettrica per i treni merci pesanti fino a 2500 tonnellate**. Il piano ha l'obiettivo di incrementare le prestazioni elettriche del sottosistema energia attraverso la realizzazione di nuove Sottostazioni Elettriche e Cabine della Trazione Elettrica e il potenziamento di alcune Sottostazioni esistenti. A oggi sono stati completati gli interventi sul valico di Luino e sulle linee a esso afferenti e, nel corso del 2024, è stata attivata la Sottostazione di Trenate.

Supporto alle comunità

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il Gruppo FS si impegna a favore della coesione sociale nelle comunità in cui opera attraverso azioni ispirate ai principi di co-design e co-gestione degli interventi sociali con Enti del Terzo Settore (ETS) e istituzioni di prossimità, in particolare:

- **concede spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati**, contribuendo alla strutturazione di rimedi e strumenti di prevenzione dei divari sociali che insistono nei diversi territori e che trovano, storicamente, nelle aree ferroviarie un punto di concentrazione;
- svolge azioni di stimolo all'emersione di **percorsi turistici e culturali**, collaborando nell'individuazione di fattori culturali e turistici da valorizzare;
- promuove, insieme a importanti istituzioni e fondazioni di settore, **campagne di sensibilizzazione e raccolta fondi**.

Concessione di spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati: Help Center e Centri di accoglienza

Le aree ferroviarie sono da sempre poli di attrazione sul territorio di molte forme di disagio legato all'emarginazione sociale e alle povertà estreme. Per rispondere a questo disagio e, al contempo, garantire decoro e sicurezza nelle zone di svolgimento del servizio ferroviario, il Gruppo, da circa vent'anni, concede a soggetti del Terzo Settore e Istituzioni spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati. Le attività che vengono svolte all'interno degli spazi concessi appartengono a due diverse tipologie: gli **Help Center** e i **Centri di Accoglienza**.
Gli **Help Center** sono degli sportelli di ascolto, presidi strategici finalizzati a intercettare le marginalità sociali e indirizzarle verso percorsi di recupero, collaborando con i servizi sociali e le istituzioni preposte.
Il Gruppo gioca un ruolo importante in questo progetto, concedendo in comodato d'uso gratuito locali, all'interno o nelle immediate vicinanze delle stazioni ferroviarie, a Comuni o associazioni del Terzo Settore che si occupano di marginalità ed emergenza sociale, affinché possano creare e gestire strutture di supporto e accoglienza per persone fragili o emarginate. Affinché gli Help Center possano lavorare sinergicamente, il Gruppo si avvale della stretta collaborazione dell'**Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni** (ONDS). L'ONDS, la cui direzione è affidata alla cooperativa sociale Europe Consulting, svolge il coordinamento dei centri, la formazione per gli operatori degli Help Center e la raccolta e l'analisi dei dati relativi agli interventi sociali realizzati dalla rete nazionale. Il Gruppo FS supporta e accompagna i processi di cooperazione nei diversi territori in una logica di co-programmazione, chiamando in causa attori diversi: gli Enti del Terzo Settore, che gestiscono nella quotidianità gli Help Center e tutti i servizi che vi si erogano; le amministrazioni pubbliche, titolari del servizio sociale e del sostegno finanziario; i donatori: imprese o singoli cittadini, che contribuiscono alla vita quotidiana dei centri con beni o prestazioni volontarie.
Oggi gli Help Center sono presenti nelle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale, Torino PN, Chivasso, Genova Cornigliano, Brescia, Rovereto, Bologna Centrale, Firenze SMN, Grosseto, Livorno, Viareggio, Napoli Centrale, Foggia, Pescara, Bari, Reggio Calabria, Messina, Catania e Cagliari.

Rete Help Center-Centri di Accoglienza



La rete ONDS

Help center *Housing*

Le aree concesse ammontano a oltre 4.600 metri quadri e le spese stanziate per la gestione (coordinamento, monitoraggio, rendicontazione, aggiornamento e formazione) della rete degli Help Center afferenti all'ONDS da parte del Gruppo è pari a circa 130 mila euro annui.
Dalle analisi condotte dall'Osservatorio emerge che la principale funzione degli Help Center è la possibilità di determinare un cambiamento nella vita delle persone che vi si rivolgono. L'azione degli Help Center che compongono la rete ONDS si differenzia in base alle caratteristiche socioeconomiche dei contesti locali, alla disponibilità di spazi, alla presenza e alla composizione delle reti di cooperazione partenariale, alla natura giuridica degli enti gestori. Le attività svolte fanno riferimento a cinque macroaree: bisogni primari, accoglienza notturna, accoglienza diurna, segretariato sociale e presa in carico, accompagnamento.
Oltre agli **Help Center**, sono diversi i Centri di accoglienza sorti all'interno di locali ferroviari non più utilizzati e gestiti dal grande associazionismo italiano, in particolare a Roma e Milano:

- l'Ostello Caritas "Don Luigi Di Liegro" a Roma
- il Centro "Rifugio Caritas" a Milano
- il Centro Diurno "Binario 95" a Roma
- il Progetto Arca onlus a Milano
- il Centro "Pedro Arrupe" (a Roma) per i richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli.

La superficie totale, concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a 7.964 m2. Complessivamente la superficie totale concessa nel 2024 in comodato d'uso gratuito per attività sociali (Help Center e Centri di accoglienza) corrisponde a oltre 12.600 m2.

Attività di stimolo all'emersione di percorsi turistici e culturali

Da sempre a fianco delle migliori energie del Paese, impegnate nel mondo della conoscenza, dell'arte, della musica, il Gruppo FS Italiane prende parte al sostegno della cultura, in ogni sua forma e attraverso le numerose partnership attivate quest'anno con il mondo dell'arte: le mostre di "Renoir Cezanne" a Milano e le mostre dedicate a Guido Guidi e "Memorabile. Ipermoda" al Maxxi di Roma.
Tra i principali accordi con importanti eventi, istituzioni e poli museali di fama internazionale a cui il Gruppo ha partecipato, si segnalano: la Festa del Cinema di Roma con la personalizzazione del premio del Pubblico per il miglior film votato dagli spettatori; il Premio Film Impresa 2024, manifestazione dedicata al cinema d'impresa in Italia; le mostre del 2024 a Palazzo Strozzi a Firenze, Palazzo Ducale a Genova e Palazzo Reale a Milano; gli eventi culturali nelle grandi e piccole città come il Salone del Libro di Torino insieme al quale FS ha promosso un concorso letterario intitolato "A/R Andata e Racconto" dedicato al genere Romance e il Festival della comunicazione a Camogli; il museo Egizio, con la restituzione della Cappella rupestre di Ellesiya che torna a essere fruibile al pubblico grazie a un progetto scelto e promosso dal Gruppo FS insieme ad altri partner e la mostra "Il tempo del Futurismo", organizzata dal Ministero della Cultura in occasione dell'ottantesimo anniversario dalla scomparsa di Filippo Tommaso Marinetti, allestita nei prestigiosi spazi della Galleria Nazionale di Arte Moderna e Contemporanea di Roma.
Anche quest'anno, FS è stata al fianco del Fondo edifici di culto del Ministero dell'Interno con il progetto "Le stagioni di Tarvisio" per sensibilizzare, attraverso i propri mezzi di comunicazione, i viaggiatori, alla conoscenza del grande patrimonio naturale del complesso boschivo di Tarvisio, uno dei più estesi d'Europa che tocca, oltre all'Italia, altre due nazioni, Austria e Slovenia. È stato, inoltre, confermato e consolidato il sodalizio storico con l'Accademia Nazionale di S. Cecilia, di cui FS Italiane è socio Fondatore.

Campagne sensibilizzazione e di raccolta fondi 2024
Nel 2024 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha promosso, insieme a importanti istituzioni e fondazioni di settore, iniziative per la salvaguardia della salute e della Diversity&Inclusion. Di seguito i progetti principali cui il Gruppo ha partecipato:

- **Frecciarosa** - la prevenzione viaggia in treno.
- **Race for the Cure** - la partnership ha consolidato l'impegno di FS Italiane a favore della più grande manifestazione per la lotta ai tumori del seno in Italia e nel mondo.
- **Rigenerazione Futuro** - un progetto innovativo di crowdfunding realizzato in collaborazione con l'Associazione Civita, con l'obiettivo di generare valore sui territori delle Regioni Sicilia e Calabria, attraverso il coinvolgimento attivo del Terzo Settore locale e la realizzazione di progetti innovativi sui temi della cultura, del turismo e della sostenibilità.

Il Gruppo FS ha dedicato la sua **campagna annuale di raccolta fondi** a sostegno di AIPD, l'Associazione Italiana Persone Down. AIPD da 45 anni è al fianco delle persone con Sindrome di Down e delle loro famiglie e impegna a diffondere informazioni, promuovere l'inclusione scolastica e lavorativa e realizzare campagne di sensibilizzazione.

Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture

ESRS S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Le grandi opere infrastrutturali costituiscono un pilastro fondamentale all'interno del paesaggio, influenzando profondamente la vita socioculturale e ambientale e contribuendo allo sviluppo dei territori e delle comunità. In questo specifico segmento, è il settore Infrastrutture del Gruppo FS a occuparsi di opere stradali e ferroviarie accessibili, integrate, resilienti e interconnesse. Le infrastrutture sono sviluppate secondo **criteri di sostenibilità** in tutto il loro ciclo di vita: progettazione, realizzazione, gestione, manutenzione e dismissione. Inoltre, l'inserimento nel territorio di tali opere richiede una **valutazione integrata degli impatti** ambientali, sociali ed economici rispetto a tutto il ciclo di vita utile del bene.Il confronto sistematico con gli **attori coinvolti** nel processo di realizzazione dell'opera, dalle prime fasi progettuali alle fasi realizzative, sino al completamento e all'attivazione dell'infrastruttura, è quindi indispensabile. Lo **stakeholder engagement** riveste un ruolo centrale in termini di valore che un progetto condiviso esprime nella sua capacità intrinseca di tradurre un progetto infrastrutturale in un vero e proprio "progetto sociale", in cui i bisogni e le aspettative del territorio delineano la linea di azione lungo cui sviluppare il progetto "giusto" che genera un senso di partecipazione e appartenenza nella collettività e supporta la crescita dei territori in una prospettiva di lungo periodo.
Negli studi ambientali è data grande importanza all'**analisi del contesto territoriale** in cui l'opera si colloca, valutando preliminarmente l'impatto temporaneo sul territorio, legato all'attivazione e gestione del cantiere, e quello di tipo permanente, a seguito del completamento dell'opera, e individuando in anticipo le misure di mitigazione e compensazione necessarie. Con questo approccio si intende guidare la fase del progetto e della operatività, disponendo un modello che coinvolge anche le **imprese di costruzioni**, in grado di identificare gli aspetti ambientali significativi da gestire in cantiere in un'ottica circolare, capace di preservare il valore delle risorse e favorire la rigenerazione del capitale naturale e dell'ecosistema. Allo scopo di minimizzare gli impatti nelle fasi di realizzazione e di esercizio delle nuove opere o di ampiamento delle opere esistenti, sono previsti interventi volti a **ridurre l'impatto ambientale residuo**, come ad esempio: interventi di sistemazione a verde e di ingegneria naturalistica delle pertinenze stradali e ferroviarie e degli imbocchi delle gallerie, mantenimento della connettività tramite ecodotti quali ponti e sottopassi faunistici, trattamento delle acque di cantiere, riduzione dell'inquinamento da polveri nell'aria mediante l'adozione di sistemi abbatti polvere e installazione di barriere vegetali destinate anche a mitigare l'impatto paesaggistico e barriere antirumore fisse o mobili per ridurre l'inquinamento acustico.
A rafforzare l'integrazione con la realtà in cui l'opera si inserisce, esistono diversi strumenti messi in campo dalle società del Gruppo FS. Al fine di fornire un quadro completo e trasparente dei favorevoli effetti che derivano dalle opere sono stati progettati e sviluppati, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con gli enti e le amministrazioni locali, **banche dati, siti web** (portale degli Osservatori Ambientali) e **info point** che informano costantemente i cittadini sullo stato di qualità ambientale del territorio interessato dalle attività di costruzione, sulle opere di

mitigazione ambientale e/o compensative connesse al progetto e sulle attività di monitoraggio ambientale che vengono svolte. Inoltre, è stata sviluppata una specifica **piattaforma di sentiment analysis** per percepire l'attenzione e i desiderata dei diversi stakeholder. Questa permette di eseguire attività di social web monitoring sui progetti infrastrutturali strategici, abilitando un ascolto attivo e permettendo di far affidamento su grandi quantità di dati raccolti da testi presenti sul web (siti, social network, blog o forum), rilevando in questo modo la percezione su tematiche chiave d'interesse per gli stakeholder di riferimento. A tal fine risultano anche utili le attività di **monitoraggio sociale**, volte a indirizzare le più opportune azioni di comunicazione e coinvolgimento degli stakeholder nell'ottica di una partecipazione proficua e una condivisione concreta delle scelte operate. Si evidenzia, nelle opere strategiche, il Progetto "**Cantieri Parlanti**", in cui i cantieri diventano hub di comunicazione e aggregazione con l'utilizzo di pannelli informativi che forniscono dettagli, dati e vantaggi dell'infrastruttura in via di realizzazione. Il cantiere si apre al pubblico anche attraverso Open Day dedicati e altre iniziative per cittadini, studenti e associazioni. Gli **studi e le indagini archeologiche** preventive assumono un rilievo particolare in fase di progettazione. L'esito di tali attività consente alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere sui progetti esaminati, dettando le successive prescrizioni per la fase esecutiva.

Le attività di **condivisione, partecipazione e coinvolgimento** non si esauriscono con la realizzazione del progetto ma proseguono con l'acquisizione di riscontri dalle comunità interessate per "misurarne" il soddisfacimento delle esigenze esposte (per maggiori informazioni si rimanda alle relative pagine societarie: www.rfi.it e www.stradeanas.it).

Sull'infrastruttura stradale, una delle priorità è rappresentata dal garantire un livello di **sicurezza** delle strutture, la sicurezza dell'utenza e l'ottimizzazione dei costi di gestione e dei tempi d'intervento. In tal senso, un esempio può arrivare dal programma **Structural Health Monitoring** (SHM) che prevede la messa a punto di un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi e di monitoraggio dinamico delle infrastrutture. Questo avviene grazie a una **piattaforma di big data** che permette il monitoraggio nel tempo dello stato di salute dell'opera, in particolare ponti e gallerie. Ulteriore rilevante obiettivo è quello di minimizzare e mitigare gli impatti indotti e, in tal senso, Anas ha lanciato diversi progetti, come ad esempio: **Cantiere Sostenibile**, volto a prevedere l'adozione di best-practices nelle fasi di realizzazione e di manutenzione delle infrastrutturali stradali per ridurre gli impatti ambientali che prevede, tra l'altro, la redazione di una *Linea Guida Cantiere Sostenibile* con indicatori di performance; **Acque di Strada**, finalizzato alla valutazione dell'efficacia e dell'efficienza dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale attualmente adottati che prevede inizialmente anche l'implementazione di un **data-base** con le informazioni sui sistemi di trattamento presenti sulla rete ANAS.

Le stazioni ferroviarie sono elementi iconici del sistema infrastrutturale del Gruppo FS Italiane. Rappresentano sempre più nodi integrati e integranti dei tessuti urbani e centro della città del passato, del presente e del futuro. La stazione, oltre a essere agile e interconnessa, deve essere anche un luogo piacevole, sicuro e capace di proporre interventi di rigenerazione ambientale e di ricucitura territoriale. Le stazioni devono quindi ricoprire non solo la loro funzione di centro di mobilità ma favorire iniziative di verde urbano, piazze e spazi destinati a nuove opportunità per ricreazione e socializzazione.

Elemento di rilievo nelle prospettive di realizzazione di un sistema infrastrutturale e di mobilità sostenibili è il programma di investimenti previsti per il **Piano Nazionale Ripresa e Resilienza** (PNRR). Nel corso degli ultimi anni sono stati sviluppati progetti, studi e relazioni di sostenibilità delle opere programmate nell'ambito del PNRR secondo gli indirizzi delle *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC*[134], con l'obiettivo di offrire una lettura chiara sulle potenzialità di **generare valore per le comunità**. Per quanto riguarda il contributo delle infrastrutture ferroviarie alla **mitigazione dei cambiamenti climatici**, nell'ambito della progettazione vengono effettuate specifiche valutazioni rispetto agli obiettivi ambientali individuati dal Regolamento Tassonomia UE 852/2020 per l'applicazione del principio **Do No Significant Harm** (DNSH). A supporto degli obiettivi ambientali proposti dalla Tassonomia, per i progetti per i quali è valutato un potenziale impatto, tale da ritenere opportuno l'avvio di una procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale** (VIA), o quelli finanziati da PNRR/PNC, vengono effettuate specifiche valutazioni della vulnerabilità e del rischio climatico con l'individuazione, qualora necessario, di specifiche soluzioni progettuali

134. PNC: Piano Nazionale degli investimenti Complementari, disposto con decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, ha l'obiettivo di integrare e potenziare i contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

di adattamento al clima attuale e futuro. Inoltre, per le commesse che prevedono il **Progetto Ambientale di Cantierizzazione**, viene svolta l'analisi dei vincoli delle aree di cantiere, di tipo idraulico, idrogeologico, geomorfologico, ecc., mentre in quelle che prevedono lo **Studio di Impatto Ambientale** viene analizzato il progetto anche in riferimento alla Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici. Attraverso la misura degli indicatori di sostenibilità, inoltre, le analisi sviluppate hanno evidenziato i benefici offerti dai progetti infrastrutturali in termini di **sviluppo economico, ambientale, sociale e turistico** dei territori e l'assenza di criticità rilevanti. Particolare attenzione viene dedicata a quei progetti le cui opere coinvolgono direttamente o indirettamente aree protette (ad es. Parchi naturali, Zone Speciali di Conservazione, Siti di Interesse Comunitario, rete Natura 2000, ecc.).

LE STAZIONI DEL FUTURO SOTTO IL SEGNO DEL PROTOCOLLO ENVISION

Rete Ferroviaria Italiana e ICMQ (Istituto Certificazione e Marchio Qualità), ente certificatore del protocollo Envision in Italia per le costruzioni, hanno redatto insieme un **vademecum** rivolto a tutti gli attori coinvolti nella progettazione di interventi che interessano le stazioni ferroviarie, esistenti o di prossima realizzazione. Il documento ha lo scopo di garantire, sin dalle prime fasi di progettazione, elevati standard qualitativi e alte performance in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. L'adozione del protocollo consente di soddisfare e garantire, attraverso un rigoroso sistema di rating certificato da un organismo indipendente, il raggiungimento di questi stessi obiettivi nella fase progettuale e nella fase realizzativa. Il protocollo Envision è uno strumento funzionale a orientare i progetti nel rispetto di elevati standard qualitativi e in chiave sostenibile. Il suo approccio strategico consente di integrare gli interventi previsti per le stazioni al contesto ambientale, storico e sociale di riferimento, al fine di soddisfare nel migliore dei modi le esigenze di un sempre maggior numero di persone che transitano nelle stazioni e vivono il loro "intorno" urbano. Fruitori della linea guida saranno le strutture interne di RFI e tutte le società del Gruppo FS coinvolte nelle attività di progettazione, i progettisti esterni aggiudicatari degli Accordi Quadro e gli operatori coinvolti nella realizzazione delle opere. Le linee guida potranno essere applicate ai seguenti interventi:

- nuove stazioni ferroviarie;
- stazioni esistenti da riqualificare;
- stazioni esistenti, sospese dall'esercizio, da riattivare e rifunzionalizzare.

Tutela e valorizzazione del territorio

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

La rigenerazione del nostro patrimonio

Il Gruppo FS, in particolare la società FS Sistemi Urbani, crea le condizioni affinché si realizzino scenari di rigenerazione e di utilizzo, anche temporaneo, delle **aree ferroviarie dismesse**, aree destinate a diventare nuove polarità urbane. Per questo motivo viene costantemente instaurato un dialogo con le amministrazioni locali per dare risposte alle città e alle comunità urbane. La ferrovia troppo spesso rappresenta una frattura nel centro delle città, un vuoto urbano da colmare e da restituire alla cittadinanza con nuovi spazi di aggregazione e aree verdi. Un esempio è il progetto di rigenerazione urbana dei sette scali milanesi che permetterà di trasformare il volto della città, rendendola più verde, sociale e aperta all'innovazione. Il verde è un elemento centrale del progetto e la sua utilità si manifesta non solo come spazio di socialità e benessere ma anche come dispositivo climatico in grado di purificare l'aria e regolare le temperature, favorendo così il risparmio energetico. L'Accordo di Programma siglato nel 2017 dal Gruppo FS, Regione Lombardia e Comune di Milano, prevede che la maggior parte

dei metri quadri interessati dalla trasformazione siano destinati a verde, con una percentuale minima di oltre il 65%. Centrale nei vari progetti di sviluppo è la dimensione sociale, per la realizzazione di luoghi di aggregazione e cultura. Per questo motivo, la consultazione pubblica con chi quotidianamente vive la città rappresenta un elemento fondamentale del percorso di rigenerazione del territorio. Negli ultimi anni il Gruppo, all'interno del progetto Reinventing Cities, ha avanzato proposte di trasformazione sostenibile di siti sottoutilizzati in diverse città italiane (Milano, Roma, Bologna, ecc.). Inoltre, promuove la valorizzazione a fini turistici di tratte ferroviarie in disuso dal grande valore paesaggistico, storico-archeologico e urbanistico. Anche il progetto della Fondazione FS *Binari Senza Tempo* si propone di dare una nuova vita alle linee ferroviarie che attraversano la provincia italiana, creando una formula innovativa di turismo ferroviario[135]. In particolare, lo scopo è quello di creare percorsi ferroviari destinati a treni storico-turistici, preservando la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale. Grazie alla legge sulle ferrovie storiche del 2017, stimolata anche dal lavoro della Fondazione FS, oggi queste linee sono tutelate e rispondono al nuovo scopo di rivalutare i territori attraversati, creando un museo diffuso – un museo mobile, se vogliamo - dei piccoli borghi e dei gioielli paesaggistici italiani.

Progetto "Stazioni del territorio"

Il progetto del Gruppo FS si rivolge ai Comuni con popolazione inferiore ai 15.000 abitanti e prevede una fase pilota, in collaborazione con il Commissario straordinario per la ricostruzione sisma 2016, che coinvolge 5 Comuni del cratere sismico. Successivamente, il progetto sarà ampliato su altri 15 Comuni distribuiti sull'intero territorio nazionale.
Il progetto mira a trasformare le stazioni, da semplici punti di transito, a centri di aggregazione di servizi per la comunità e il territorio. Il progetto ha una forte valenza sociale, perché punta a rivitalizzare i piccoli borghi, in modo da renderli attraenti per le nuove generazioni, migliorando la qualità della vita per i residenti. Queste strutture ospiteranno un team multidisciplinare per garantire la presa in carico della comunità di riferimento. Nelle stazioni porteremo servizi fondamentali e innovativi per la tutela della salute e del benessere dei cittadini, come appunto le case della comunità, l'implementazione della telemedicina e lo sviluppo delle farmacie dei servizi. L'HUB offrirà servizi a 360 gradi, come spazi per il co-working e la formazione, punti di ritiro per sistemi di e-commerce, l'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici e lo sviluppo di impianti fotovoltaici. Tutto questo per rendere le stazioni veri centri di attrazione e servizio per i cittadini. Un nuovo modello di stazione come cuore del tessuto sociale, flessibile e adattabile alle esigenze dei cittadini.

Riuso a fini sociali del patrimonio immobiliare

Il Gruppo FS possiede, oltre agli asset funzionali all'esercizio del core business, un patrimonio immobiliare che comprende aree non utilizzabili a scopi commerciali: si tratta di porzioni di stazioni impresenziate, ex case cantoniere e altri fabbricati e linee ferroviarie dismesse. In accordo con Pubbliche Amministrazioni e altri enti, vengono riconvertiti per la realizzazione di spazi sociali, greenways e altre iniziative in favore delle comunità locali.
In 488 stazioni – d'intesa con istituzioni, enti locali e associazionismo – tali spazi sono stati destinati ad attività sociali, culturali e ambientali, in particolare per la valorizzazione del territorio e per servizi a favore della cittadinanza[136]. Complessivamente sono stati destinati a tali finalità spazi per circa 193.943[137] m^2. Le istituzioni, gli enti locali e le organizzazioni non profit coinvolte si impegnano a manutenere gli spazi loro destinati e a fornire al contempo servizi alla comunità, contribuendo così a rendere più sicure e vive le stazioni impresenziate e le altre proprietà immobiliari del Gruppo oggetto degli accordi.
L'impegno del Gruppo FS Italiane, improntato al raggiungimento del giusto equilibrio tra sostenibilità e trasporto attraverso il recupero del costruito, si concretizza anche grazie all'introduzione delle **greenways**. Queste ultime sono delle linee ferroviarie non più funzionali, dismesse dall'esercizio, che vengono riqualificate al fine di implementare il network di reti ciclo-pedonali esistenti, connettendo tra loro più comunità. Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilita dolce, sono quantificabili in circa 1.325[138] chilometri.
Attualmente circa 513 chilometri di linee dismesse sono stati trasformati in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways.
RFI ha pubblicato l'Atlante delle greenways su linee FS: dal disuso al riuso, che presenta i dati relativi ai

135. Per ulteriori informazioni si veda la sezione dedicata alla Fondazione FS Italiane.
136. I numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito.
137. Il numero si riferisce a fabbricati concessi in comodato d'uso gratuito all'interno e all'esterno della stazione; per quanto riguarda i piazzali esterni alle stazioni e/o terreni, sono stati concessi dal Gruppo circa 4.005.855 m^2.
138. Il dato relativo al patrimonio delle linee dimesse non comprende le linee dismesse destinate alla riattivazione in qualità di tratte ferroviarie a uso turistico (185 km).

progetti su tutto il territorio italiano, i luoghi di interesse nelle vicinanze e le prospettive future, con l'obiettivo di contribuire attivamente all'incremento della slow mobility e dei flussi turistici.
È possibile scaricare l'atlante completo al sito www.rfi.it

Archeolog e la valorizzazione dei reperti archeologici
Archeolog è una associazione senza scopo di lucro, che dall'anno 2023 è stata registrata come Ente del Terzo Settore. Fondata da Anas SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA nel 2015, comprende anche RFI SpA e Italferr SpA; ha lo scopo di valorizzare i reperti archeologici più significativi trovati nel corso della realizzazione dei nuovi assi viari e ferroviari.
Per il Gruppo FS questa associazione ricopre un ruolo fondamentale perché è in grado di trasformare il dato archeologico, da elemento di rischio per le opere pubbliche, a vera e propria occasione di sviluppo dell'area interessata dai ritrovamenti, rendendo l'inserimento di una infrastruttura nel territorio non un ostacolo ma un valore aggiunto. Archeolog ha come obbiettivo quindi la riqualificazione e la valorizzazione dei reperti archeologici in quanto gli stessi rappresentano un contributo fondamentale per la promozione della cultura e della storia italiana, senza sottovalutare l'enorme impatto sul turismo che alcuni ritrovamenti possono promuovere.

Il Gruppo FS, tramite Archeolog e di concerto con il Ministero della Cultura, si impegna a effettuare attività di raccolta fondi per il restauro, la conservazione e la valorizzazione dei siti e dei reperti ritrovati, oltre quelle già concordate con le Soprintendenze nell'ambito delle attività progettuali e realizzative già intraprese dalle singole società.
Sin dalle fasi iniziali della progettazione, in ottemperanza alla normativa vigente, le strutture specialistiche del Gruppo FS effettuano uno studio di dettaglio volto a individuare le aree a potenziale archeologico. Le aree, sulla base delle indicazioni della Soprintendenza, vengono sottoposte a indagini dirette o indirette e, in caso di rinvenimenti, anche a scavi in estensione. I ritrovamenti effettuati in queste fasi possono essere valorizzati direttamente dalle singole società del Gruppo mediante l'attività di Archeolog nel caso di contesti di particolare prestigio che necessitano di importanti sforzi organizzativi.



Fondazione FS Italiane

Nell'ottica di preservare e rendere fruibile il patrimonio storico e culturale rappresentato dai treni storici e dal materiale documentale (libri, documenti e mappe, materiale audiovisivo), il Gruppo incide attraverso la Fondazione FS Italiane, attiva dal 2013. Promotori della Fondazione FS sono Ferrovie dello Stato Italiane, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia.

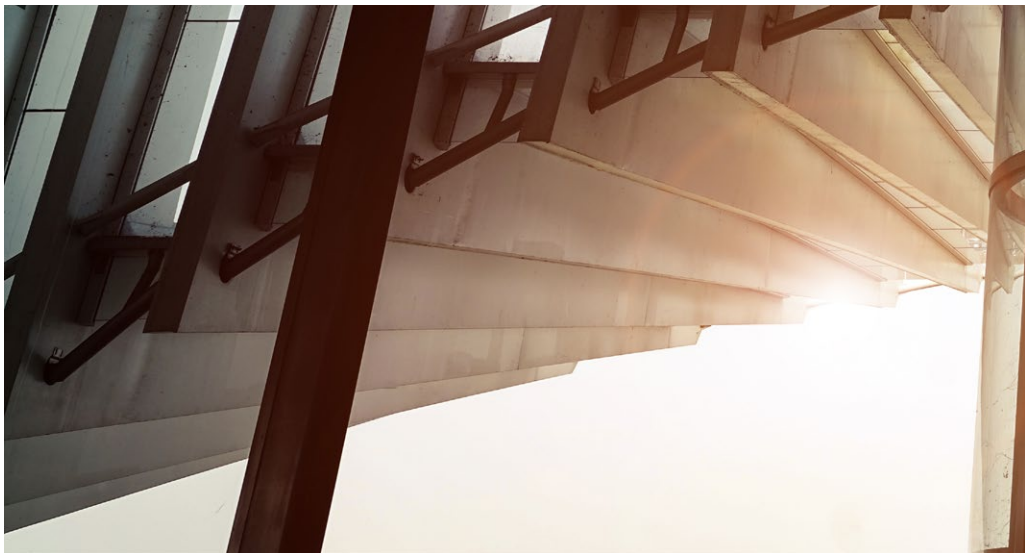
20 locomotive a vapore
21 locomotive elettriche e diesel
13 automotrici elettriche e diesel
110 carrozze e veicoli speciali
28 carri e bagagliai
18 carrozze del treno presidenziale
1 Elettrotreno veloce ETR 252 Arlecchino

55 rotabili da esposizione
39 modelli in scala e plastici di stazioni
1 biblioteca con circa 2.000 volumi
1 plastico Trecentotreni, dimensioni 18x2m
1 plastico della ferrovia retica Tirano-Saint Moritz, dimensione 56m
1 plastico della stazione di Battipaglia, dimensioni 4x1,8m
1 plastico De Marchi, dimensioni 4,5x1,5m

12.000 disegni e planimetrie della rete e delle stazioni
7.000 disegni architettonici di stazioni ed edifici ferroviari
7.000 rotoli di disegni tecnici di locomotive e rotabili storici
10.000 immagini fotografiche di rotabili, mezzi di trazione, carrozze e carri

60.000 volumi storici e periodici
2.000 planimetrie e profili

500.000 foto in b/n e a colori, analogiche e digitali
3.500 cassette video
3.000 pellicole cinematografiche



MUSEO NAZIONALE FERROVIARIO DI PIETRARSA

250.025 visitatori
2.223 visitatori treno storico
65 eventi commerciali
2.904.996 euro di ricavi

ARCHIVI, BIBLIOTECA E PRODOTTI DIGITALI

250 utenti in presenza
450 richieste di documenti delivery/divulgazione del patrimonio
9 mostre/percorsi fotografici
2 convegni tematici
1 progetto di recupero e valorizzazione di archivi storici
1 progetto editoriale pubblicato in tre versioni cartacee
5 pubblicazioni monografiche
1 progetto per la valorizzazione degli archivi storici e l'audience development

VIAGGI CON TRENI STORICI

412 singole corse con treni d'epoca per un totale di 74.804 viaggiatori
170 viaggi con treni storici sui Binari senza tempo* per un totale di
49.320 passeggeri
51.426 chilometri percorsi
4.498.988 euro di ricavi

SALE REALI E PRESIDENZIALI

12 Sale reali e Presidenziali
25.488 visitatori
243.944 euro di ricavi
15 eventi commerciali



*le linee ferroviarie, tra la natura e l'arte, dedicate ai soli treni storico-turistici, fuori dai grandi nodi ferroviari o dagli itinerari a intenso traffico

CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset	Sicurezza e affidabilità dei mezzi di trasporto	✓		
	Sicurezza e affidabilità delle infrastrutture ferroviarie (linee e stazioni) e stradali	✓	✓	✓
	Sicurezza e affidabilità degli altri asset (es. officine, parcheggi, immobili, terminali, etc.)	✓		
	Protezione dei viaggiatori, delle infrastrutture, dei mezzi di trasporto e degli asset immobiliari da danni provocati da terzi	✓	✓	
Valore al cliente	Qualità del servizio	✓		✓
	Fruibilità e accessibilità dei servizi	✓	✓	✓
	Protezione dati di clienti/utenti e sicurezza informatica	✓	✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Codice etico
- Politica di Sostenibilità
- Framework di Data Protection
- Sistemi di gestione
- Carte dei servizi[139]

Strategia

ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati ai consumatori e utilizzatori finali** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FS, nell'ambito dell'informativa ai sensi dell'ESRS 2, ha incluso tutte le comunità interessate e/o gli utilizzatori finali che potrebbero subire impatti rilevanti, compresi quelli direttamente connessi a operazioni proprie e alla catena del valore del Gruppo, anche attraverso i servizi offerti e i rapporti commerciali dell'impresa.
I clienti dei servizi di mobilità offerti dalle società che afferiscono al settore dei trasporti, sia in ambito passeggeri sia in ambito merci, e le persone che interagiscono con il sistema ferroviario e stradale gestito dal Gruppo rappresentano le tipologie di consumatori e/o utilizzatori finali soggetti agli impatti rilevanti individuati.
Gli impatti negativi, a cui sono o potrebbero essere esposti i suddetti stakeholder, sono connessi a singoli incidenti che possono verificarsi nell'esercizio delle attività di business (es. incidenti ferroviari e stradali, violazioni di dati personali), mentre gli impatti positivi rilevanti sono determinati dalle attività di disegno, progettazione e offerta di servizi di mobilità integrati, di qualità e accessibili a tutti i clienti del Gruppo (in particolare alle persone a ridotta mobilità).
Tra i rischi rilevanti derivanti dagli impatti negativi generati dall'impresa sui consumatori e utilizzatori, si segnala a titolo esemplificativo quello relativo alla "Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di informazioni". Eventuali minacce informatiche sui dati dei clienti potrebbero avere effetti economici negativi, in termini di sanzioni dell'Autorità Garante, di contenziosi e di danni di immagine.
Tra le opportunità rilevanti derivanti dagli impatti positivi generati dall'impresa sui consumatori e utilizzatori, si segnala a titolo esemplificativo quella relativa alla "Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali"; ad esempio l'ampliamento del numero di stazioni ferroviarie in cui è disponibile il servizio di assistenza per Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM), oltre a generare

139. La Carta dei Servizi è lo strumento con il quale la società comunica e rendiconta i principi e gli impegni per migliorare i servizi offerti; tali documenti sono pubblicati sui siti internet delle società e, quindi, disponibili a tutti gli stakeholder interessati.

impatti positivi diretti sui consumatori, produce effetti economici positivi derivanti dal miglioramento della reputazione e dal rafforzamento del legame di fiducia con i cittadini.
I rischi e le opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e utilizzatori finali non coinvolgono gruppi specifici ma tutti i consumatori e utilizzatori.

Politiche, azioni e target

ESRS S4-1 – Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità**" per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti sui consumatori e utilizzatori finali.
Per questo, così come richiamato all'interno del **Codice etico**, il Gruppo si impegna a:

- **garantire la qualità del servizio offerto**, resa e percepita, **anche attraverso l'ascolto dei clienti** e la promozione sistematica di strumenti di rilevazione e analisi della customer satisfaction;
- **rispettare il diritto dei consumatori**, fornendo tramite i canali ufficiali di comunicazione di ciascuna società del Gruppo, informazioni chiare, corrette ed esaustive in merito ai servizi offerti.

In particolare, **la sicurezza delle persone rappresenta per il Gruppo una priorità** nonché un fattore strategico, che si traduce in un impegno quotidiano per garantire sulla propria rete (ferroviaria e stradale) e per tutti i servizi offerti i più elevati standard. Le azioni messe in campo dal Gruppo sono finalizzate a garantire che tutte le attività produttive si svolgano in piena sicurezza, riducendo al minimo i rischi connessi alle attività d'impresa per i lavoratori, l'ambiente, i viaggiatori, i cittadini e tutti gli stakeholder.

ESRS S4-2 – Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti

Il nostro agire, in ogni sua manifestazione, è costantemente e saldamente ispirato al principio della customer centricity. Come indicato nella Politica di Sostenibilità, il Gruppo si impegna nell'attivazione di processi sistematici di coinvolgimento per i propri stakeholder. In particolare, i clienti del Gruppo sono coinvolti direttamente, più volte durante l'anno, attraverso una serie di strumenti (es. indagini di customer satisfaction, conferenze di servizi, ecc.) in merito agli impatti, effettivi e potenziali, che li riguardano, con l'obiettivo di garantire un servizio sicuro, affidabile e di qualità.

Per approfondimenti riguardo i processi di coinvolgimento e i risultati raccolti si rimanda alle informative specifiche riportati nei successivi paragrafi *Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset, Valore al cliente* e *Security, sicurezza informatica e privacy*.

ESRS S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

Il Gruppo FS offre diversi canali per consentire ai clienti di esprimere le loro preoccupazioni e inoltrare reclami. I clienti vengono informati dell'esistenza di tali strumenti attraverso diversi canali (es. i siti internet istituzionali), a bordo dei mezzi di trasporto e negli spazi di stazione. È possibile presentare un reclamo entro tre mesi dall'inconveniente, utilizzando vari canali come Webform e Modulo cartaceo. Questo sistema consente agli utenti di segnalare problemi relativi ai servizi offerti in treno e stazione, come le informazioni al pubblico, l'assistenza alle persone con disabilità, il comfort e la pulizia, le condizioni di accessibilità e la sicurezza. Una volta ricevuto il reclamo, FS si impegna a fornire una risposta adeguata e motivata entro trenta giorni solari. Se non è possibile rispondere entro questo termine, l'utente viene informato della data entro la quale può aspettarsi una risposta, che comunque non supera i novanta giorni solari. In caso di mancata risposta entro questo periodo, l'utente ha diritto a un indennizzo.
Per approfondimenti riguardo i processi per porre rimedio agli impatti negativi e i canali che consentono ai clienti di esprimere preoccupazioni, si rimanda alle informative specifiche riportati nei successivi paragrafi *Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset, Valore al cliente* e *Security, sicurezza informatica e privacy*.

ESRS S4-4 – Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, ed efficacia di tali azioni

ESRS S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambiti	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
SICUREZZA DEI TRASPORTI, DELLE INFRASTRUTTURE E ALTRI ASSET						
• Proseguimento soppressione e/o attrezzaggio tecnologico passaggi a livello a maggior rischio • Sistemi di protezione attiva e passiva dei cantieri di lavoro e dei mezzi d'opera • Piano di Protezione delle Rete per contrastare il fenomeno degli attraversamenti indebiti (es. recinzioni / barriere / sistemi di videosorveglianza)		**~0 eventi mortali** tra i viaggiatori (treno, autobus e altri sistemi di mobilità), i dipendenti delle **aziende appaltatrici** e tra le **persone che interagiscono con il sistema ferroviario al** 2050[140]	N.A.	In corso	**80 eventi mortali**, di cui 2 viaggiatori, 2 dipendenti delle aziende appaltatrici e 76 persone che interagiscono con il sistema ferroviario (6 utilizzatori di passaggi a livello e 70 persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria)	3 8 9 11
• Sistemi di sicurezza attiva e passiva su tutta la flotta autobus						
• Progetti Smart Train e Carro Intelligente 2.0, installazione di sensori per il monitoraggio di parametri di sicurezza e la misurazione di anomalie • Progetto DAC (Digital Automatic Coupler) su nuovi carri e locomotori dell'aggancio automatico digitale per aumentare la sicurezza nelle attività di manovra • Assistente optoelettronico per treni merci: per effettuare visite ai treni merci in ambito verifica e manutenzione, al fine di facilitare e migliorare l'efficacia delle attività di ispezione dei carri, uniformare e standardizzare la qualità e il controllo effettuato (informazioni ed eventuali criticità in tempo reale) • Adeguamento fonico flotta carri - retrofit e revamping: modifica impianto frenante con installazione di suole in materiale organico/ composito che possono migliorare anche la stabilità del treno, riducendo le vibrazioni e il rischio di guasti strutturali che potrebbero comprometterne la sicurezza, oltre a facilitare il monitoraggio delle prestazioni operative e la rilevazione precoce di eventuali guasti						
• Realizzazione smart road su oltre 6.700 km di strade • Installazione sistema di sicurezza e controllo del traffico Vergilius		**Ridurre del 50%** rispetto al 2015 gli incidenti mortali sulle strade di competenza Anas entro il 2030	426 incidenti mortali (dati ISTAT, anno base 2015)	In corso	**-1,5%** (420 incidenti mortali)	3 8 9 11

140. Il numero relativo agli eventi mortali tra i viaggiatori e le persone che interagiscono con il sistema ferroviario è riferito ai servizi erogati in Italia e aggiornato all'8 gennaio 2025 (potrebbe subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competenti sui suicidi/tentati suicidi); sono esclusi dal monitoraggio gli incidenti mortali sulle strade di competenza Anas per i quali è stato definito un target specifico.

Azioni	Ambiti	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
VALORE AL CLIENTE						
• Rinnovo della flotta Treni per servizio AV • Iniziative commerciali per calibrare l'esperienza di viaggio sulla persona		+3 p.p. in termini di **Net Promoter Score** (NPS) passeggeri[141] al 2029	NPS pari a 54% (anno base 2024)	In corso	**54%**	9 10 11 12

Legenda

Gruppo FS · Catena del valore · Infrastruttura ferroviaria · Infrastruttura stradale · Trasporto passeggeri · Trasporto merci · Urbano · Contribuzione ai SDGs

Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset

ESRS S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

ESRS S4-4 – Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, e efficacia di tali azioni

ESRS S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Sicurezza ferroviaria

Il Gruppo è **impegnato a 360° sul fronte della sicurezza del servizio offerto ai clienti** (viaggiatori, clienti industriali e imprese ferroviarie).
La sicurezza è infatti un valore chiave perseguito attraverso il **presidio diretto e costante dell'equilibrio fra tecnologie, uomini e organizzazione** fin dalle fasi di definizione dei progetti infrastrutturali così come dei servizi offerti e dei processi industriali.
Gli apparati e i sistemi per la sicurezza della circolazione ad oggi impiegati sulla rete italiana sono diversificati e integrati tra loro in base alle caratteristiche delle linee e al tipo di traffico che su esse si svolge (passeggeri o merci; lunga, media o breve percorrenza) e assicurano:

- la gestione della circolazione in stazione, nei bivi e nelle altre località di servizio, consentendo di operare in sicurezza su scambi, segnali, ecc., in relazione ai binari assegnati a ciascun treno[142];
- il distanziamento dei treni, permettendo di mantenere sempre la distanza di sicurezza tra un treno e l'altro sulle linee[143];
- la protezione della marcia dei treni[144];
- la supervisione e il telecomando della circolazione[145];
- la protezione della circolazione nei punti di intersezione con la rete stradale (passaggi a livello);
- l'acquisizione e il trasferimento delle informazioni di terra e di bordo[146].

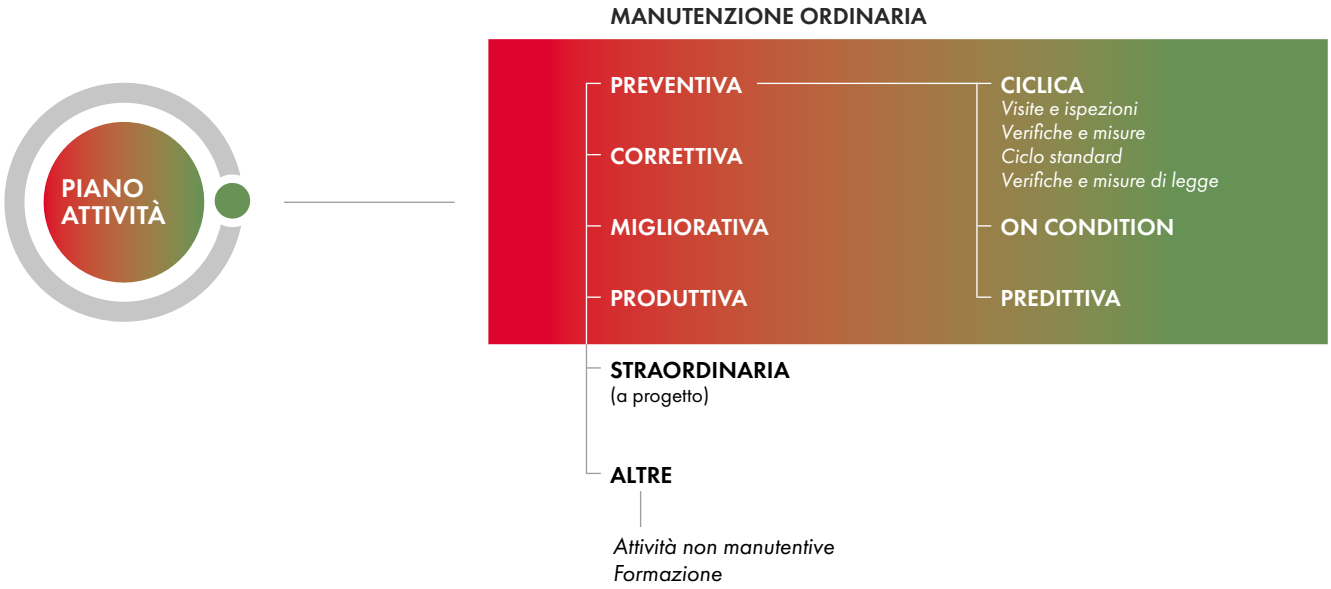
La **manutenzione** rappresenta un processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura e delle flotte in cui uomini, mezzi e tecnologie sono costantemente impegnati a pianificare e implementare le azioni volte a mantenere o a riportare un asset (un impianto, un'apparecchiatura, un treno, ecc. - oggetto di manutenzione) in uno stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, con l'obiettivo finale di garantire:

- un servizio di qualità mediante una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura e dei mezzi;
- standard di affidabilità e sicurezza della circolazione conformi a quanto prescritto dalla normativa vigente.

L'attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria si realizza attraverso **processi standardizzati** e mediante l'implementazione di **differenti politiche manutentive**:

141. Il Net Promoter Score (NPS) è un indice che misura la disponibilità dei clienti a raccomandare ad altri i prodotti o servizi offerti da un'azienda. Il punteggio è calcolato su una scala da 1 a 9, classificando come "promotori" i clienti che rispondono tra 8 e 9 e come "detrattori" quelli che rispondono tra 1 e 5. L'NPS si calcola sottraendo la percentuale dei detrattori dalla percentuale dei promotori. Il dato è relativo al servizio ad alta velocità (AV) erogato da Trenitalia.
142. Apparati centrali: ACE - Apparato Centrale Elettrico, ACEI-Apparato Centrale elettrico a itinerari, ACC-Apparato Centrale Computerizzato, ACC-M Apparato Centrale Computerizzato Multistazione.
143. Sistemi tecnologici di distanziamento quali: BA= blocco automatico; BAB= blocco automatico banalizzato; BCA= blocco conta assi; BCAB= blocco conta assi banalizzato; BR= blocco radio per linee AV/AC.
144. SSC - Sistema di Supporto alla Condotta, SCMT - Sistema Controllo Marcia del Treno, ERTMS - European Rail Train Management System.
145. SCC - Sistema Comando e Controllo, con le sue evoluzioni dedicate all'AV lungo le linee, SCC-AV, SCC-M) e CTC - sistema di Controllo Centralizzato del Traffico.
146. Sistema di telecomunicazione dedicata GSM-R, dove R sta per Railway.

- **manutenzione correttiva**: eseguita a seguito della rilevazione di un'avaria e volta a riportare un'entità nello stato in cui essa possa eseguire una funzione richiesta;
- **manutenzione preventiva** (ciclica, predittiva e secondo condizione): eseguita a intervalli predeterminati o in accordo a criteri prescritti e volta a ridurre la probabilità di guasto o la degradazione del funzionamento di un'entità;
- **manutenzione migliorativa/produttiva**: azioni di miglioramento/piccola modifica che non incrementano il valore patrimoniale dell'entità;
- **manutenzione straordinaria**: manutenzione intrapresa volutamente allo scopo di migliorare l'affidabilità e/o potenziare l'infrastruttura mediante interventi che incrementano il valore patrimoniale.



La manutenzione è svolta sulla base di piani manutentivi sviluppati anche grazie a un capillare **monitoraggio della rete effettuato attraverso l'attività di diagnostica**.
La diagnostica permette di determinare in maniera automatica lo "stato di salute" delle diverse componenti dell'infrastruttura, verificandone il grado di usura anche mediante un efficiente sistema informatico.

I **sistemi di diagnostica** possono essere di tipologia fissa o mobile:

- i sistemi di **diagnostica fissa** prevedono l'applicazione stabile di dispositivi di misura su particolari enti dell'infrastruttura, in maniera da rilevare in continuo i parametri di funzionamento più importanti degli impianti costituenti l'infrastruttura ferroviaria di Stazione e di Linea. La raccolta continua delle grandezze caratteristiche dell'infrastruttura e le relative elaborazioni consentono di indirizzare la strategia manutentiva verso politiche predittive, individuando potenziali malfunzionamenti all'infrastruttura prima che questi si verifichino. Il sistema di diagnostica fissa è un importante strumento di ausilio al personale di esercizio in caso di guasto, in quanto fornisce al manutentore tutte le informazioni necessarie alla sua risoluzione.
- la **diagnostica mobile** viene attuata mediante rotabili attrezzati con sistemi di misura che transitano sulle linee rilevando i parametri significativi dell'infrastruttura.

I treni diagnostici utilizzati dal Gruppo sono in grado di elaborare la diagnosi puntuale dello stato di salute dell'infrastruttura, attraverso il monitoraggio dei parametri di funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria relativi al binario, alla linea di contatto, agli impianti di segnalamento e alle telecomunicazioni, in maniera da indirizzare gli interventi manutentivi laddove tali parametri superano i livelli standard previsti.

Le linee ferroviarie sono classificate in **classi**, secondo le norme europee di riferimento, tenendo conto delle sollecitazioni a cui sono soggette. Fermo restando **obiettivi di sicurezza omogenei**, per ogni classe vengono ottimizzate le attività manutentive in funzione del livello di affidabilità richiesto utilizzando specifici treni diagnostici.

Armamento, Telecomunicazioni, Trazione Elettrica e Segnalamento			Ultrasuoni[147]
1° classe (2 sett.)	2° classe (2 mesi)	3°-4° classe (4-6 mesi)	(6-12-24 mesi)



Al 31 dicembre 2024, RFI dispone di una flotta di 28 mezzi diagnostici (di cui 3 per la rete AV/AC), destinata ad ampliarsi a circa 50 mezzi nei prossimi anni. Annualmente viene redatto un programma di esercizio della flotta dei treni diagnostici che permette di soddisfare esigenze diagnostiche e di monitoraggio definite dalle procedure vigenti. I principali parametri rilevati durante le attività di diagnostica sono:

- **Armamento**: geometria del binario, usura e integrità della rotaia, conicità equivalente, dinamica di marcia, usura ondulatoria, interazioni ruota rotaia, valutazione dello stato interno della rotaia e video controllo degli elementi costitutivi della via.
- **Trazione Elettrica**: geometria e usura della linea di contatto, interazione pantografo – catenaria, tensione e corrente della catenaria e archi elettrici;
- **Telecomunicazioni**: copertura e qualità del canale voce GSM/GSM-R e del canale dati LTE;
- **Segnalamento**: canali euroradio, eurobalise, BACC e SSC impiegati nei sistemi di protezione della marcia dei treni europei (ERTMS/ETCS) e nazionali (SCMT e SSC).

Con l'obiettivo di creare uno strumento univoco ed efficace per il monitoraggio dello stato dell'infrastruttura, RFI si è anche dotata di un **sistema informativo centralizzato**, in modo da raccogliere e razionalizzare le informazioni fornite sia dai sistemi di diagnostica mobile sia dai sistemi di diagnostica fissa distribuiti sul territorio lungo tutta l'infrastruttura ferroviaria.
Con l'evolvere delle tecnologie diagnostiche, le politiche manutentive della rete ferroviaria di tipo ordinario sono state modificate negli ultimi anni, passando **da un approccio** quasi esclusivamente di tipo **ciclico** a un **approccio su condizione**, in quelle attività dove è stato possibile applicare informazioni diagnostiche sullo stato della infrastruttura.
Negli ultimi anni, inoltre, si stanno sempre più sviluppando criteri per la manutenzione **predittiva** al fine di determinare l'intervento manutentivo più idoneo e al momento opportuno sulla base dell'andamento storico dei dati di diagnostica, delle attività di manutenzione e dell'andamento dei guasti, con attese ricadute positive in termini di ottimizzazione di mezzi e risorse.

147. Treni diagnostici per il controllo a ultrasuoni dei difetti interni delle rotaie.

MANUTEZIONE DEI VEICOLI FERROVIARI

La manutenzione dei veicoli ferroviari è uno dei processi chiave necessari per assicurare il mantenimento e il miglioramento della sicurezza di esercizio, nonché per garantire gli standard di qualità attesi.

In particolare, il Gruppo assicura la pianificazione, l'esecuzione, il controllo e il miglioramento dei processi manutentivi attraverso un'organizzazione che prevede un sistema della manutenzione comprendente diverse funzioni:

- una struttura che sovrintende e coordina tutte le fasi della manutenzione al fine di garantire le condizioni di sicurezza dei veicoli nel sistema ferroviario;
- una struttura centrale, che stabilisce i criteri e le disposizioni generali di manutenzione dei veicoli, ivi comprese le condizioni operative di funzionamento dei veicoli e i ritorni di esperienza;
- strutture operative che gestiscono il ritiro dal servizio dei veicoli, il loro invio alle officine di riparazione e il successivo ritorno in esercizio;
- impianti di manutenzione ripartiti su due livelli organizzativi: **primo livello** a cui appartengono gli **Impianti di Manutenzione Corrente**, responsabili della manutenzione "leggera" e "correttiva" inserita nei turni operativi dei veicoli; **secondo livello**, che comprende le **Officine di Manutenzione Ciclica**, responsabili di interventi a notevole impatto sul valore patrimoniale dei rotabili ed eseguiti al di fuori dei turni operativi dei mezzi.

Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI è effettuato mediante indicatori calcolati sulla base dei dati registrati nelle proprie Banche Dati (Banca Dati Pericoli per il monitoraggio di incidenti e inconvenienti), nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (definiti dall'ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie).
I principali **indicatori utilizzati per monitorare le prestazioni di sicurezza** sono i seguenti:

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

Per alcuni indicatori l'ERA, basandosi sulle serie storiche, ha anche elaborato e assegnato valori obiettivo sia a livello europeo (CST[148]) sia a livello nazionale (NRV[149]). A fronte dei valori obiettivo fissati per alcuni indicatori di sicurezza (Unità di Misura espresso in FWSI[150] riferiti alla base di graduazione), i valori registrati nel 2024, riportati nella tabella di seguito, evidenziano i livelli di sicurezza conseguiti. In particolare, la tabella sottostante riporta per ogni categoria di rischio[151] e per ogni indicatore definito, il confronto tra le prestazioni del Gestore dell'Infrastruttura RFI (valore cumulato) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, Common Safety Target) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV) definiti in ambito europeo dalla Direttiva 2013/753 UE. Gli obiettivi CST e NRV si applicano all'intero sistema ferroviario italiano e riguardano sia l'infrastruttura di RFI sia quella degli altri Gestori.

148. Common Safety Target - CST (Obiettivi Comuni di Sicurezza).
149. National Reference Value (Valore di Riferimento nazionale): specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro in riferimento ai diversi CST.
150. Fatalities and Weighted Serious Injuries (incidenti mortali e lesioni gravi ponderate).
151. Tipologia di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario.

OBIETTIVI COMUNI DI SICUREZZA

Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	Obiettivi CST Comuni (x10⁹)	Obiettivi NRV Italia (x10⁹)	Valori registrati RFI (x10⁹)
Passeggeri	Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di treno*km passeggeri per anno	treno*km passeggeri per anno	170,00	38,10	6,34
Dipendenti o imprese appaltatrici	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	77,90	18,90	2,91
Utilizzatori dei passaggi a livello	Numero di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	710,00	42,90	16,70
Altra persona sul marciapiede	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria "Altri" derivante da incidenti significativi/ numero di km-treno per anno	km-treno per anno	14,50	6,70	0,00
Altra persona che non si trova sul marciapiede					
Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	2.050,00	119,00	193,76

Da evidenziare che, dall'analisi dei dati, l'unico valore sopra la soglia dell'indice NRV[152] rispetta comunque l'obiettivo europeo CST. Dall'analisi degli incidenti significativi[153] emerge che nel 2024 sulla infrastruttura ferroviaria gestita da RFI sono stati registrati 126 incidenti significativi che, complessivamente, hanno causato 79 decessi e 35 lesioni gravi (oltre ai danni economici all'infrastruttura, al materiale rotabile coinvolto, a terzi e al disservizio ferroviario per interruzione superiore alle 6 ore su una linea principale).

DANNI ALLE PERSONE[154]

Tipologia	Decessi	Lesioni gravi
Dipendenti RFI (comprese le imprese appaltatrici)	1	1
Passeggeri	2	0
Utilizzatori di passaggi a livello	6	3
Persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria	70	31
Altra persona sul marciapiede	0	0
Altra persona non sul marciapiede	0	0
Totale	**79**	**35**

Per quanto attiene all'analisi delle cause che hanno determinato gli incidenti significativi, è da segnalare che 115 eventi sono riconducibili a fattori esterni al Gruppo. Per quanto concerne l'incidentalità complessiva a responsabilità RFI, nel 2024 si sono registrati 82 eventi, di cui 8 sono risultati significativi e hanno riguardato:

- **due** collisioni di treno contro ostacoli;
- **una** collisione di treno contro alberi ingombranti il binario;
- **un** deragliamento di mezzi d'opera;
- **un** deragliamento di rotabili in manovra;
- **due** deragliamenti di mezzi di trazione o rotabili in composizione treno;
- **una** collisione tra treni marcianti nello stesso senso.

152. Persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria (violazioni delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario).
153. Secondo la classificazione adottata ERA: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave (ospedalizzazione > 24h) oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.
154. Dati aggiornati all'8 gennaio 2025 e che potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competenti sui suicidi/tentati suicidi.

Parallelamente al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza fatta mediante la classificazione ERA, il Gruppo monitora, inoltre, le prestazioni secondo i criteri emanati dalla UIC[155], anche al fine di poter comparare la propria performance nel contesto internazionale.
Gli incidenti tipici UIC sono pesati secondo un indice complessivo rispetto a parametri quali: la tipologia (treno contro treno, treno contro persone, treno contro veicoli, ecc.); l'entità dei danni alle persone (numero di decessi e di feriti); la categoria delle persone che hanno subito danni (eventuali violazioni da parte della persona); la responsabilità (endogena o esogena).
Dei 14 incidenti tipici UIC avvenuti nel 2024 in ambito esercizio, 4 sono di natura esogena (ossia con responsabilità correlate a cause esterne al sistema ferroviario) mentre i rimanenti 10 sono relativi a cause riconducibili all'affidabilità della gestione del sistema ferroviario. Sul totale, gli incidenti tipici a responsabilità RFI registrati nel 2024 sono 7.

Sicurezza stradale

Il Gruppo ha l'obiettivo di **garantire la sicurezza della viabilità nella rete in gestione**, in linea con quanto previsto dal "**Piano d'azione strategico della Commissione UE per la sicurezza stradale 2021-2030**".
Per il Gruppo sicurezza significa:

- progettare una strada sicura,
- mantenere una strada sicura,
- gestire una strada sicura.

Un'attività che richiede un impegno costante e attento **su oltre 32.000 chilometri di strade e autostrade** e che interessa diversi componenti della infrastruttura stradale, tra i quali: la pavimentazione, gli impianti, i sistemi di ritenuta.

L'impegno per la sicurezza è garantito da una quotidiana sorveglianza della rete, grazie a una presenza capillare sul territorio, dal tempestivo intervento del personale di esercizio in caso di necessità e di emergenza, dalla costante operatività della Sala Operativa Nazionale, delle Sale Operative Compartimentali e dalla gestione dei rapporti con gli organi di Polizia Stradale e Protezione Civile.
Ogni intervento sulla rete è teso a incrementare il livello di sicurezza degli utenti nei suoi due aspetti di **sicurezza attiva** (prevenzione degli incidenti) e **passiva** (riduzione delle conseguenze). Le soluzioni tecnologiche che vengono realizzate vogliono ridurre il tasso di incidentalità e di mortalità, aumentare i livelli di fluidità del traffico, monitorare costantemente la rete e migliorare il comfort alla guida.
Per elevare gli standard di sicurezza della rete gestita sono stati implementati e monitorati vari sistemi tecnologici avanzati, come l'installazione di reti in fibra ottica, telecamere di videosorveglianza, stazioni meteorologiche e Pannelli a Messaggio ariabile, per fornire informazioni in tempo reale sul traffico e consigli di guida. In particolare, Anas monitora costantemente la qualità delle superfici stradali utilizzando tecnologie e mezzi ad alto rendimento:

- **ERMES** (Equipment for Routine evaluation of Macrotexture, Evennes and Skid resistance) per la misura delle caratteristiche superficiali delle pavimentazioni stradali in termini di aderenza veicolo-strada, regolarità del piano stradale e macrotessitura. **Nel 2024 ha effettuato rilievi su oltre 24.000 km di strade** realizzando un monitoraggio molto esteso della rete Anas;
- **T.S.D.** (Traffic Speed Deflectometer) per la valutazione delle caratteristiche strutturali e profonde delle pavimentazioni stradali flessibili attraverso la determinazione dell'indice strutturale (IS300) che ne misura la capacità portante. **Nel 2024 ha valutato la portanza delle pavimentazioni su 10.600 km di strade** appartenenti alla rete Anas di primo livello;
- **Cartesio** per il rilievo topografico di strade e pertinenze stradali, ovvero della difettologia della superficie stradale in termini di fessurazioni, ormaiamento e presenza di buche. **Nel 2024 ha effettuato rilievi su 8.700 km di strade**;
- **DELPHI** (Delineation Photometric Instrument) per la misurazione della retroriflessione notturna della segnaletica orizzontale, effettuata n**el 2024 su oltre 35.000 km di segnaletica**;
- **TIRESIA** per la caratterizzazione fotometrica degli impianti di illuminazione stradale in galleria attraverso la misura di luminanza ed illuminamento sulla superficie stradale e pareti della galleria. **Nel 2024 ha coinvolto un campione di 187 gallerie**.

Inoltre, Anas per innalzare il livello di sicurezza degli

155. Gli incidenti tipici UIC sono così classificati: collisione, deragliamento, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose, incidenti ai passaggi a livello (collisioni contro ostacoli o veicoli). Sono esclusi dal computo gli investimenti a persone (compresi quelli verificatisi ai passaggi a livello), i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi e i tentati suicidi.
I parametri relativi ai danni causati dai suddetti incidenti a cui l'UIC fa riferimento sono analoghi a quelli degli incidenti significativi:
– almeno un morto nell'immediato o entro i successivi 30 gg dall'incidente;
– almeno un ferito grave (ospedalizzazione superiore alle 24h);
– danni al materiale rotabile / infrastruttura /terzi per un valore uguale o superiore a 150.000€;
– interruzione della circolazione su una linea principale per un periodo uguale o superiore alle 6h.
Questa tipologia di classificazione è finalizzata a misurare la sicurezza intrinseca dei sistemi ferroviari, considerando di minore importanza gli incidenti avvenuti a causa di indebiti comportamenti da persone esterne (violazioni DPR 753/80) avvenute nei contesti ferroviari.

utenti della strada ha avviato il censimento di tutte le barriere presenti sulla rete, individuando eventuali difetti e valutandone lo stato, per definire in modo sempre più specifico le relative priorità di intervento. Parallelamente allo sviluppo di tecnologie e processi, l'impegno di Anas **per la prevenzione e il contrasto dell'incidentalità si concretizza con iniziative di sensibilizzazione**, diffondendo la cultura della sicurezza in viaggio e del rispetto delle regole del Codice della Strada. Le campagne vengono attuate in anticipo rispetto ai periodi critici per la circolazione stradale utilizzando diversi mezzi di comunicazione. In particolare, la **campagna di comunicazione di Anas "Guida e Basta"**, arricchita con il claim *"Quando sei alla guida tutto può aspettare"*, si concentra sull'importanza di assumere comportamenti responsabili alla guida e la sua portata sociale è stata sottolineata dalla ricezione di vari premi in occasione sia del Giffoni Film Festival che del Festival di Sanremo 2025.

Il Gruppo, inoltre, gestisce la **manutenzione ricorrente e programmata**, della rete stradale in concessione. Nel corso del 2024 sono stati destinati circa **185 milioni di euro alla manutenzione ricorrente** per le attività connesse ai servizi invernali, la manutenzione delle opere in verde, il ripristino localizzato della pavimentazione e delle barriere di sicurezza, la pulizia del piano viabile, delle pertinenze, delle opere d'arte e idrauliche, nonché il pronto intervento a seguito di eventi imprevisti ed imprevedibili. Per la **manutenzione programmata**, invece, sono stati approvati 589 progetti per 1,81 miliardi di euro e **consegnati cantieri per lavori pari a 1,64 miliardi di euro**, finanziati principalmente dal Programma Ponti, Viadotti e Gallerie e dall'atto aggiuntivo del Contratto di Programma 2016/2020 a seguito della Delibera Cipess 43/2022. Tali interventi hanno riguardato principalmente il risanamento delle opere d'arte maggiori e minori, il ripristino superficiale e profondo del piano viabile e la relativa segnaletica. Per monitorare e supervisionare, in real-time ed in ottica predittiva, lo stato di conservazione delle parti che compongono le infrastrutture, al processo di ispezione visiva delle opere è stato affiancato un **programma di monitoraggio strutturale del tipo SHM (Structural Health Monitoring)**, che combina sensoristica IoT, piattaforme Big Data e algoritmi Machine Learning. Dal 2023 al 2026 si prevede il monitoraggio di 1.000 ponti, l'installazione di più di 10.000 sensori su un perimetro di oltre 1.000 campate e la gestione di oltre 3,69 GB di dati medi trasmessi giornalmente da ogni router. La manutenzione programmata prevede anche la sostituzione completa degli impianti tecnologici esistenti, progettando sistemi e apparecchiature che, mantenendo lo stesso livello di sicurezza, ottimizzano l'efficienza e riducono i consumi energetici.

Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura stradale gestita da Anas

L'attività svolta da Infomobilità consente di acquisire in tempo reale le informazioni sulla viabilità e di condividerle con le funzioni aziendali deputate alla comunicazione interna ed esterna. La relativa reportistica (mensile, trimestrale, semestrale e annuale), risultante di una mirata attività di Data Analysis, trasmessa alle singole Strutture Territoriali e al management aziendale, consente un puntuale monitoraggio degli eventi, l'individuazione della loro tipologia e localizzazione, l'approfondimento delle cause/concause degli stessi e della loro eventuale ricorrenza sull'intera rete stradale Anas segmentata per tratte di 2 km. Il rilevamento statistico relativo al 2024 evidenzia un numero di incidenti pari a 17.941, di cui 6.357 sinistri classificati come "autonomi"[156]. Gli eventi con esito mortale sono stati 420 mentre 6.702 eventi hanno rilevato la presenza di feriti. La raccolta dei dati e l'attività di Data analysis hanno interessato anche gli eventi meteorologici consentendo l'invio alle Strutture Territoriali - con cadenza mensile, trimestrale, semestrale e annuale - di una specifica reportistica relativa alle conseguenti criticità impattanti sulla rete viaria, tra i quali gli eventi classificati "Allagamenti" e "Frane". L'attività di monitoraggio e analisi degli eventi rilevati sulla rete in gestione, ha consentito, anche quest'anno, nel periodo estivo, di mappare gli eventi classificati "incendi" consentendo di individuare potenziali criticità al fine di attuare tutte le azioni volte a mitigare il fenomeno.

156. Si tratta dei casi di sinistri che non coinvolgono altri veicoli rispetto a quello guidato.

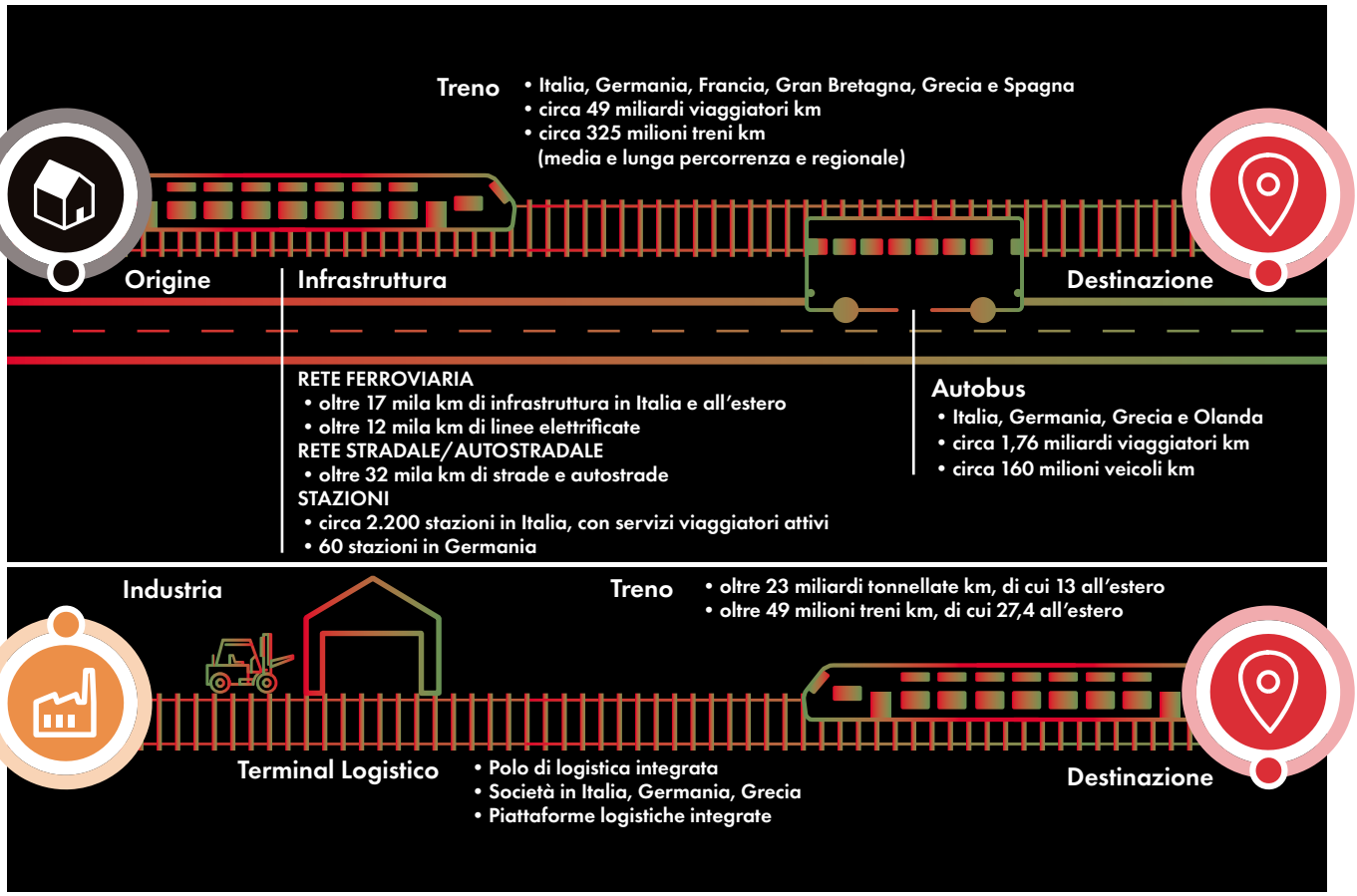
Valore al cliente

ESRS S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

ESRS S4-4 – Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, e efficacia di tali azioni

ESRS S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

L'offerta di servizi integrati, come commentato all'interno del paragrafo *Performance ESRS settori di business*, ha l'obiettivo di garantire un'esperienza di viaggio che risponda alle esigenze specifiche delle persone, con focus su chi usa il trasporto pubblico regolarmente, e di proporsi al mercato come un **operatore di sistema**, sia in Italia sia all'estero, per il trasporto merci.



Stazione...il luogo del movimento

La stazione è il luogo del movimento: esprime il dinamismo di uno **spazio concepito per il viaggio e per lo scambio modale** ed è protagonista di ciclici cambiamenti che accompagnano e stimolano l'evolversi degli stili di mobilità e del tessuto urbano in cui è inserita. La stazione è luogo di trasformazioni, anche nel segno della nuova qualità delle infrastrutture che sempre più richiedono approcci capaci di creare valore e attrattività per i territori, ridurre costi e tempi degli spostamenti, soddisfare una domanda crescente di mobilità nuova. Le stazioni rappresentano il **punto di contatto tra sistema ferroviario e i territori**: il loro funzionamento è anche determinato dalla qualità di questa relazione. Una stazione che funziona bene sa essere parte integrante dell'ambiente - urbano o rurale - che la ospita.
In questa prospettiva il Gruppo è impegnato in un **piano integrato di sviluppo delle stazioni** che include la realizzazione di nuove stazioni e tende a rendere le stazioni esistenti, assieme alle aree circostanti, più sicure e piacevoli e ad aumentare i punti di accesso alla rete ferroviaria con interventi di riqualificazione e di miglioramento di fruibilità, accessibilità, informazione al pubblico e intermodalità.

Rete ferroviaria e stradale...il percorso che unisce

Migliorare la dotazione infrastrutturale di trasporto del Paese, **integrando efficacemente la rete ferroviaria e quella stradale** con altre infrastrutture e i centri urbani, assicurare sicurezza e resilienza delle infrastrutture, accelerare la transizione ecologica e cogliere le opportunità offerte dalle nuove tecnologie per attività di manutenzione e servizi innovativi sono tra le priorità da perseguire per il Gruppo.

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO RFI	**16.879 km[157]**
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7.756 km
Linee a semplice binario	9.123 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	12.277 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.602 km
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO FSE[158]	**474 km**
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO NETINERA	**300 km**

RETE STRADALE IN ESERCIZIO ANAS	**32.323 km**
di cui autostrade	1.293 km

157. Di cui 70 km di rete estera.
158. Gestite dal Gruppo FS fino al 5 agosto 2024.

Treno...il mezzo più ecologico

La mobilità è tra le sfide più complesse che la società moderna è chiamata ad affrontare. A una crescente propensione al movimento si contrappone infatti la ricerca di una **riduzione degli impatti** sull'ambiente. La migliore **qualità della vita** e della **salute delle persone e del territorio** rimane l'obiettivo principale. In questo contesto, **il treno rappresenta il mezzo più ecologico** tra le modalità di trasporto motorizzate, energeticamente più efficiente e con i minori livelli di emissioni.

All'interno del Gruppo, il trasporto su ferro si divide in due principali segmenti, in Italia e all'estero:

- media e lunga percorrenza (servizi Alta Velocità – AV e servizi Intercity – IC);
- regionale.

NAZIONALE - ITALIA

MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

SERVIZI AD ALTA VELOCITÀ



FRECCIAROSSA
fino a 300 km/h: sono treni che viaggiano prevalentemente sulla rete Alta Velocità che si estende lungo l'asse ferroviario nazionale a maggior traffico e a maggior densità di popolazione



FRECCIARGENTO
sono treni ad assetto variabile, caratteristica che consente di viaggiare a velocità più elevate rispetto ai convogli tradizionali e, pertanto, sono utilizzati su percorsi misti che interessano linee tradizionali oltre che ad Alta Velocità



FRECCIABIANCA
percorrono principalmente le linee della rete convenzionale e uniscono i centri urbani di medie e grandi dimensioni con le principali stazioni della rete Alta Velocità, garantendo un'elevata capillarità

SERVIZI INTERCITY



INTERCITY
sono servizi di trasporto di pubblica utilità effettuati su richiesta dello Stato che, sulla base di un Contratto di Servizio, riconosce all'impresa di trasporto dei corrispettivi (servizi "universali"). Riguardano, nello specifico, i servizi Intercity Giorno e Intercity Notte



INTERNAZIONALI
treni Internazionali Eurocity ed Euronight uniscono le principali località italiane a importanti città dell'Austria, della Germania e della Svizzera

REGIONALE

CAPILLARITÀ
rete capillare, in ambito metropolitano, regionale e interregionale, con treni distribuiti su tutto l'arco della giornata

SERVIZI
servizi frequenti nelle aree metropolitane e servizi veloci per collegare i principali poli regionali, assicurando in "stazioni porta" l'interconnessione tra i due diversi livelli di servizio

FLOTTA
acquisto di nuovi treni più moderni e confortevoli (Pop e Rock) e l'arrivo del Blues, il primo treno ibrido a tripla alimentazione, elettrica, diesel e a batterie

INTERNAZIONALE

FRANCIA
collegamenti diurni tra la Francia e l'Italia e un collegamento notturno tra Parigi e Venezia.
Frecciarossa sulla Parigi-Lione-Milano

GERMANIA
trasporto pubblico regionale in Bavaria, Sassonia, Turingia, Repubblica Ceca e Austria, Sud Ovest della Germania, Bassa Sassonia, Meclemburgo-Pomerania.
Nelle aree metropolitane di Berlino, Brandeburgo, Brema e Amburgo.

GRAN BRETAGNA
trasporto passeggeri da Londra (Fenchurch Street) verso Basildon, Southend e Grays, passando in 26 stazioni nell'East London e South Essex.
Da Londra a Birmingham, Manchester, Liverpool, Preston, Chester, Edimburgo e Glasgow

GRECIA
trasporto passeggeri su tre segmenti: intercity (connessioni tra le principali prefetture – da Patras a Alexandroupolis; Dikaia a Florina; Atene e Thessaloniki), suburbano (regioni di Atene, compreso il collegamento per l'aeroporto, Thessaloniki e Patras) e internazionale (Sofia, Belgrado, Bucharest, Skopje)

SPAGNA
Trenitalia, come parte del consorzio ILSA, è tra i primi operatori privati abilitato a entrare sul mercato spagnolo dell'AV.
Il servizio commerciale viene effettuato attraverso il treno ad Alta Velocità Frecciarossa 1000, (con Madrid-Barcellona, Madrid-Valencia/Alicante e Madrid-Malaga/Siviglia) con il brand iryo per una durata di 10 anni, competendo con Renfe e l'operatore francese Ouigo (detenuto da SNCF).

Autobus e tram...per la mobilità pubblica sostenibile

Gli autobus e i tram rappresentano le soluzioni di mobilità più semplici e rapide per ridurre il traffico urbano, tutelare l'ambiente e garantire, attraverso l'integrazione con gli altri mezzi di trasporto, in particolare il treno, un'offerta intermodale per sviluppare il trasporto collettivo e la **mobilità pubblica**.
Anche in questo caso l'offerta del Gruppo è rivolta al mercato nazionale e internazionale.

NAZIONALE

TERRITORIALE
trasporto pubblico locale (urbano ed extraurbano) di importanti città italiane, Padova, Perugia e Salerno. Oltre che di altre città in Campania, Puglia, Umbria e Veneto.
Servizi di trasporto passeggeri a carattere commerciale come il collegamento diretto città di Firenze - The Mall Firenze.

LUNGA PERCORRENZA
servizio integrato costituito con bus dedicati che collegano città di medie dimensioni e località turistiche, in determinati periodo dell'anno (es. Pompei, Sorrento, Cortina d'Ampezzo, etc.) con le Frecce AV in partenza da Bologna, Bolzano, Firenze, Lecce, Milano, Napoli, Roma, Salerno, Torino, Venezia e Verona.

INTERNAZIONALE

GERMANIA
trasporto pubblico su gomma nella regione Renania Settentrionale-Vestfalia, Francoforte sul Meno, Amburgo, Hannover

PAESI BASSI
trasporto pubblico locale attivo nelle aree di Utrecht, Groningen - Drenthe, DAV (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden) a cui si aggiungeranno da dicembre 2024 due ulteriori concessioni; area metropolitana nel Randstad (tra Amsterdam e Rotterdam e L'Aia) e la provincia di Fryslan (Frisia)

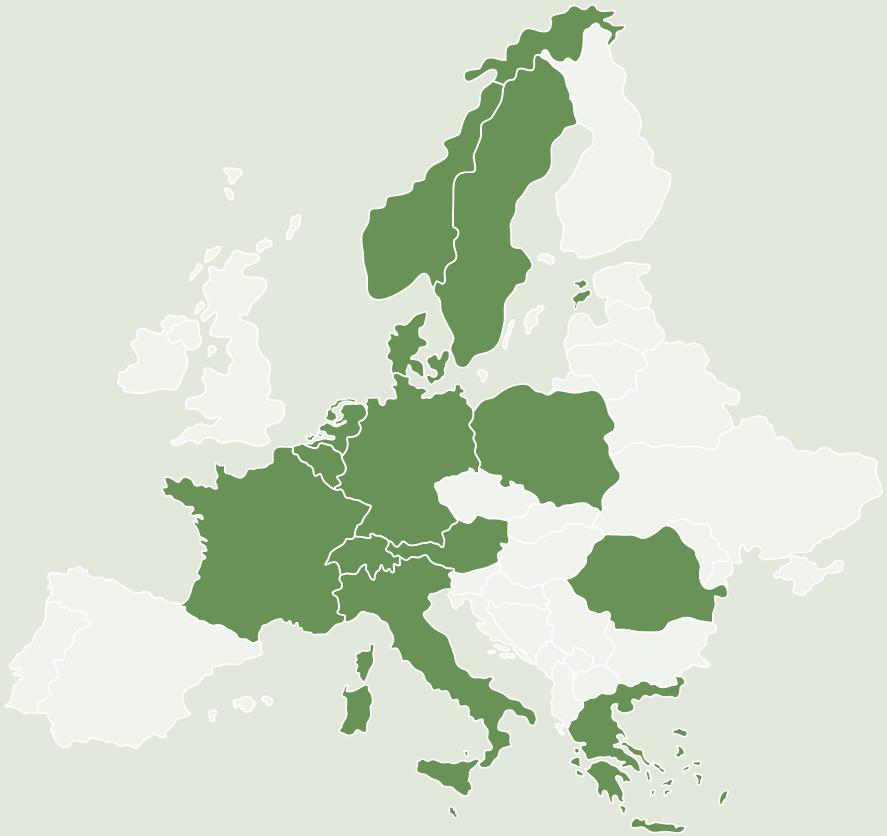
Trasporto merci...per promuovere lo shift modale dalla gomma al ferro

Attraverso il Polo Logistica, il Gruppo intende proporsi al mercato come un **operatore di sistema**, sia in Italia sia all'estero, al fine di contribuire al **miglioramento del sistema del trasporto delle merci e di promuovere lo shift modale**: dalla gomma al ferro, con meno impatti in termini sociali (incidentalità, congestionamento delle infrastrutture stradali) e ambientali (minori emissioni in atmosfera, minori consumi energetici).

L'offerta commerciale del Gruppo si basa su una vasta gamma di collegamenti italiani e internazionali e soddisfa le esigenze dei diversi settori merceologici anche attraverso una strutturazione per Business Unit che permette di garantire il minor time-to-market per i clienti:

TRASPORTO MERCI NAZIONALE

Industry	Intermodal	General
Servizi dedicati alle filiere Siderurgia, Chimica e Automotive	Gamma completa di soluzioni ferroviarie e logistiche dedicate al trasporto di containers, casse mobili, semirimorchi e autoarticolati	Trasporti per l'industria manifatturiera e cantieristica, prodotti per la grande distribuzione e trasporti militari



TRASPORTO MERCI INTERNAZIONALE

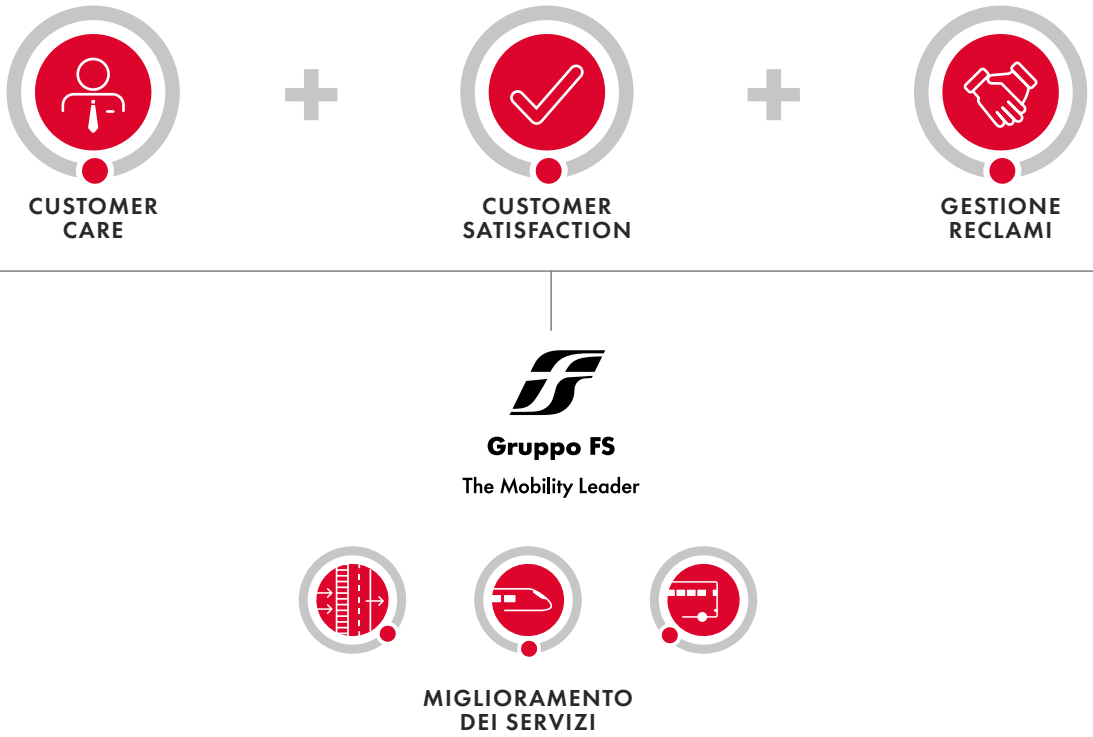
A livello internazionale, il Gruppo offre soluzioni logistiche e ferroviarie in Austria, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Norvegia, Olanda, Polonia, Romania, Svezia e Svizzera.

I principali settori merceologici per i quali il Gruppo offre servizi dedicati sono: chimico, legno e carta, materie prime, minerario, agricoltura, automotive.



Qualità e accessibilità dei servizi

Il Gruppo FS, per offrire servizi di qualità ai passeggeri e ai clienti industriali, ha da tempo implementato un processo per il **monitoraggio della customer care**, in funzione dei parametri dichiarati nelle Carte dei Servizi[159], e **della customer satisfaction**, attraverso indagini volte ad analizzare le aspettative e il grado di soddisfazione di passeggeri e clienti.
Inoltre, è stato implementato un **sistema di monitoraggio dei reclami**[160] che consente di attivare un ascolto attivo delle esigenze dei clienti migliorando l'efficienza e l'efficacia dei servizi.



159. La Carta dei Servizi è lo strumento con il quale la società comunica e rendiconta i principi e gli impegni per migliorare i servizi offerti.
160. Nel documento con il termine "reclami" si intendono le segnalazioni ricevute, mentre con il termine "disservizi" si intendono le problematiche associate ai "reclami". A un reclamo possono essere associati anche più disservizi. Nei reclami si possono individuare anche richieste da parte della clientela su alcuni aspetti del servizio o segnalazioni che non corrispondono a disservizi, ma che sono comunque rilevate in specifiche voci, valutate e riscontrate.

Di seguito sono riportati i principali indicatori sintetici delle performance del Gruppo in Italia.

CUSTOMER SATISFACTION	2024
Infrastruttura ferroviaria (RFI)[161]	
- percezione della stazione nel complesso	98,4%
- percezione della sicurezza nel complesso	95,1%
- percezione servizi di assistenza del circuito Sale Blu	99,2%
Infrastruttura stradale (Anas)[162]	
- percezione del Servizio Pronto Anas	7,8 su 10
Trasporto passeggeri su ferro (Trenitalia)[163]	
- Servizio media e lunga percorrenza[164] percezione del viaggio nel complesso	98,4%
- Servizio regionale[165] percezione del viaggio nel complesso	92,5%
Trasporto passeggeri su gomma (Busitalia e controllate)[166]	
- Servizio urbano giudizio complessivo	91,6%
- Servizio extra-urbano giudizio complessivo	89,5%
Trasporto merci[167]	
- giudizio complessivo	7,6 su 10

161. L'Osservatorio di Mercato RFI, tramite società selezionate con gara europea, svolge da oltre 15 anni le rilevazioni di customer satisfaction. Il monitoraggio della soddisfazione dei viaggiatori per la qualità delle stazioni RFI ('Osservatorio viaggiatori') rappresenta una delle indagini più estese nel panorama italiano. L'indagine prevede rilevazioni mensili della qualità percepita articolate in modo da offrire una visione completa del campione-stazioni su base trimestrale. È condotta tramite interviste face to face (di tipo C.A.P.I. Computer Assisted Personal Interview) in stazione alle persone in partenza sulla base di questionari che prevedono sia risposte precodificate, per consentire ai viaggiatori di esprimere con un "voto da 1 a 9 il proprio livello di soddisfazione/insoddisfazione per i diversi aspetti della stazione e dei servizi offerti, sia risposte "aperte", per raccogliere dalla voce dell'intervistato suggerimenti sulle aree di miglioramento. La rilevazione della qualità dei servizi di assistenza in stazione alle persone con disabilità e a ridotta mobilità - erogati dalle Sale Blu RFI in un circuito di stazioni diffuse su tutto il territorio - è oggetto di una specifica indagine ('Osservatorio Sale Blu') condotta su base mensile tramite interviste di tipo C.A.T.I. (Computer Assisted Telephone Interview) su un campione di viaggiatori che hanno usufruito del servizio nel mese precedente (da programma circa 3.600 persone).
162. L'indagine è condotta attraverso questionari semi-strutturati somministrati con modalità C.A.W.I. (Computer Assisted Web Interviewing) e C.A.T.I. (Computer Assisted Telephone Interview) su un campione individuato con un campionamento casuale tra i clienti che hanno contattato il Servizio Pronto Anas nel periodo di riferimento e che hanno fornito il proprio consenso a partecipare alla ricerca.
163. La qualità percepita viene rilevata attraverso indagini periodiche con passeggeri di età superiore a 14 anni con riferimento alla loro esperienza di viaggio sui treni gestiti dal Gruppo (media - lunga percorrenza e corto raggio - locale/regionale). La rilevazione avviene attraverso interviste face to face e interviste telefoniche. Le interviste face to face sono effettuate in stazione alla partenza/arrivo del treno. Le interviste telefoniche con tecnica CATI (Computer Assisted Telephone Interview) sono realizzate contattando nuovamente l'intervistato entro i due/tre giorni successivi al viaggio. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, 1 esprime la minima e 9 la massima soddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.
164. Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 5.800 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, brand.
165. Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 9.170 interviste. Tale numerosità consente anche di effettuare un approfondimento sulla clientela che viaggia su 35 principali linee ferroviarie regionali distribuite sull'intero territorio nazionale.
166. La metodologia adottata per le indagini è la rilevazione sul campo, che prevede interviste ai clienti nel momento della fruizione dei servizi, così da raccogliere in tempo reale il livello di soddisfazione.
La modalità di rilevazione ha riguardato quindi interviste CAPI (face to face), sia in ambito urbano, sia in ambito extraurbano. Il piano di campionamento è stato di tipo stratificato per bacini e linee, con estrazione delle unità statistiche di tipo casuale.
Oltre al profilo socio comportamentale, l'indagine ha rilevato la percezione dei clienti sulla qualità del servizio reso (Customer Satisfaction), utilizzando la scala di valutazione da 1 a 10. La percezione viene rilevata sia in relazione a una valutazione globale del servizio, sia relativamente a singoli aspetti del servizio stesso. Le indagini di customer satisfaction hanno riguardato i servizi urbani ed extraurbani gomma di Busitalia e controllate e il servizio ferroviario svolto in Umbria. È stata inoltre rilevata la soddisfazione sui servizi sostitutivi offerti da Busitalia Rail Service (sostitutivi, servizio aeroportuale Orio al Serio, linee a lunga percorrenza Calabria) e sul servizio attivo in Toscana per l'Outlet The Mall. I risultati consolidati delle indagini effettuate nei mesi di maggio e di novembre/dicembre sul trasporto pubblico locale sono stati consolidati ponderando i valori di customer ottenuti per singolo bacino al corrispondente numero dei passeggeri trasportati. Complessivamente gli intervistati sono stati 3.635 per i servizi urbani e 2.918 per i servizi extraurbani.
167. Le Società del Polo Logistica, per misurare il livello di gradimento dei servizi offerti, conducono una indagine di Customer Satisfaction attraverso la somministrazione di un questionario online strutturato in modo che il cliente possa fornire un punteggio, nella scala da 1 a 10, su aspetti del servizio erogato ritenuti essenziali.

PUNTUALITA' DEL TRASPORTO PASSEGGERI	2024
Trasporto passeggeri su ferro (Trenitalia)[168]	
- Servizi a mercato (Frecce) % di treni in arrivo entro la soglia di 10' dall'orario previsto	72,9%
- Servizio universale (Intercity giorno e Intercity notte) % di treni in arrivo entro la soglia di 15' dall'orario previsto	81,9%
- Servizio regionale % di treni in arrivo entro la soglia di 5' dall'orario previsto	91,3%
Trasporto passeggeri su gomma (Busitalia e controllate)	
- Servizio urbano % corse in partenza puntuali	98,2%
- Servizio extra-urbano % corse in partenza puntuali	98,3%

NUMERO DI RECLAMI PERVENUTI	2024
Infrastruttura ferroviaria (RFI)[169]	**8.502**
Infrastruttura stradale (Anas)[170]	**1.877**
Trasporto passeggeri su ferro (Trenitalia)[171]	
- Servizio media e lunga percorrenza	40.274
- Servizio regionale	44.803
Trasporto passeggeri su gomma (Busitalia e controllate)[172]	**3.615**

168. Dati relativi all'intero anno di rendicontazione ma certificati dal gestore dell'infrastruttura fino a giugno 2024. Sono considerati arrivati in ritardo tutti i treni giunti a destinazione oltre la soglia indicata (nessuna esclusione).
169. Il canale principale utilizzato per la segnalazione dei disservizi messo a disposizione è "RFI Risponde" raggiungibile dalla home page del sito istituzionale www.rfi.it. Le principali segnalazioni (circa il 60% dei disservizi segnalati) hanno riguardato le informazioni al pubblico, il comfort delle stazioni, la sicurezza in stazione, il rispetto per l'ambiente.
170. I reclami, gestiti centralmente attraverso il Servizio Clienti e i diversi e molteplici canali di contatto messi a disposizione dei clienti (telefono, e-mail, pec, live chat, sito, appuntamento, whatsApp, telegram, canali social, posta), sono registrati attraverso un sistema di Customer Relationship Management (CRM).
171. I reclami sono gestiti tramite una piattaforma informatica integrata nel Customer Relationship Management, che consente l'analisi e la presa in carico degli stessi in sinergia con gli altri canali di contatto con la clientela (quali, ad esempio, le biglietterie, i centri di assistenza alla clientela in stazione, il web, il call center, la posta tradizionale, l'e-mail).
172. L'azienda è conforme alle misure della Delibera 28/2021 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di reclami. Ha pubblicato sul proprio sito internet una sezione dedicata ai reclami, con tutte le misure che rendono il processo di inoltro e riscontro dei reclami più fluido ed efficace per la clientela. In particolare, la nuova procedura definisce chiaramente tempi di inoltro e tempi di riscontro al reclamo, canali per l'invio delle segnalazioni, requisiti e caratteristiche della risposta fornita ai clienti e rimedi che il cliente può adottare in caso di riscontro non soddisfacente.

Di seguito sono riportate le principali informazioni riguardo le indagini di **customer satisfaction effettuate dalle società del Gruppo che offrono servizi di trasporto su ferro e gomma all'estero**.

Regno Unito

Il Gruppo FS opera in UK attraverso Trenitalia c2c, società che offre il servizio di trasporto passeggeri tra Londra e l'Essex.
I risultati pubblicati a dicembre 2024 da"Transport Focus", società indipendente che si occupa di monitorare la customer satisfaction in UK, rilevano un livello di soddisfazione dei clienti pari a 93/100 (viaggio nel complesso).

Francia

Nel 2024, il 97% dei clienti che usufruiscono dei servizi offerti dal Gruppo FS in Francia, attraverso la società Trenitalia France, risultano soddisfatti.

Spagna

Le indagini di customer satisfiction relative ai servizi svolti da iryo, società partecipata da Trenitalia e attiva in Spagna, sono effettuate attraverso una survey online in cui viene richiesto ai viaggiatori di attribuire un punteggio da 1 a 10 a diverse dimensioni di analisi (soddisfazione del viaggio, attese, esperienza a bordo treno, etc.). I dati 2024 registrano un Net Promoter Score (NPS)* pari a 66,4%.

*Il Net Promoter Score è un indice che misura la disponibilità dei clienti a raccomandare ad altri i prodotti o servizi offerti da un'azienda. L'indice si calcola sottraendo la percentuale dei clienti "detrattori" (coloro che hanno assegnato un giudizio inferiore o uguale a 6) dalla percentuale dei clienti "promotori" (coloro che hanno assegnato un giudizio di 9 o 10).

Olanda

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV prevede lo svolgimento di un'indagine "Barometro OV*", su base nazionale, per tutte le tratte e le società concessionarie. L'indagine 2024, alla data di redazione del presente documento, non è stata ancora pubblicata.

*"OV-Klantbarometer" è un'indagine nazionale, svolta da un soggetto terzo, sulle opinioni dei viaggiatori del trasporto pubblico (urbano e regionale). I viaggiatori hanno la possibilità di valutare diversi aspetti del servizio. La ricerca si svolge annualmente, su base trimestrale, su autobus, tram, metropolitane, treni regionali e navi. Le aree di indagine corrispondono in gran parte alle aree in cui operano i concessionari del servizio di trasporto pubblico.

Germania

Il gruppo Netinera, per il monitoraggio della puntualità e della soddisfazione dei passeggeri, utilizza una metodologia definita dall'Autorità per i Trasporti Pubblici su base regionale e in funzione della tipologia di servizio offerto. Per tale motivo, non sono disponibili indicatori di sintesi a livello di gruppo o di società.

Grecia

Hellenic Train monitora trimestralmente la soddisfazione dei passeggeri (es. attraverso survey e tecnica del mystery client). L'analisi viene svolta da un soggetto terzo. Il campione analizzato è stato pari a 2.000 passeggeri (include tutti i segmenti di business: lunga percorrenza, interurbano, regionale). Nel 2024, il valore relativo alla "soddisfazione del viaggio nel complesso" è risultato pari a 56,5%.

Security, sicurezza informatica e privacy

ESRS S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

ESRS S4-4 – Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, e efficacia di tali azioni

ESRS S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Garantire la **massima sicurezza delle stazioni e dei treni**, per tutelare i viaggiatori e il personale in servizio, **presidiare e proteggere** costantemente **i sistemi e le infrastrutture del Gruppo** attraverso lo svolgimento di attività di cyber security volte a garantire la continuità dei propri servizi, nonché **la riservatezza, l'integrità e la disponibilità delle informazioni** proprie e di clienti, stakeholder e partner di riferimento rappresentano una priorità per il Gruppo.

Security

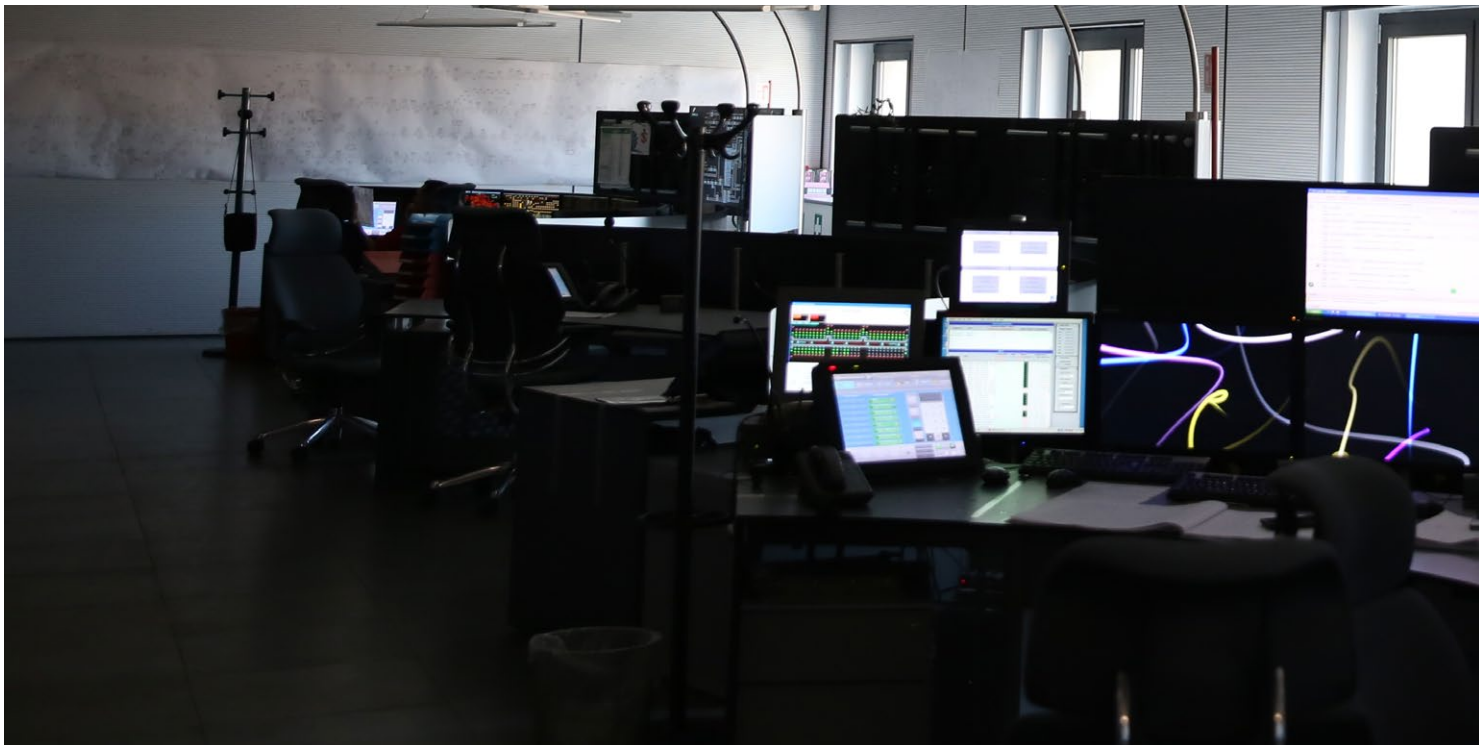
La sicurezza e la tutela del personale, dei viaggiatori e dei frequentatori delle stazioni, dei beni e del know-how rappresentano per il Gruppo un valore essenziale. Proprio in quest'ottica, dal primo gennaio 2023 è operativa **FS Security**, la società del Gruppo FS interamente dedicata a garantire la **sicurezza** dei treni, delle stazioni, dei dipendenti e dei viaggiatori.
Oltre 1.000 professionisti altamente qualificati lavorano per fornire servizi di security per tutto il Gruppo FS, offrendo soluzioni efficienti, integrate e su misura e interfacciandosi con enti, organismi di settore e istituzioni dedicate alle attività di sicurezza.
Il Gruppo FS ha sviluppato un approccio strutturato per affrontare gli impatti legati alla sicurezza, adottando **interventi concreti per proteggere il personale e i viaggiatori**, combinando prevenzione, formazione e tecnologia.
Al fine di **tutelare il personale frontline**, sono stati forniti programmi avanzati di formazione sulla gestione delle emergenze e autodifesa, ed è stato promosso l'uso dell'app "Board Support" per segnalare situazioni critiche a bordo treno alle Forze dell'Ordine presenti sul convoglio. Parallelamente, il **contrasto ai furti a bordo treno e negli asset ferroviari** è stato rafforzato con nuovi sistemi di videosorveglianza, miglioramento dei controlli agli accessi e una collaborazione più stretta con la Polizia Ferroviaria.
Per garantire la **sicurezza del personale in trasferta**, è stato potenziato il modello di Travel Security con protocolli avanzati e monitoraggio dei rischi internazionali. Inoltre, è stata ampliata l'offerta formativa su Travel Security, protezione civile e contrasto alle infiltrazioni mafiose.
Un'altra area di intervento riguarda l'**espansione dei sistemi antifrode**, con tecnologie avanzate per monitorare le transazioni economiche e prevenire l'acquisto fraudolento di biglietti ferroviari. Queste iniziative hanno rafforzato la capacità di prevenire e gestire le emergenze, migliorando la sicurezza complessiva per dipendenti e viaggiatori.
Di seguito, si riportano le principali statistiche sulla security:

STATISTICHE SULLA SECURITY	2024
Aggressioni al personale ferroviario	395
Furti in stazione	1.117
Furti a bordo treno	2.067
Furti di rame in esercizio	239
Furti di rame in deposito	12

Fonte: Database FS Security per Aggressioni e Furti rame, dati Ministero dell'Interno per Furti a bordo treno e in stazione.

Sicurezza informatica

Il Gruppo FS cura la propria strategia di cyber security adottando un **approccio integrato** che combina **sicurezza fisica e digitale**, consapevole dei rischi crescenti legati alla digitalizzazione e alle minacce informatiche. Gli asset ferroviari, treni, autobus, stazioni, binari, dispositivi dei dipendenti e sistemi informatici dei fornitori sono sempre più interconnessi tra loro, e la compromissione di uno solo di questi elementi potrebbe generare un effetto a catena in grado di causare disservizi nella circolazione e impatti sulla clientela.
In questo contesto sfidante, il Gruppo FS si è impegnato a garantire elevati livelli di sicurezza interna attraverso **tecnologie d'avanguardia** e l'aggiornamento continuo delle **linee guida in ambito sicurezza**, migliorando la capacità di rilevare e neutralizzare le minacce informatiche. Inoltre, l'integrazione di soluzioni tecnologiche avanzate, unita al rigoroso **rispetto degli standard internazionali** di sicurezza informatica, ha contribuito a consolidare la sicurezza dell'ambiente digitale del Gruppo.
Il Gruppo garantisce un approccio coerente e uniforme sulla sicurezza fisica e cibernetica tramite un **Modello di governance della security** che individua nella direzione Security (e nella famiglia professionale Security) la struttura Cyber & Information Security dedita a indirizzare l'attuazione del modello di sicurezza cibernetica. Sempre in conformità al nuovo modello di governance, è operativa nella società FS Technology la Business Unit denominata Cyber Security Solutions & Operations con la responsabilità di implementare "solutions" e "operations" rispetto alle linee di indirizzo della Capogruppo.
Il Gruppo inoltre vanta il **Cyber Defence Center**, un polo d'eccellenza che integra risorse avanzate per identificare, prevenire e contrastare gli attacchi informatici. Al suo interno opera il Cyber Security Operations Center (C-SOC), attivo H24, garantendo la protezione delle postazioni di lavoro e dei sistemi informativi del Gruppo. Attraverso tecnologie all'avanguardia, Big Data e intelligenza artificiale, il Cyber Defence Center assicura la sicurezza dei processi aziendali e della circolazione ferroviaria.
Nel corso del 2024 il team di analisti del security incident team ha rilevato, contrastato e neutralizzato **oltre 4.700 attacchi informatici**.
Grande rilevanza in questo contesto assume il ruolo preventivo del **servizio di threat intelligence**, una complessa attività preventiva in cui esperti analisti ricercano e individuano continuamente nuove minacce e percorsi di attacco specifici. Il servizio di threat intelligence è inoltre supportato da un **team interno di malware analysis**, composto da specialisti in grado di scomporre il codice dei malware e analizzarne il



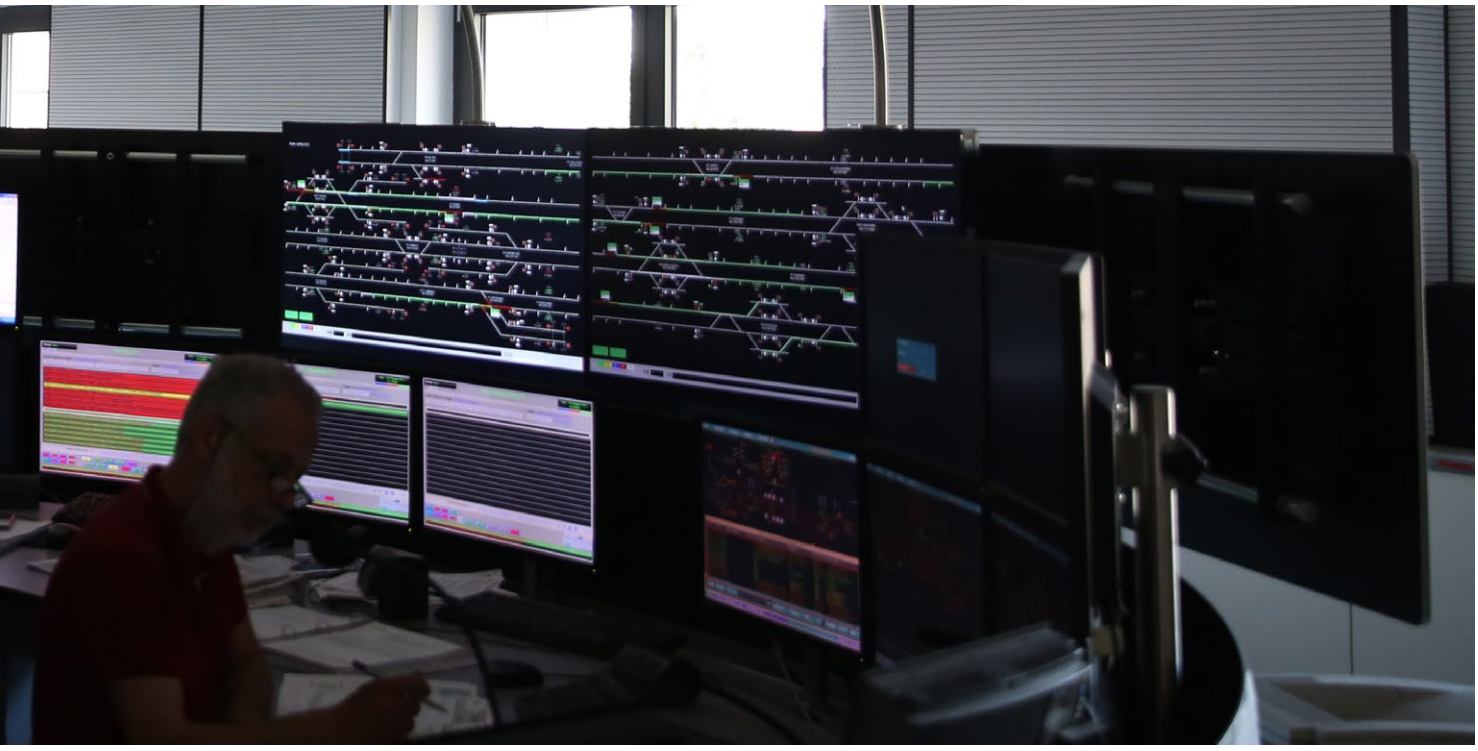
comportamento con l'obiettivo di individuare minacce non conosciute e produrre internamente bollettini contenenti Indicatori di Compromissione (IoC), ovvero vettori di attacco che potrebbero interessare tutti i settori, e condividerli con le Istituzioni e con gli altri Operatori di Servizi Essenziali.
A completare l'organizzazione Cyber in FS Technology concorrono poi le aree responsabili della definizione delle architetture e dell'ingegneria dei sistemi di sicurezza (Cyber Security Architectures & Engineering), nonché alla gestione dei progetti, dei contratti e del reporting di struttura (Project e Program Management).

Privacy – Data Protection Officer

Per le informazioni riguardo le principali misure volte a garantire la protezione dei dati di clienti, dipendenti, fornitori e altri soggetti terzi si rimanda al paragrafo *Data Protection Department* della Relazione sul governo societari e gli assetti proprietari.
In riferimento alle **violazioni di dati personali (data breach[173])**, in base alle previsioni del Regolamento (UE) 2016/679, nel 2024 si sono registrati 31 casi, di cui 11 hanno riguardato dipendenti del Gruppo e 20 sono relative a clienti.

Con l'obiettivo costante di **promuovere la cultura della Data Protection**, nell'ambito delle attività di formazione e informazione, nel corso del 2024 il Gruppo:

- è stato tra i primi firmatari e ha aderito al Privacy Tour 2024, progetto del Garante per la Protezione dei Dati Personali per promuovere nei piccoli comuni e nel meridione i temi della protezione dei dati, dell'educazione digitale e dell'uso consapevole delle nuove tecnologie, tra cui l'intelligenza artificiale. L' 11 aprile 2024 la Stazione di Messina Centrale (Sala Mazzoni) ha ospitato la conferenza stampa inaugurale dell'iniziativa e il giorno successivo si è svolto l'evento al Teatro Vittorio Emanuele dal titolo "Privacy: informazione è protezione";
- sempre nell'ambito del Privacy Tour e con il patrocinio del Garante per la Protezione dei Dati Personali, insieme ad altri partner, è impegnato nel progetto "Per un'equità digitale al femminile: contrasto ai Bias di Genere nel trattamento dei dati personali". Il progetto si propone di esaminare le modalità attraverso cui il trattamento dei dati personali basati sull'utilizzo dell'AI possa interferire nell'impiego e ripetizione di stereotipi di genere, producendo risultati algoritmici discriminatori in particolare nei confronti delle donne, promuovendo equità, inclusività e rappresentazione corretta di tutte le realtà di genere in linea con quanto previsto dal Goal 5 dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.



173. Una violazione di sicurezza che comporta - accidentalmente o in modo illecito - la distruzione, la perdita, la modifica, la divulgazione non autorizzata o l'accesso ai dati personali trasmessi, conservati o comunque trattati.

INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE

Condotta delle imprese

Tema di I° livello	Tema di II° livello	I	R	O
Conduzione etica e responsabile del business	Etica, integrità e trasparenza nel business	✓	✓	✓
	Lotta alla corruzione		✓	✓
Sostenibilità della catena di fornitura	Acquisti responsabili		✓	
	Gestione responsabile dei fornitori		✓	

Politiche e strumenti gestionali

- Codice etico
- Politica di Sostenibilità
- Policy di Risk Management
- Policy Anti-corruption
- Policy Antitrust
- Sistema di controllo interno e gestione dei rischi
- Sistema di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione
- Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing
- Sistemi di gestione

Governance

ESRS 2 GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

Per le informazioni riguardo il ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo, si rimanda al paragrafo *Consiglio di Amministrazione di FS SpA* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS 2 IRO-1 - Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati alla condotta delle imprese** è descritto nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

ESRS G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese

ESRS G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori

I valori e gli standard di comportamento contenuti nel Codice Etico, e qui di seguito rappresentati, riflettono l'**impegno del Gruppo a far sì che tutte le persone, interne o esterne al Gruppo, agiscano sempre nel massimo rispetto della Legge e dei principi etici**.

Integrità e onestà
Integrità e onestà si vedono nelle grandi scelte ma anche nelle azioni quotidiane. Hanno a che fare non solo con il rispetto delle norme, di per sé non sufficiente, ma anche con quei comportamenti sinceri, leali e trasparenti che ti fanno sentire in pace, anche quando nessuno ti osserva. Sono la base per agire correttamente e comunicare in modo chiaro e coerente.

Responsabilità e consapevolezza
La responsabilità è nel DNA delle nostre persone. È la consapevolezza del ruolo che ognuno di noi ha per i clienti, per i colleghi e per i paesi in cui operiamo. Siamo consapevoli della sicurezza e del valore dei nostri clienti, delle nostre persone, dei mezzi e delle infrastrutture, dell'ambiente e delle comunità in cui operiamo.

Passione
Siamo appassionati del nostro mestiere, anche se ne conosciamo fatiche e difficoltà. Puntiamo all'eccellenza, a far del nostro meglio e a migliorare nel tempo. Questo ci rende in ogni momento i migliori ambasciatori del Gruppo.

Coraggio e autocritica
Le grandi innovazioni nascono dal coraggio di cambiare e dall'integrazione delle differenze. Puntiamo sempre all'innovazione, accettiamo le idee diverse dalle nostre e trasformiamo gli sbagli in opportunità di crescita e miglioramento.

Apertura e rispetto
Essere aperti e rispettosi significa considerare le differenze una ricchezza e accoglierle come stimolo alla creatività e occasione per la comprensione dell'altro, che sia un collega, un cliente o qualunque altra persona. Sono alla base dell'equità e del riconoscimento del merito.

Gioco di squadra
Ognuno di noi è parte di una squadra che può realizzare grandi sfide lavorando insieme in modo coeso e integrato. Essere un team significa anche collaborare in un clima di apertura, dove regnano partecipazione e feedback costruttivi, per il benessere comune.

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti sulla condotta d'impresa.
Inoltre - in coerenza con i principi di sostenibilità, responsabilità, trasparenza, etica e integrità - il **Gruppo FS ha adottato specifiche politiche** in merito alla gestione delle questioni legate alla corruzione e alla concorrenza, la **"Policy Anti-corruption"** e la **"Policy Antitrust"**.
In merito alla gestione responsabile e sostenibile dei fornitori, l'attività negoziale delle società del Gruppo FS si ispira ai principi dettati dal trattato UE a tutela della concorrenza ed è disciplinata dalle *Linee Guida per le Attività Negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*, consultabile anche online sui portali d'acquisto delle società del Gruppo.
Così come richiamato all'interno del **Codice etico**, il Gruppo si impegna a:

- **garantire** la massima ed effettiva concorrenza e parità di trattamento;
- **selezionare** fornitori e business partner e i loro prodotti in base a criteri quali qualità, prezzo, prestazioni ambientali e altri requisiti di necessità e utilità aziendale, secondo modalità dichiarate e trasparenti;
- **garantire** diligenza, buona fede, correttezza e

rispetto delle procedure interne nel corso delle trattative negoziali e nell'esecuzione del contratto con fornitori e business partner;
- **garantire** la trasparenza delle operazioni e la tracciabilità dei flussi finanziari;
- **non sfruttare** eventuali lacune contrattuali di informazioni nonché condizioni di debolezza economica.

Il Gruppo riconosce, pertanto, l'importanza di integrare e consolidare considerazioni di sostenibilità nella gestione della propria catena di fornitura, quale condizione fondamentale per il miglioramento delle performance economiche, ambientali e sociali del Gruppo, nonché per garantire la gestione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti sui lavoratori della catena del valore. A tal proposito, FS Italiane ha inoltre emesso delle linee guida **di Gruppo in tema di approvvigionamenti sostenibili**, in armonia con i processi di business esistenti all'interno delle diverse società operative, con l'obiettivo di:

- individuare gli elementi necessari alla definizione di politiche e standard di Sustainable Procurement e al loro consolidamento;
- standardizzare i principi di sostenibilità e sollecitare la loro integrazione nelle procedure e nella gestione degli acquisti;
- integrare i requisiti e le linee guida date dagli standard internazionali rilevanti nell'ambito del Sustainable Procurement.

Sulla base di questa impostazione, le società del Gruppo adeguano le proprie procedure in materia, grazie a un percorso che vede coinvolte funzioni specializzate in tema di acquisti, di sostenibilità e altre funzioni che partecipano ai processi di approvvigionamento.
Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
CONDUZIONE ETICA E RESPONSABILE DEL BUSINESS						
• **Raccolta interesse** a livello societario ad avviare il progetto di certificazione del proprio sistema di gestione anticorruzione • **Incontri con le società** per condividere il percorso intrapreso da FS per la certificazione del proprio sistema di gestione anticorruzione e il relativo materiale di supporto Raccolta interesse a livello societario ad **avviare un percorso di certificazione** per il sistema di gestione anticorruzione • Incontri con le società operative per condividere il percorso intrapreso da FS e relativo materiale di supporto per la certificazione del proprio sistema di gestione anticorruzione		Definizione entro il 2025 di un **Action Plan** sull'estensione del progetto di **certificazione dei sistemi di gestione anticorruzione** alle principali società controllate da FS	N.A.	In corso	**N.A.**	16

Azioni	Ambito	Target	Valore base e anno base	Stato	Risultati 2024	SDGs (Agenda 2030)
• **Pubblicazione** del documento contenente la regolamentazione dell'Internal Quality Review (IQR) sulle funzioni anti-corruption delle società controllate da FS[174]. L'IQR è una attività di analisi volta a verificare l'aderenza delle attività anti-corruption societarie al corpus normativo di Gruppo in materia. Il documento prevedrà che ciascuna funzione sia sottoposta a IQR almeno ogni cinque anni. • **Individuazione** delle prime tre funzioni societarie su cui effettuare l'IQR nel 2025 secondo gli indicatori e la metodologia indicata nel documento e relativa pianificazione (il documento prevedrà che la pianificazione venga fatta anno per anno sulla base del "ranking" derivante dai già menzionati indicatori).		**Svolgimento** entro il 2030 dell'IQR su 18 funzioni anti-corruption societarie	N.A.	In corso	**N.A.**	16
• Partecipazione a **programma di accelerazione** dedicato al tema della due diligence relativa ai diritti umani tenuto da Global Compact Network Italia • **Formazione** sul tema due diligence per figure strategiche • **Creazione GdL** con le funzioni interne e principali società operative impattate per avvio percorso di *Due Diligence* sulla catena del valore • **Pubblicazione policy** sui diritti umani		**Implementazione sistema di gestione** della due diligence sui diritti umani di Gruppo entro il 2027	N.A.	In corso	Definito **piano di azione sul percorso di Due Diligence** sulla catena del valore del Gruppo FS	16
SOSTENIBILITÀ DELLA CATENA DI FORNITURA						
• Go-live del **sistema di Rating ESG** degli operatori economici/fornitori • Progetto pilota per verifiche documentali e on-site • Aggiornamento delle **regole di Gruppo** (condizioni generali di contratto) • Attivazione del programma per il miglioramento delle performance ESG (**Supplier Growth Program**)		**5 mila fornitori** coinvolti/registrati sulla piattaforma Rating ESG dal 2026 100% fornitori valutati in ottica ESG dal 2026 Applicare una **soglia minima al Rating ESG (1,5 su 3)** per l'iscrizione su tutti i sistemi di qualificazione di Gruppo dal 2029	N.A.	In corso	**Registrati 452** operatori economici/fornitori e **143 hanno ottenuto il Rating ESG**	12

Legenda

Gruppo FS · Catena del valore · Infrastruttura ferroviaria · Infrastruttura stradale · Trasporto passeggeri · Trasporto merci · Urbano · n Contribuzione ai SDGs

174. Alla data del presente report, sono 18 le società considerate (es. le società dotate di una funzione cui sono attribuite responsabilità in materia di anti-corruption in virtù di missione organizzativa o di contratto di service e che sono dotate di un modello anticorruzione societario). Non rientrano nel perimetro dell'IQR le società che hanno ottenuto la certificazione 37001.

Conduzione etica e responsabile del business

ESRS G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

Per le informazioni riguardo le principali procedure volte a prevenire, individuare e gestire le asserzioni in materia di corruzione attiva e passiva si rimanda al paragrafo Sistemi di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Nella tabella sotto riportata vengono indicati i dati relativi alla **formazione erogata nel Gruppo in relazione alle procedure e politiche anticorruzione, attiva e passiva**:

NUMERO DI DIPENDENTI FORMATI	2024
Dirigenti	691
Quadri	9.419
Impiegati	27.438
Operai	5.353
Totale	**42.901**
- di cui appartenenti a funzioni a rischio[175]	**31.647**

La Policy e il Modello Anti-Corruption riconoscono il **valore della formazione e comunicazione nell'ambito del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione**, nella convinzione che la conoscenza delle regole poste a presidio dell'agire e la diffusione di una cultura dell'integrità costituiscono presupposti indispensabili per la consapevole applicazione della disciplina in materia.

Nel 2024 le **iniziative formative rilevanti ai fini anticorruzione** svolte in FS sono state:

- 2 pillole formative erogate a tutti i dipendenti (sul nuovo Framework Anti-Corruption e sulla Policy Anti-Corruption);
- il corso digital sui "Facilitation Payment" rivolto a target specifici, individuati anche a seguito del risk assessment anticorruzione;
- il corso e-learning sulla norma UNI ISO 37001:2016 per tutti i dipendenti;
- il workshop "Cosa significa certificare il proprio sistema di gestione per la prevenzione della corruzione" per i primi riporti dei Chief;
- il corso e-learning "Le segnalazioni nel Gruppo FS: il whistleblowing" per tutti i dipendenti.

Inoltre, la funzione Anti-Corruption di FS è intervenuta nelle **sessioni 2024 della "Recruiting Academy"** sul tema dei presìdi anticorruzione del processo di reclutamento e negli incontri di induction per i neoassunti del Gruppo FS sui temi della legalità, integrità e diffusione della cultura anti-corruption.

Le **iniziative su temi intersocietari (pillole, corsi digital, ecc.) sono messi a disposizione delle società del Gruppo**.

Come ulteriore strumento di diffusione e rafforzamento della cultura anticorruption si sono tenuti **6 incontri di famiglia professionale Anti-Corruption**.

Nell'ambito del progetto di certificazione UNI ISO 37001:2016, nel corso del 2024 si sono svolte **12 edizioni del corso per Auditors interni 37001, a cui hanno partecipato circa 200 risorse del Gruppo**.

A seguito dell'aggiornamento della Policy Anti-Corruption, in collaborazione con Communication, si è proceduto a pubblicare il documento sui siti internet e intranet, aggiornando contenuti e grafica di tale sezione e affiggendo locandine nelle sedi del Gruppo FS.

In occasione della "Giornata internazionale contro la corruzione", è stata inoltre pubblicata una news sulla intranet per ribadire l'impegno del Gruppo FS a incentivare e promuovere la diffusione di una cultura aziendale ispirata alla "zero tolerance for corruption".

Infine, si specifica che anche alcuni **membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo** di FS hanno partecipato a un incontro formativo in materia di corruzione attiva e passiva e, in particolare, sulla norma UNI ISO 37001:2016.

ESRS G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva

Per le informazioni riguardo i casi accertati di corruzione attiva e passiva si rimanda al paragrafo Sistemi di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

175. L'individuazione dei dipendenti appartenenti a funzioni a rischio è stata effettuata in coerenza con la Policy Anti-Corruption di Gruppo la quale individua le seguenti aree come più sensibili: a) Rapporti con la Pubblica Amministrazione (intesa in tutte le sue articolazioni) b) Rapporti con le terze parti c) Business Partner, Promotori e Consulenti Commerciali d) Omaggi e ospitalità e) Facilitation and extortion payments f) Rapporti con organizzazioni politiche e sindacali g) Affidamenti di incarichi di consulenza, specialistici e professionali h) Affidamenti lavori e fornitura di beni e servizi i) Operazioni straordinarie j) Selezione, assunzione, gestione e sviluppo del Personale k) Sponsorizzazioni, Co-marketing (e/o partnership), contributi ad associazioni, enti e fondazioni ed erogazioni liberali l) Ottenimento e gestione di finanziamenti/contributi pubblici o privati m) Gestione del patrimonio immobiliare n) Registrazioni contabili.

ESRS G1-5 – Influenza politica e attività di lobbying

Il Gruppo **non elargisce contributi, diretti o indiretti e sotto qualsiasi forma**, a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche e sindacali, a loro esponenti e candidati, tranne quelli dovuti in base a normative specifiche.
I rapporti con Partiti, Movimenti, Comitati e Organizzazioni politiche e sindacali sono intrattenuti esclusivamente dalle funzioni aziendali a ciò formalmente delegate (art. *5.5* del Codice Etico del Gruppo FS).
Per quanto concerne le **attività di lobbying**, si rimanda al paragrafo *Interventi normativi di interesse trasversale del Gruppo FS* del capitolo *Quadro normativo e regolamentare*.
Ferrovie dello Stato Italiane SpA è iscritta nel registro dell'UE per la trasparenza[176]. I membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo di FS SpA non hanno ricoperto, nei due anni precedenti la nomina nel periodo di riferimento attuale, una posizione comparabile nella pubblica amministrazione (comprese le autorità di regolamentazione).

Sostenibilità della catena di fornitura

Nel 2018 è stato avviato il Progetto "Sustainable Procurement e Supply Chain Management" attraverso un Gruppo di Lavoro interfunzionale.
Il Gruppo di Lavoro ha il **compito di integrare considerazioni ambientali e sociali nella fase di approvvigionamento** e successivamente migliorare le performance di sostenibilità della supply chain attraverso la **definizione di un processo** che rafforzi la capacità di identificazione e gestione degli impatti - ambientali, sociali ed economici - a essa associati.
Il processo[177] definito inizia con la **valutazione delle performance di sostenibilità**, effettuata annualmente tramite una piattaforma informatica dedicata, **attraverso la somministrazione all'operatore economico di un questionario** articolato in **4 aree di analisi**, a loro volta **suddivise in sezioni** all'interno delle quali sono presenti le domande a cui rispondere al fine di generare il punteggio/rating ESG.

1. Informazioni generali
• Dati generali
• Relazione con il Gruppo
2. Ambiente
• Sistema di gestione ambientale
• Energia ed emissioni
• Economia circolare e gestione delle risorse
3. Governance
• Sistema di gestione informazioni
• Anticorruzione
• Acquisti responsabili
4. Sociale
• Sistema di gestione sociale
• Condizioni lavorative
• Salute e sicurezza

176. Numero di registrazione 1954267427-31.
177. Per approfondimenti relativamente alla metodologia e al processo di valutazione si rimanda alla documentazione disponibile sui portali acquisti delle principali società del Gruppo.

Sono stati definiti sette questionari, sulla base delle principali categorie merceologiche applicabili al Gruppo FS, che prevedono domande e/o pesi differenti sulla base del potenziale livello di rischio ESG associato.
All'interno dell'area "Sociale" del questionario sono presenti domande in merito alle modalità di gestione degli impatti, rischi e opportunità sui dipendenti degli operatori economici/fornitori (lavoratori nella catena del valore), alle quali rispondere allegando opportune evidenze documentali certificate dai rispettivi legali rappresentanti. Tali domande includono, ad esempio, questioni legate alla tutela dei diritti dei lavoratori, condizioni di lavoro, diversità e inclusione, protezione dei dati.
Il completamento del questionario attribuisce un rating ESG non certificato, a seguito del quale un **team di audit desk** analizza le evidenze documentali caricate e ne verifica la coerenza rispetto alle domande somministrate. In caso di carenze, gli operatori economici/fornitori sono tenuti a caricare evidenze documentali corrette o modificare le risposte. Al termine del processo di verifica, gli operatori economici/fornitori ottengono un **rating ESG certificato** dal Gruppo FS. Inoltre, a campionamento e/o su richieste puntuali, un team dedicato svolge attività di **audit on site** per verificare sul territorio le performance ESG dei fornitori, a seguito delle quali sono elaborati **report di audit** e **monitorati i remediation plan** predisposti dai fornitori per la chiusura degli eventuali rilievi emersi in fase di verifica sul campo.

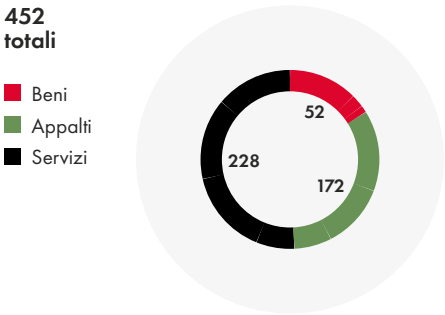
Il processo di valutazione e attribuzione del Rating ESG è supportato da una **piattaforma informatica messa a disposizione gratuitamente agli operatori economici e fornitori del Gruppo FS** (https://esgrating.gruppofs.it/).

La **campagna di valutazione ESG annuale 2024** è stata avviata con gli obiettivi di:
- verificare l'affidabilità e fruibilità della piattaforma informatica;
- valutare la consistenza del questionario di valutazione ESG, identificando aree/domande da migliorare/modificare per la campagna di valutazione 2025;
- supportare il team di audit desk nelle prime attività di verifica documentale.

Di seguito sono rappresentati i relativi risultati[178]:

N. operatori economici/fornitori registrati

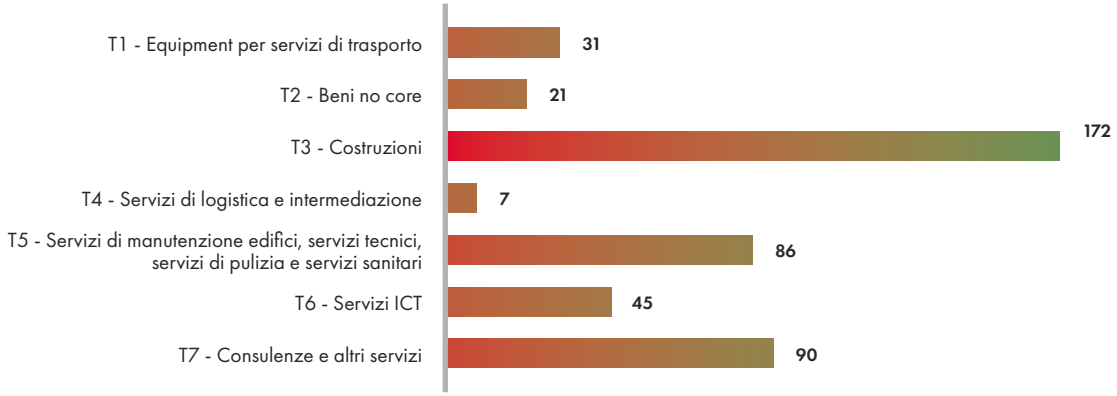
452 totali



STATO VALUTAZIONE RATING ESG

Valutazioni ESG	Numero	%	Rating ESG (0-3 tradotto in E-A+)	
In corso	309	68,4%	N/A	N/A
Completate	143	31,6%	1,911	C+
-di cui validate (audit desk)	10	2,2%	1,276	D+

Suddivisione per template/categoria merceologica



178. I dati sono aggiornati al 31 gennaio 2025.

PUNTEGGIO VALORE ASSOLUTO	RATING ESG
0,00 ≤ punteggio < 0,50	E
0,50 ≤ punteggio < 1,00	E+
1,00 ≤ punteggio < 1,25	D
1,25 ≤ punteggio < 1,50	D+
1,50 ≤ punteggio < 1,75	C
1,75 ≤ punteggio < 2,00	C+
2,00 ≤ punteggio < 2,25	B
2,25 ≤ punteggio < 2,50	B+
2,50 ≤ punteggio < 2,75	A
2,75 ≤ punteggio < 3,00	A+

Il **Rating ESG** definito dal Gruppo FS consente di **valutare il livello di maturità, riguardo la gestione delle dimensioni della sostenibilità** (Ambientale, Sociale e di Governance), degli **operatori economici**, che intendono iscriversi ai Sistemi di Qualificazione e partecipare alle gare bandite, **e dei fornitori**.

ESRS G1-6 – Prassi di pagamento

Le prassi di pagamento, in particolare le modalità e le relative tempistiche standard, sono disciplinate all'interno delle Condizioni Generali di Contratto delle società del Gruppo e prevedono che il pagamento avvenga entro 60 giorni dalla data di ricevimento della fattura.

Il tempo medio di pagamento effettivo nel 2024, a livello di Gruppo[179], è stato pari a circa 63 giorni, calcolati a partire dalla data fattura, e nel 44% dei casi tale pagamento è avvenuto entro i termini previsti. Al 2024 sono 117 i procedimenti giudiziari pendenti dovuti a ritardi di pagamento, di cui 108 ascrivibili alla società Anas.



179. Il valore medio consolidato è calcolato come media ponderata dei tempi medi di pagamento e il numero di pagamenti effettuati nell'anno dalle società del Gruppo.

APPENDICE

ACCOUNTING POLICY PER LE METRICHE DI SOSTENIBILITÀ

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS E1 – Cambiamenti climatici		
Mitigazione del cambiamento climatico		
E1-5 Consumo di energia	Il consumo di energia si conferma una delle principali voci del bilancio ambientale del Gruppo FS Italiane e viene monitorato mediante un bilancio energetico in relazione sia alle fonti, sia agli usi finali. In considerazione dell'area geografica presso cui avviene il prelievo di energia elettrica, è anche considerata la composizione del mix energetico locale.	I consumi energetici sono complessivamente desunti da letture, pertanto da valori di consumi effettivi. Ciononostante, qualora non fosse possibile effettuare la misurazione su alcune mensilità (es. le ultime due mensilità dell'anno) è prevista l'adozione della miglior stima possibile del dato che può essere quantificato sulla base delle serie storiche a disposizione. Per le società IESB, FSI Saudi for Land Transport, Qbuzz Mobility Service BV e Rom Rail Transport Srl i consumi energetici (energia elettrica e gas naturale) sono stati quantificati come proxy tramite l'utilizzo del numero di dipendenti societari e benchmark di consumo energetico per persona in ambito uffici (fonte Assoimmobiliare).
E1-6 Emissioni lorde di GES di ambito 1,2,3 ed emissioni totali di GES	Il profilo emissivo del Gruppo FS, in termini di anidride carbonica equivalente, è rendicontato annualmente e include la distinzione degli impatti suddivisi in emissioni dirette e indirette lungo l'intera value chain.	I valori delle emissioni lorde di GES sono calcolati a partire dai dati di attività (es. consumi di materiali e fonti energetiche, produzione di rifiuti, uso del suolo, ecc.) che sono moltiplicati per specifici fattori di emissione riportati nella tabella "Fattori di emissione per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra (GES)". Resta inteso che i criteri di stima applicati ai dati di attività si riflettono sulle emissioni corrispondenti. Le emissioni ottenute sono espresse in tonnellate di CO_2 equivalente.
Topic: ESRS E2– Inquinamento aria, acqua e suolo		
Inquinamento, sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti		
E2-4 Inquinamento del suolo	L'inquinamento del suolo è correlato ad eventi accidentali legati allo sversamento di idrocarburi.	È stata presa in considerazione la norma EN 590, che stabilisce le specifiche tecniche per la commercializzazione del gasolio per autotrazione in Europa e il contenuto massimo di IPA. Cautelativamente è stato preso in considerazione per il calcolo di inquinante il valore limite massimo. Lo stesso parametro emissivo conservativo viene preso in considerazione nel caso di sversamento di olio idraulico. I dati relativi ai singoli eventi verificatesi sono aggregati a livello di Gruppo per tipologia di sostanza. Il grado di incertezza dipende dalla precisione delle informazioni possedute o acquisite relative alla tipologia di prodotti e alle quantità coinvolte (volume iniziale, volume finale e volume recuperato, disponibilità di registrazioni, schede tecniche, ecc.). Questa incertezza si propaga attraverso il calcolo del volume sversato, generando un intervallo di stima che riflette la possibile variabilità del dato misurato. L'incertezza è media.

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS E2– Inquinamento aria, acqua e suolo		
Inquinamento, sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti		
E2-5 Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti	Per individuare le quantità di sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti acquistate e utilizzate per l'erogazione dei servizi di trasporto e per scopi manutentivi, sono stati analizzati i dati consolidati di acquisto a livello centrale dei materiali pertinenti del Gruppo (>15.000 kg). In particolare, l'analisi ha riguardato: anticongelanti, batterie industriali al piombo e al nichel-cadmio, gasolio, biodiesel, benzina, vernici, solventi e lubrificanti. Attraverso un ulteriore flusso informativo, sono state raccolte informazioni sulle principali caratteristiche di pericolo dei materiali contenenti sostanze preoccupanti utilizzati dalle Società, nonché dei prodotti contenenti sostanze estremamente preoccupanti (SVHC). Le caratteristiche di pericolo sono state associate alle diverse tipologie di prodotti acquistati. Successivamente, attraverso l'analisi delle Schede Dati di Sicurezza (SDS) di un campione rappresentativo di prodotti, sono state individuate le percentuali in peso (% p/p) delle sostanze preoccupanti, suddivise per categoria di pericolo, e delle sostanze estremamente preoccupanti presenti per tipologia di prodotto. Infine, sulla base dei quantitativi acquistati e delle concentrazioni in peso delle sostanze analizzate, sono stati calcolati i quantitativi totali delle sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti impiegate.	Con riferimento alle percentuali in peso di sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti contenute nel prodotto acquistato, nel caso si tratti di miscela e le SDS riportino un range di valore min/max è stato preso in considerazione il dato medio, nel caso fosse riportata una concentrazione < x o > x si è presa in considerazione rispettivamente la percentuale massima e minima riportata.
Topic: ESRS E3 – Acque e risorse marine		
Consumi idrici – Prelievi idrici		
E3-4 Consumo idrico	Il consumo idrico rappresenta un indicatore fondamentale per monitorare l'efficienza del sistema idrico, riferendosi nello specifico alla quantità utilizzata dal Gruppo in un determinato periodo di tempo. Per ottenere tale informazione viene effettuato il seguente calcolo: alle risorse in entrata (prelievi idrici) si escludono le risorse in uscita (scarichi idrici), le eventuali perdite e i rifiuti liquidi smaltiti.	Dato stimato composto dalle seguenti informazioni, raccolte a livello aggregato di Gruppo, attraverso il sistema informatico di raccolta dati. **Prelievo idrico**: dato ottenuto mediante la combinazione di tre fattori: la lettura diretta del contatore, l'analisi delle fatture del fornitore e una stima basata sui dati del periodo precedente. **Acque reflue**: il dato viene stimato tramite la lettura di appositi dispositivi di misurazione o assumendo che le uscite corrispondano alle entrate. **Perdite nella rete di distribuzione**: dato stimato raccolto in base alla specifica esigenza. **Volume di acqua smaltito come rifiuto liquido**, analizzato per la prima volta da quest'anno, è stimato utilizzando formulari di carico e scarico rifiuti[180] o stime basate su dati di processo e produzione.
E3-4 Acqua riutilizzata/ riciclata	L' acqua riutilizzata/riciclata è un indicatore fondamentale che mira alla riduzione dell'approvvigionamento idrico. Tale indicatore contempla sia l'acqua approvvigionata sia l'acqua reflua (trattata o non trattata), per usi civili e industriali, impiegata più di una volta prima di essere scaricata dal confine dell'organizzazione. L'acqua può essere sia impiegata nello stesso processo (riciclata) oppure utilizzata in un processo diverso all'interno della stessa struttura o di un'altra delle strutture dell'organizzazione (riutilizzata).	Il dato aggregato è ottenuto a livello di Gruppo tramite il sistema informatico di raccolta dati. Nello specifico, il dato viene stimato anche attraverso la semplice lettura dei misuratori di portata.
E3-4 Area a stress idrico	Indicatore che definisce quali aree sono soggette a stress idrico nel corso dell'anno di rendicontazione. Tali aree sono caratterizzate da una richiesta di approvvigionamento idrico superiore alla quantità effettivamente disponibile.	Lo stress idrico è un dato raccolto mediante una stima che vede coinvolte esclusivamente due tipologie di siti: unità operative e/o produttive e gli edifici civili con prelievi idrici superiori a 10 metri cubi al giorno. In caso di siti multipli, si considera la prevalenza quantitativa del consumo idrico in aree a stress. Per determinare se un'area è soggetta a stress idrico, è necessario consultare il sito web "Acqueduct" del World Resources Institute. Per il Gruppo FS l'area è collocata a stress idrico solo nel caso in cui l'indicatore presenti il livello "Alto (40%-80%)" o "Estremamente Alto (>80%).

180. All'interno di tale indicatore si considerano le seguenti categorie di rifiuto: 16.10.01* (soluzioni acquose di scarto, contenenti sostanze pericolose), 16.10.02 (soluzioni acquose di scarto, diverse da quelle di cui alla voce 16 10 01), 16.10.03* (concentrati acquosi, contenenti sostanze pericolose), 16.10.04 (concentrati acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 16 10 03), 20 03 04 (fanghi delle fosse settiche), 12 03 01* (soluzioni acquose di lavaggio), 11.01.11* (soluzioni acquose di lavaggio, contenenti sostanze pericolose), 11.01.12 (soluzioni acquose di lavaggio, diverse da quelle di cui alla voce 10 01 11).

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS E4 – Biodiversità ed ecosistemi		
Ecosistemi e servizi ecosistemici		
E4-1 Siti in prossimità o all'interno di aree sensibili sotto il profilo della biodiversità	Lo sviluppo di un'opera infrastrutturale riveste un ruolo essenziale nei confronti della biodiversità, in quanto può provocare potenzialmente perdita di habitat, frammentazione degli ecosistemi, aumento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative. Nell'elaborare i progetti si presta la massima attenzione alla valutazione delle caratteristiche tecniche, naturali e antropiche del terreno e del territorio in cui saranno realizzate tali opere e all'analisi degli ecosistemi attraversati.	Sono state considerate come aree sensibili sotto il profilo della biodiversità le seguenti aree: Natura 2000; Parco e/o Riserva Nazionale/Regionale; Important Bird Areas; Aree marine protette; Aree naturali protette (EUAP); Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Nationally designated areas CDDA fonte IUCN, Global Geopark UNESCO. È considerato in prossimità un sito distante fino a un raggio di 5 km da almeno una delle tipologie di aree sensibili elencate in precedenza. La distanza di 5 km è stata presa in allineamento con le indicazioni per la valutazione di incidenza ambientale per le aree Rete Natura 2000.
Topic: ESRS E5 – Uso delle risorse ed economia circolare		
Gestione dei materiali		
E5-4 Flussi di risorse in entrata *Materiali*	Il Gruppo si approvvigiona di una vasta gamma di materiali, che spaziano dalle materie fondamentali per la costruzione delle infrastrutture, ai prodotti specifici per il settore dei trasporti fino ai materiali di consumo per le attività d'ufficio.	I dati relativi ai materiali sono stimati attraverso l'aggregazione effettuata mediante il sistema informatico di raccolta delle informazioni. I dati possono essere ottenuti sia attraverso la pesatura diretta del materiale stesso, oppure mediante la stima di informazioni acquisite in fase di approvvigionamento.
Gestione dei rifiuti		
E5-5 Flussi di risorse in uscita *Rifiuti urbani*	I rifiuti urbani si distinguono in base alla loro destinazione: raccolta differenziata o raccolta indifferenziata. Tale informazione viene fornita solo dagli utenti intestatari della Tassa sui Rifiuti (TA.RI).	Il dato dei rifiuti urbani è stimato attraverso l'aggregazione effettata dal sistema informatico di raccolta dati. La stima contempla tre diverse analisi: la prima riguarda la pesatura diretta del rifiuto; la seconda stima la quantità del peso medio dei sacchi o produzione pro-capite; la terza invece, in assenza di criteri interni, prevede l'utilizzo del valore di 0,29 tonnellate annue per dipendente per i rifiuti "indifferenziati" e 0,21 tonnellate annue per dipendente per i rifiuti di cui a "raccolta differenziata".
E5-5 Flussi di risorse in uscita *Altri rifiuti urbani*	Rifiuti urbani, classificati come non pericolosi, che non rientrano nei KPI relativi ai rifiuti urbani indifferenziati e a raccolta differenziata.	Il valore stimato è aggregato a livello di Gruppo attraverso il sistema informatico di raccolta dati. I rifiuti possono essere sia pesati oppure stimati secondo lo stesso approccio dei rifiuti urbani. Nello specifico, tali rifiuti sono costituiti da: materiali ingombranti (200307), legno (200138), metallo (200140), toner (080318), detergenti (200130), vernici e inchiostri (200128), tessili (200110 e 200111) e rifiuti abbandonati da terzi classificati come urbani (es. aree di sosta).
E5-5 Flussi di risorse in uscita *Rifiuti speciali*	I rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi, si differenziano in base alla loro destinazione, come definito dal D.Lgs 152/06: i rifiuti inviati a recupero sono categorizzati con i codici R (dall'1 all'11) mentre, i rifiuti inviati a smaltimento sono contraddistinti con i codici D (dall'1 al 15).	Il dato stimato è aggregato a livello di Gruppo mediante l'apposita piattaforma online. Tale informazione si basa sia sul peso rilevato tramite bilancia e registrato nel Registro di Carico/Scarico, sia sul peso indicato nella quarta copia del FIR. Qualora la pesatura diretta non fosse possibile e la quarta copia del FIR non fosse disponibile, i dati sono stimati mediante le informazioni presenti nella prima copia del FIR.
Topic: ESRS S1 – Forza lavoro propria		
Condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei dipendenti		
S1-6 Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	I dati relativi alle consistenze della forza lavoro propria sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione dei dati relativi alla forza lavoro propria. Solo il tasso di avvicendamento dei dipendenti è stato calcolato sulle consistenze medie. In data 5 agosto 2024, è stata pubblicata la sentenza n. 06983/2024 pronunciata dal Consiglio di Stato che ha annullato il decreto del MIT del 4 agosto 2016, nella parte in cui ha individuato in FS Italiane SpA il soggetto cui trasferire la partecipazione in Ferrovie del Sud Est Srl. A seguito di tale sentenza si è reso necessario procedere al deconsolidamento della società FSE Srl a partire dal 5 agosto 2024.	Per Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl, sono stati considerati solo i primi sette mesi per il calcolo delle consistenze medie. Per la società Exploris, sono state stimate la ripartizione per tipologia contrattuale e genere in base ai dati consolidati di Gruppo.

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS S1 – Forza lavoro propria		
Condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei dipendenti		
S1-7 Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	I dati relativi alle consistenze dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro.	
ESRS S1-8 Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	I dati relativi alla copertura della contrattazione collettiva e dialogo sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione dei dati relativi alla forza lavoro propria.	Per le Società TX Logistik ed Exploris i dati relativi alla percentuale del totale dei dipendenti del Gruppo coperti da contratti collettivi sono stati stimati utilizzando la percentuale di copertura del Gruppo.
ESRS S1-9 Metriche della diversità	I dati relativi alle metriche della diversità sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione dei dati relativi alla forza lavoro propria.	
ESRS S1-12 Persone con disabilità	La percentuale dei dipendenti con disabilità è stata calcolata sul totale delle consistenze a fine periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro.	Nel calcolo di questa metrica sono state adottate le definizioni giuridiche previste dalle normative nazionali ed europee di riferimento. In particolare, nell'ordinamento italiano la definizione giuridica di persona con disabilità, per le finalità di inserimento lavorativo, è riconducibile in via prioritaria nell'ambito della Legge n. 68/1999 e s.m.i. (ex artt. 1 e 4). Il quadro normativo di riferimento è stato di recente integrato dal D.Lgs. 3 maggio 2024, n. 62, in vigore dal 30 giugno 2024 ove all'art. 4, il Legislatore è intervenuto fortemente anche sulla terminologia in materia di disabilità, abrogando termini desueti e allineandosi ai principi europei in materia.
ESRS S1-13 Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	Le metriche di formazione e sviluppo delle competenze sono state calcolate sul totale delle consistenze a fine periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro e in linea con la metodologia richiesta dallo Standard.	La metrica relativa a numero e percentuale di revisioni in proporzione al numero di revisioni concordate dalla dirigenza è in fase di affinamento e allineamento metodologico.
ESRS S1-14 Metriche di salute e sicurezza	La percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza dell'impresa è stata calcolata sulle consistenze a fine periodo. Il tasso di infortuni sul lavoro registrabili è stato calcolato sulle consistenze medie.	Gli infortuni della società Exploris sono stati stimati sulla base del numero di infortuni medi del Gruppo. Per TX Logistik ed Exploris, il numero di giornate perse è stato stimato considerando i rispettivi infortuni sul lavoro registrabili e il numero medio di giornate perse per infortunio a livello di Gruppo. Per il tasso di infortuni sul lavoro registrabili della propria forza di lavoro, le ore lavorate di Gruppo sono state stimate a partire dalle ore lavorabili medie annue al netto del tasso di assenteismo, moltiplicate per la consistenza media di Gruppo. Le ore medie lavorabili annue teoriche sono state determinate, per le Società italiane come media ponderata delle ore contrattuali in base al CCNL applicato dalle singole Società, mentre per le Società estere è stato applicato il divisore italiano. Per il numero di malattie connesse al lavoro della propria forza di lavoro riferite al perimetro Italia, non tutti i casi sono stati accertati dall'INAIL.
ESRS S1-15 Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	Le metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata sono state calcolate sulle consistenze medie.	
ESRS S1-16 Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale)	Le metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale) sono state calcolate seguendo la metodologia indicata dallo standard.	

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS S3 – Comunità interessate		
Supporto alle comunità		
Entity specific - Superficie totale (m^2) concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali (Help Center e Centri di accoglienza)	Per la creazione degli Help Center e dei Centri di Accoglienza, il Gruppo FS concede locali all'interno delle stazioni o nei pressi delle stazioni ferroviarie, in comodato d'uso gratuito, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità e di emergenza sociale. Gli Help Center sono sportelli "a bassa soglia", il cui obiettivo principale è fornire alle persone che versano in uno stato di difficoltà un orientamento verso i servizi sociali cittadini e, dove necessario, una risposta immediata ai bisogni primari; accanto agli Help Center in diverse città sono nati anche Centri di Accoglienza diurni e notturni, in cui l'obiettivo solidale si coniuga con il riuso degli spazi ferroviari e la riqualificazione del territorio di stazione.	I dati e le informazioni fanno riferimento al patrimonio e asset aziendali del Gruppo presenti sul territorio italiano.
Tutela e valorizzazione del territorio		
Entity specific - Chilometri di linee dismesse e trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways	Linee ferroviarie non più funzionali, dismesse dall'esercizio, che vengono riqualificate e destinate a usi sociali e per la mobilita dolce, trasformandole in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways.	I dati e le informazioni fanno riferimento al patrimonio e asset aziendali del Gruppo presenti sul territorio italiano.
Topic: ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali		
Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset (sicurezza ferroviaria)		
Entity specific - Obiettivi comuni di sicurezza o Common Safety Target (CST)	Gli obiettivi comuni di sicurezza o CST definiscono i livelli di sicurezza in termini di accettazione del rischio da parte della società. I livelli di rischio sono espressi come numero di decessi e lesioni gravi per km-treno. Esistono categorie di rischio per i passeggeri, gli addetti, gli utilizzatori dei passaggi a livello, le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari, altre persone e la società nel suo insieme. I CST facilitano il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria consentendo di quantificare se la sicurezza negli Stati membri è mantenuta almeno agli stessi livelli.	Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI è effettuato mediante indicatori calcolati sulla base dei dati registrati nelle proprie Banche Dati (Banca Dati Pericoli per il monitoraggio di incidenti e inconvenienti), nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (definiti dall'ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie).
Entity specific - National Reference Value (Valore di Riferimento nazionale) o NRV	Specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro in riferimento ai diversi CST.	
Entity specific - Incidenti significativi	Secondo la classificazione adottata ERA (Agenzia Ferroviaria Europea): qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave (ospedalizzazione > 24h) oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.	
Entity specific - Incidenti tipici UIC (International Union of Railways)	Gli incidenti tipici UIC sono così classificati: collisione, deragliamento, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose, incidenti ai passaggi a livello (collisioni contro ostacoli o veicoli). Sono esclusi dal computo gli investimenti a persone (compresi quelli verificatisi ai passaggi a livello), i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi e i tentati suicidi. I parametri relativi ai danni causati dai suddetti incidenti a cui l'UIC fa riferimento sono analoghi a quelli degli incidenti significativi. Questa tipologia di classificazione è finalizzata a misurare la sicurezza intrinseca dei sistemi ferroviari, considerando di minore importanza gli incidenti avvenuti a causa di indebiti comportamenti da persone esterne (violazioni DPR 753/80) avvenute nei contesti ferroviari.	

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali		
Valore al cliente		
Entity specific - Indicatori Carta dei Servizi/customer satisfaction RFI	La Carta dei Servizi è lo strumento con il quale la società comunica e rendiconta i principi e gli impegni per migliorare i servizi offerti. L'Osservatorio di Mercato RFI, tramite società selezionate con gara europea, svolge da oltre 15 anni le rilevazioni di customer satisfaction. Il monitoraggio della soddisfazione dei viaggiatori per la qualità delle stazioni RFI ('Osservatorio viaggiatori') rappresenta una delle indagini più estese nel panorama italiano. L'indagine prevede rilevazioni mensili della qualità percepita articolate in modo da offrire una visione completa del campione-stazioni su base trimestrale. È condotta tramite interviste *face to face* (di tipo C.A.P.I. *Computer Assisted Personal Interview*) in stazione alle persone in partenza sulla base di questionari che prevedono sia risposte precodificate, per consentire ai viaggiatori di esprimere con un "voto da 1 a 9 il proprio livello di soddisfazione/insoddisfazione per i diversi aspetti della stazione e dei servizi offerti, sia risposte "aperte", per raccogliere dalla voce dell'intervistato suggerimenti sulle aree di miglioramento. La rilevazione della qualità dei servizi di assistenza in stazione alle persone con disabilità e a ridotta mobilità - erogati dalle Sale Blu RFI in un circuito di stazioni diffuse su tutto il territorio - è oggetto di una specifica indagine ('Osservatorio Sale Blu') condotta su base mensile tramite interviste di tipo C.A.T.I. (*Computer Assisted Telephone Interview*) su un campione di viaggiatori che hanno usufruito del servizio nel mese precedente (da programma circa 3.600 persone).	
Entity specific - Reclami e disservizi	Nel documento con il termine "reclami" si intendono le segnalazioni ricevute, mentre con il termine "disservizi" si intendono le problematiche associate ai "reclami". A un reclamo possono essere associati anche più disservizi. Nei reclami si possono individuare anche richieste da parte della clientela su alcuni aspetti del servizio o segnalazioni che non corrispondono a disservizi, ma che sono comunque rilevate in specifiche voci, valutate e riscontrate.	
Entity specific - Customer satisfaction Anas	L'indagine è condotta attraverso questionari semi-strutturati somministrati con modalità C.A.W.I. (*Computer Assisted Web Interviewing*) e C.A.T.I. (*Computer Assisted Telephone Interview*). su un campione individuato con un campionamento casuale tra i clienti che hanno contattato il Servizio Pronto Anas nel periodo di riferimento e che hanno fornito il proprio consenso a partecipare alla ricerca.	
Entity specific - Puntualità (Trenitalia)	Percentuale di treni in arrivo entro le soglie "espresse in minuti" dall'orario previsto. Sono considerati arrivati in ritardo tutti i treni giunti a destinazione oltre la soglia indicata (nessuna esclusione).	Dati relativi all'interno anno di rendicontazione ma certificati dal gestore dell'infrastruttura fino a giugno 2024.
Entity specific - Customer satisfaction Trenitalia – servizio media e lunga percorrenza	Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 5.800 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, brand. Le interviste face to face sono effettuate in stazione alla partenza/arrivo del treno. Le interviste telefoniche con tecnica CATI (Computer Assisted Telephone Interview) sono realizzate contattando nuovamente l'intervistato entro i due/tre giorni successivi al viaggio. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, 1 esprime la minima e 9 la massima soddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.	

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali		
Valore al cliente		
Entity specific - Customer satisfaction Trenitalia – servizio regionale	Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 9.170 interviste. Tale numerosità consente anche di effettuare un approfondimento sulla clientela che viaggia su 35 principali linee ferroviarie regionali distribuite sull'intero territorio nazionale. Le interviste face to face sono effettuate in stazione alla partenza/arrivo del treno. Le interviste telefoniche con tecnica CATI (Computer Assisted Telephone Interview) sono realizzate contattando nuovamente l'intervistato entro i due/tre giorni successivi al viaggio. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, 1 esprime la minima e 9 la massima soddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.	
Entity specific - Customer satisfaction Gruppo Busitalia	La metodologia adottata per le indagini è la rilevazione sul campo, che prevede interviste ai clienti nel momento della fruizione dei servizi, così da raccogliere in tempo reale il livello di soddisfazione. La modalità di rilevazione ha riguardato quindi interviste CAPI (face to face), sia in ambito urbano, sia in ambito extraurbano. Il piano di campionamento è stato di tipo stratificato per bacini e linee, con estrazione delle unità statistiche di tipo casuale. Oltre al profilo socio comportamentale, l'indagine ha rilevato la percezione dei clienti sulla qualità del servizio reso (Customer Satisfaction), utilizzando la scala di valutazione da 1 a 10. La percezione viene rilevata sia in relazione a una valutazione globale del servizio, sia relativamente a singoli aspetti del servizio stesso. Le indagini di customer satisfaction hanno riguardato i servizi urbani ed extraurbani gomma di Busitalia e controllate e il servizio ferroviario svolto in Umbria. È stata inoltre rilevata la soddisfazione sui servizi sostitutivi offerti da Busitalia Rail Service (sostitutivi, servizio aeroportuale Orio al Serio, linee a lunga percorrenza Calabria) e sul servizio attivo in Toscana per l'Outlet The Mall. I risultati consolidati delle indagini effettuate nei mesi di maggio e di novembre/dicembre sul trasporto pubblico locale sono stati consolidati ponderando i valori di customer ottenuti per singolo bacino al corrispondente numero dei passeggeri trasportati. Complessivamente gli intervistati sono stati 3.635 per i servizi urbani e 2.918 per i servizi extraurbani.	
Entity specific - Net Promoter Score (NPS)	Il Net Promoter Score è un indice che misura la disponibilità dei clienti a raccomandare ad altri i prodotti o servizi offerti da un'azienda. Il punteggio è calcolato su una scala da 1 a 9, classificando come "promotori" i clienti che rispondono tra 8 e 9 e come "detrattori" quelli che rispondono tra 1 e 5.	Il dato è relativo al servizio ad alta velocità (AV) erogato da Trenitalia.
Entity specific – Statistiche sulla security	Database FS Security per Aggressioni e Furti rame, dati Ministero dell'Interno per Furti a bordo treno e in stazione.	
Entity specific - Data breach	Una violazione di sicurezza che comporta - accidentalmente o in modo illecito - la distruzione, la perdita, la modifica, la divulgazione non autorizzata o l'accesso ai dati personali trasmessi, conservati o comunque trattati.	

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS G1 – Condotta delle imprese		
Conduzione etica e responsabile del business		
G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva ***Funzioni a rischio corruzione***	L'individuazione dei dipendenti appartenenti a funzioni a rischio è stata effettuata in coerenza con la Policy Anti-Corruption di Gruppo la quale individua le seguenti aree come più sensibili: a) Rapporti con la Pubblica Amministrazione (intesa in tutte le sue articolazioni) b) Rapporti con le terze parti c) Business Partner, Promotori e Consulenti Commerciali d) Omaggi e ospitalità e) Facilitation and extortion payments f) Rapporti con organizzazioni politiche e sindacali g) Affidamenti di incarichi di consulenza, specialistici e professionali h) Affidamenti lavori e fornitura di beni e servizi i) Operazioni straordinarie j) Selezione, assunzione, gestione e sviluppo del Personale k) Sponsorizzazioni, Co-marketing (e/o partnership), contributi ad associazioni, enti e fondazioni ed erogazioni liberali l) Ottenimento e gestione di finanziamenti/contributi pubblici o privati m) Gestione del patrimonio immobiliare n) Registrazioni contabili.	
Sostenibilità della catena di fornitura		
G1-6 – Prassi di pagamento ***Tempi medi di pagamento***	Il tempo medio di pagamento effettivo delle fatture passive è calcolato a partire dalla data fattura.	Il valore medio consolidato è calcolato come media ponderata dei tempi medi di pagamento e il numero di pagamenti effettuati nell'anno dalle società del Gruppo.
Entity specific - Rating ESG	Il Rating ESG definito dal Gruppo FS consente di valutare il livello di maturità, riguardo la gestione delle dimensioni della sostenibilità (Ambientale, Sociale e di Governance) degli operatori economici, che intendono iscriversi ai nostri Sistemi di Qualificazione e partecipare alle gare bandite della società del Gruppo, e dei nostri fornitori. Per l'ottenimento del Rating ESG è necessario iscriversi sulla piattaforma informativa sviluppata da FS Italiane https://esgrating.gruppofs.it/ e procedere alla compilazione di uno dei 7 questionari di valutazione previsti. Ciascun questionario è articolato in 4 aree di analisi (informazioni generali, ambiente, governance e sociale), a loro volta suddivise in sezioni all'interno delle quali sono presenti le domande a cui rispondere al fine di generare il punteggio/Rating ESG. Per ciascuna risposta che attribuisce un punteggio è obbligatorio caricare le evidenze documentali descritte all'interno delle "guidance" delle domande. Il punteggio delle risposte è determinato dal prodotto tra score (numero da 0 a 3) e peso (numero da 0 a 3). Il punteggio di ciascuna sezione (numero da 0 a 3) è determinato dalla media ponderata dei punteggi delle risposte. Il punteggio di ciascuna area (numero da 0 a 3) è determinato dalla somma dei punteggi delle sezioni che la compongono ponderati per i pesi % ad esse attribuite, mentre il punteggio overall (numero da 0 a 3) è determinato dalla somma dei punteggi delle 3 aree ponderati per i pesi % ad esse attribuite. I punteggi ottenuti (numero da 0 a 3) sono tradotti in una scala alfabetica (Rating ESG). Al completamento del questionario di valutazione viene generato automaticamente il punteggio/Rating ESG (non validato) che potrebbe essere soggetto a verifica da parte del Gruppo FS.	

FATTORI DI EMISSIONE UTILIZZATI PER IL CALCOLO DELLE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA (GES)

SCOPE/CATEGORIA	FONTE FATTORE DI EMISSIONE
Scope 1 – Emissioni dirette di GES	
Emissioni da combustione impianti e attrezzature stazionari	ISPRA (2024) National Inventory Report[181] DEFRA UK (2022) Conversion factors
Emissioni da combustione impianti mobili	ISPRA (2024) National Inventory Report DEFRA UK (2022) Conversion factors
Emissioni fuggitive	IPCC Sixth Assessment Report – AR 6
Emissioni da uso del suolo e cambiamento di uso del suolo (LULUCF)	Studio "Frank S. et Al, Documentation for estimating LULUCF emissions / removals and mitigation potentials with GLOBIOM/G4M, 2020" ISPRA (2024) National Inventory Report
Scope 2 – Emissioni indirette di GES da energia importata	
Emissioni da elettricità importata	Location-based: ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità AIB (Association of Issuing Bodies) (2022) Residual Mix Results (Production mix) I fattori di emissione utilizzati per il calcolo nell'approccio location-based si riferiscono ai fattori di emissione del mix di generazione elettrica in ciascuna nazione in cui opera ogni società del Gruppo FS. È stato considerato il mix di generazione, invece del mix di consumo, soprattutto in virtù di una omogeneità dell'applicazione dei medesimi fattori a disposizione per tutti i paesi in cui operano le società del Gruppo. Market-based: AIB (Association of Issuing Bodies) (2022) Residual Mix Results (Residual mix). I fattori di emissione utilizzati per il calcolo nell'approccio market-based si riferiscono ai fattori di emissione del mix residuale (superiore rispetto al fattore di emissione location-based) di generazione elettrica in ciascuna nazione in cui opera ogni società del Gruppo FS, al netto dei consumi energetici certificati in merito alla produzione da fonte rinnovabile tramite Garanzia d'Origine (GO). Tuttavia, nell'approccio market-based, in riferimento all'energia elettrica utilizzata sia per la trazione ferroviaria su rete RFI, sia per una quota destinata ad usi diversi di RFI, il fattore di emissione utilizzato è quello location-based, vista l'attuale impossibilità di approvvigionarsi di GO sul mercato.
Emissioni da energia importata, esclusa l'energia elettrica	DEFRA UK (2022) Conversion factors ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità
Scope 3 – Emissioni indirette di GES derivanti dalla catena del valore	
Categoria 1 e Categoria 2	Database Eurostat: Air emissions accounts by NACE – in CO_2 equivalent, Annual enterprise statistics for special aggregates of activities – by NACE ISPRA (2024) National Inventory Report – DEFRA UK (2022) Conversion factors Ecoinvent Database – Release 3.11 – cut-off system model, 2024 EPD ArcelorMittal S-P-12919 - Rails for transport, tramways, rail track devices and cranes BOF-based EPD International: - ETR 1000 (S-P-00453) realizzata da Hitachi Rail Italy SpA - Blues (S-P-05471) realizzata da Hitachi Rail Italy SpA - Rock (S-P-01175) realizzata da Hitachi Rail Italy SpA

181. Per garantire solidità nei calcoli, si è deciso di utilizzare il dato dell'anno N-2, con caratterizzazione geografica (ove possibile).

SCOPE/CATEGORIA	FONTE FATTORE DI EMISSIONE
Categoria 3	Ecoinvent Database – Release 3.11 – cut-off system model, 2024 UNI EN16258 (2013) JRC (2022) JEC Well-To-Wheels report v5
Categoria 4	Ecoinvent Database – Release 3.11 – cut-off system model, 2024
Categoria 5	DEFRA UK (2022) Primary Waste Disposal
Categoria 6	ISPRA (2024) National Inventory Report – DEFRA UK (2022) Conversion factors Per i viaggi in treno i fattori di emissione risultano stimati pari a zero, in quanto si considerano tali emissioni ricomprese all'interno dello Scope 1, 2 o Categoria 11 – Scope 3
Categoria 7	ISPRA (2023) La banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia
Categoria 11	ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità MIMS (2021): Opere ferroviarie: le linee guida per valutare gli investimenti secondo il criterio della sostenibilità
Categoria 13	ISPRA (2024) National Inventory Report – DEFRA UK (2022) – Conversion factors – ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità
Categoria 15	Database Eurostat: Air emissions accounts by NACE – in CO_2 equivalent, Annual enterprise statistics for special aggregates of activities – by NACE

Indice dei contenuti ESRS

ESRS 2 IRO-2 - Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa

Il Gruppo FS divulga le informazioni rilevanti riguardo agli IRO valutati come materiali sulla base degli obblighi di informativa connessi alle questioni di sostenibilità specifiche a cui gli IRO sono collegati (topic, sub topic e sub-sub topic ex ESRS 1 RA 16). Con riferimento agli IRO associati a tematiche entity specific per l'organizzazione, il Gruppo divulga informazioni relative a politiche, azioni, target e metriche laddove presenti. In generale, sono ritenute rilevanti le informazioni associate agli IRO che, dall'analisi della rilevanza, hanno ottenuto un valore di materialità superiore alle soglie stabilite per il processo di doppia rilevanza, mentre non vengono utilizzate soglie o criteri ulteriori al fine di determinare le informazioni da comunicare.

ESRS 2 – INFORMAZIONI GENERALI

Standard	Descrizione	Paragrafi
ESRS 2 BP -1	Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità	Informazioni generali
ESRS 2 BP -2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	
ESRS 2 GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Collegio Sindacale
ESRS 2 GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	
ESRS 2 GOV-3	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	
ESRS 2 GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Collegio Sindacale Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza - Impegno per uno sviluppo sostenibile Informazioni Ambientali e Sociali: - Politiche, Azioni e Target
ESRS 2 GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi
ESRS 2 SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	Piano Strategico 2025-2029 Performance dei Settori di Business Informazioni generali: - Modello di business e strategia
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Piano Strategico 2025-2029 Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS 2 IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	Indice dei contenuti ESRS

ESRS E1 – CAMBIAMENTI CLIMATICI		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	Informazioni ambientali: - Cambiamenti climatici
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni ambientali: - Cambiamenti climatici
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	
ESRS E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Informazioni ambientali: - Cambiamenti climatici
ESRS E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	
ESRS E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	
ESRS E1-5	Consumo di energia e mix energetico	
ESRS E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	
ESRS E1-7	Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	
ESRS E1-8	Fissazione del prezzo interno del carbonio	

ESRS E2 – INQUINAMENTO		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS E2-1	Politiche relative all'inquinamento	- Informazioni ambientali: Inquinamento
ESRS E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	
ESRS E2-3	Obiettivi connessi all'inquinamento	
ESRS E2-4	Inquinamento di aria, acqua e suolo	
ESRS E2-5	Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti	

ESRS E3 – ACQUE E RISORE MARINE		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	Informazioni ambientali: - Acque e risorse marine
ESRS E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	
ESRS E3-3	Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	
ESRS E3-4	Consumo idrico	

ESRS E4 –BIODIVERSITA' ED ECOSISTEMI		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS E4-1	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale	Informazioni ambientali: - Biodiversità ed ecosistemi
ESRS E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	
ESRS E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	
ESRS E4-4	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	
ESRS E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	

ESRS E5 –USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	Informazioni ambientali: - Uso delle risorse ed economia circolare
ESRS E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	
ESRS E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	
ESRS E5-4	Flussi di risorse in entrata	
ESRS E5-5	Flussi di risorse in uscita	

ESRS S1 – FORZA LAVORO PROPRIA		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni sociali: - Forza lavoro propria
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	Informazioni sociali: - Forza lavoro propria
ESRS S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	
ESRS S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	
ESRS S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	
ESRS S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	
ESRS S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	
ESRS S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	
ESRS S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	
ESRS S1-9	Metriche della diversità	
ESRS S1-10	Salari adeguati	
ESRS S1-11	Protezione sociale	
ESRS S1-12	Persone con disabilità	
ESRS S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	
ESRS S1-14	Metriche di salute e sicurezza	
ESRS S1-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	
ESRS S1-16	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	
ESRS S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	

ESRS S2 – LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni sociali: - Lavoratori nella catena del valore
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	Informazioni sociali: - Lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	
ESRS S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	
ESRS S2-4	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	
ESRS S2-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	

ESRS S3 – COMUNITA' INTERESSATE		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni sociali: - Comunità interessate
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	Informazioni sociali: - Comunità interessate
ESRS S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	
ESRS S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	
ESRS S3-4	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	
ESRS S3-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	

ESRS S4 – CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni sociali - Comunità interessate
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	Informazioni sociali - *Comunità interessate*
ESRS S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	
ESRS S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	
ESRS S4-4	Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, ed efficacia di tali azioni	
ESRS S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	

ESRS G1 – CONDOTTA DELLE IMPRESE		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Consiglio di Amministrazione di FS SpA
ESRS 2 IRO 1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	Informazioni di governance: - Condotta delle imprese
ESRS G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	
ESRS G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Sistemi di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione Informazioni di governance: - Condotta delle imprese
ESRS G1-4	Casi di corruzione attiva o passiva	
ESRS G1-5	Influenza politica e attività di lobbying	Quadro normativo e regolamentare: - Interventi normativi di interesse trasversale del Gruppo FS Informazioni di governance: - Condotta delle imprese
ESRS G1-6	Prassi di pagamento	Informazioni di governance: - Condotta delle imprese

Elenco degli elementi d'informazione di cui ai principi trasversali e tematici derivanti da altri atti legislativi dell'UE

Il Gruppo nel redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità, in aggiunta alle informazioni prescritte dagli ESRS, **non ha incluso** le seguenti informative richieste da altre normative o da disposizioni in materia di rendicontazione di sostenibilità generalmente accettate **in quanto non applicabili**.

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[182]	Riferimento terzo pilastro[183]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[184]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[185]
ESRS 2 GOV-1 Diversità di genere nel consiglio, paragrafo 21, lettera d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13 ***Non applicabile***		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione[186], allegato II ***Non applicabile***	
ESRS 2 GOV-1 Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione, paragrafo 21, lettera e)			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II ***Non applicabile***	
ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza, paragrafo 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10 ***Non applicabile***			
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili, paragrafo 40, lettera d), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4 ***Non applicabile***	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione[187], tabella 1 – Informazioni qualitative sul rischio ambientale e tabella 2 – Informazioni qualitative sul rischio sociale ***Non applicabile***	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II ***Non applicabile***	
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche, paragrafo 40, lettera d), punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9 ***Non applicabile***		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II ***Non applicabile***	
ESRS 2 SBM-1 Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse, paragrafo 40, lettera d), punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14 ***Non applicabile***		Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818[188] e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 ***Non applicabile***	
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco, paragrafo 40, lettera d), punto iv)			Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 ***Non applicabile***	
ESRS E1-1 Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050, paragrafo 14				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 ***Non applicabile***

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[182]	Riferimento terzo pilastro[183]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[184]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[185]
ESRS E1-1 Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi, paragrafo 16, lettera g)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua ***Non applicabile***	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 ***Non applicabile***	
ESRS E1-4 Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES, paragrafo 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4 ***Non applicabile***	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento ***Non applicabile***	Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818 ***Non applicabile***	
ESRS E1-5 Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico), paragrafo 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5 ***Non applicabile***			
ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico, paragrafo 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 ***Non applicabile***			
ESRS E1-5 Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico, paragrafi da 40 a 43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6 ***Non applicabile***			
ESRS E1-6 Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES, paragrafo 44	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2 ***Non applicabile***	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua ***Non applicabile***	Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 ***Non applicabile***	

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[182]	Riferimento terzo pilastro[183]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[184]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[185]
ESRS E1-6 Intensità delle emissioni lorde di GES, paragrafi da 53 a 55	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3 ***Non applicabile***	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento ***Non applicabile***	Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 ***Non applicabile***	
ESRS E1-7 Assorbimenti di GES e crediti di carbonio, paragrafo 56				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 ***Non applicabile***
ESRS E1-9 Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima, paragrafo 66			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 ***Non applicabile***	
ESRS E1-9 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, paragrafo 66, lettera a) ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; modello 5: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio fisico connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico ***Non applicabile***		
ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica, paragrafo 67, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; Modello 2: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili – Efficienza energetica delle garanzie reali ***Non applicabile***		

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[182]	Riferimento terzo pilastro[183]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[184]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[185]
ESRS E1-9 Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima, paragrafo 69			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 ***Non applicabile***	
ESRS E2-4 Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo, paragrafo 28	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3 ***Non applicabile***			
ESRS E3-1 Acque e risorse marine, paragrafo 9	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7 ***Non applicabile***			
ESRS E3-1 Politica dedicata, paragrafo 13	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8 ***Non applicabile***			
ESRS E3-1 Sostenibilità degli oceani e dei mari paragrafo 14	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12 ***Non applicabile***			
ESRS E3-4 Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata, paragrafo 28, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2 ***Non applicabile***			
ESRS E3-4 Consumo idrico totale in m^3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie, paragrafo 29	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1 ***Non applicabile***			
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera a), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7 ***Non applicabile***			
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10 ***Non applicabile***			
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14 ***Non applicabile***			
ESRS E4-2 Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11 ***Non applicabile***			
ESRS E4-2 Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili, paragrafo 24, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12 ***Non applicabile***			
ESRS E4-2 Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15 ***Non applicabile***			
ESRS E5-5 Rifiuti non riciclati, paragrafo 37, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 13 ***Non applicabile***			
ESRS E5-5 Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi, paragrafo 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9 ***Non applicabile***			
ESRS 2 – SBM3 – S1 Rischio di lavoro forzato, paragrafo 14, lettera f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13 ***Non applicabile***			
ESRS 2 – SBM3 – S1 Rischio di lavoro minorile, paragrafo 14, lettera g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12 ***Non applicabile***			

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[182]	Riferimento terzo pilastro[183]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[184]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[185]
ESRS S1-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11 ***Non applicabile***			
ESRS S1-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II ***Non applicabile***	
ESRS S1-1 Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani, paragrafo 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11 ***Non applicabile***			
ESRS S1-1 Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro, paragrafo 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1 ***Non applicabile***			
ESRS S1-3 Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce, paragrafo 32, lettera c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5 ***Non applicabile***			
ESRS S1-14 Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro, paragrafo 88, lettere b) e c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2 ***Non applicabile***		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II ***Non applicabile***	
ESRS S1-14 Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie, paragrafo 88, lettera e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3 ***Non applicabile***			
ESRS S1-16 Divario retributivo di genere non corretto, paragrafo 97, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12 ***Non applicabile***		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II ***Non applicabile***	
ESRS S1-16 Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato, paragrafo 97, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8 ***Non applicabile***			
ESRS S1-17 Incidenti legati alla discriminazione, paragrafo 103, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7 ***Non applicabile***			
ESR S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE, paragrafo 104, lettera a	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14 ***Non applicabile***		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 ***Non applicabile***	
ESRS 2 SBM-3 – S2 Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro, paragrafo 11, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13 ***Non applicabile***			
ESRS S2-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 17	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11 ***Non applicabile***			

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[182]	Riferimento terzo pilastro[183]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[184]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[185]
ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore, paragrafo 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4 ***Non applicabile***			
ESRS S2-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 ***Non applicabile***		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 ***Non applicabile***	
ESRS S2-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II ***Non applicabile***	
ESRS S2-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14 ***Non applicabile***			
ESRS S3-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11 ***Non applicabile***			
ESRS S3-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 ***Non applicabile***		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 ***Non applicabile***	
ESRS S3-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14 ***Non applicabile***			
ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11 ***Non applicabile***			

182. Regolamento (UE) 2019/2088 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo all'informativa sulla sostenibilità nel settore dei servizi finanziari (SFDR) (GU L 317 del 9.12.2019, pag. 1).
183. Regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 (regolamento sui requisiti patrimoniali) (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 1).
184. Regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, sugli indici usati come indici di riferimento negli strumenti finanziari e nei contratti finanziari o per misurare la performance di fondi di investimento e recante modifica delle direttive 2008/48/CE e 2014/17/UE e del regolamento (UE) n. 596/2014 (GU L 171 del 29.6.2016, pag. 1).
185. Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).
186. Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione del 17 luglio 2020 che integra il regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la spiegazione nella dichiarazione sull'indice di riferimento del modo in cui i fattori ambientali, sociali e di governance si riflettono in ciascun indice di riferimento fornito e pubblicato (GU L 406 del 3.12.2020, pag. 1).
187. Regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, del 30 novembre 2022, che modifica le norme tecniche di attuazione stabilite dal regolamento di esecuzione (UE) 2021/637 per quanto riguarda l'informativa sui rischi ambientali, sociali e di governance (GU L 324 del 19.12.2022, pag. 1).
188. Regolamento delegato (UE) 2020/1818 della Commissione, del 17 luglio 2020, che integra il regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme minime per gli indici di riferimento UE di transizione climatica e per gli indici di riferimento UE allineati con l'accordo di Parigi (GU L 406 del 3.12.2020, pag. 17).

ALTRE INFORMAZIONI

Procedimenti e contenziosi

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e delle procedure aperte dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie di maggior rilievo, che nel corso dell'anno hanno subito evoluzioni significative, nonché i procedimenti di nuova comunicazione. Per i procedimenti succedutisi nel tempo, si rinvia alle precedenti relazioni finanziarie annuali.
A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società, inclusa FS SpA, o il Gruppo, siano esposte a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza diverse da quelle indicate nell'apposita Nota 45. "Passività ed attività potenziali" al bilancio consolidato.
Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri, è riportato nelle Note al bilancio, cui si rinvia.

Procedimenti penali ex D.Lgs. 231/01

FSSU: Procedimento penale n. 4700/2021 RGNR.
Il giorno 18 luglio 2024 è stato notificato alla società FS Sistemi Urbani SpA un avviso di garanzia ex art. 57 D.Lgs. 231/2001 emesso dalla Procura della Repubblica di Milano nell'ambito del procedimento rubricato al n. 4700/21 rgnr. L'avviso di garanzia è stato notificato unitamente al Decreto di perquisizione, non riguardante la società, già eseguito nei confronti di alcuni indagati persone fisiche; fra questi risulta un dirigente del Gruppo FS (non in forze a FS Sistemi Urbani). La contestazione avanzata nei confronti della società attiene alla presunta violazione degli artt. 5 e 24 del D.Lgs. 231/2001 in relazione a condotte poste in essere dal predetto dirigente, al quale è contestata la fattispecie prevista dall'art. 353 bis c.p. - reato presupposto della responsabilità dell'Ente che sarebbe stato commesso nell'interesse e a vantaggio di FS Sistemi Urbani - per condotte attinenti alla determinazione del contenuto dell'avviso di ricerca di immobile ad uso ufficio pubblicato dal MIT a marzo 2024.

Altri procedimenti penali rilevanti

FS/RFI/Trenitalia/MIL: Procedimento penale n. 6305/2009 RGNR.
In relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, relativo all'incidente occorso in Viareggio il 29 giugno 2009, la Corte di Appello di Firenze ha fissato per il 18 marzo 2025 l'udienza per il terzo giudizio di appello, a seguito dell'ulteriore rinvio disposto dalla Corte di Cassazione con la sentenza del 15 gennaio 2024, le cui motivazioni sono state depositate il successivo 26 luglio 2024. Il terzo giudizio di appello avrà ad oggetto esclusivamente la quantificazione delle pene disposte dai giudici dell'appello bis e, per quanto di interesse del Gruppo, riguarderà le posizioni dell'ex AD di FS, dell'ex AD di RFI e dell'ex AD di Cargo Chemical (oggi MIL). Avverso la sentenza della Corte di Cassazione, alcune difese hanno presentato ricorso innanzi alla Corte EDU (Corte europea per i diritti dell'uomo), nonché ricorso straordinario in Cassazione, per la correzione di errori materiali o di fatto, con udienza già fissata per il prossimo 12 giugno.

RFI: Procedimento penale n. 3651/2018 RGNR.
Il procedimento penale è stato iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord Srl (in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi) causando il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri. Archiviate, in esito delle indagini preliminari, le posizioni degli indagati riferibili ad ANSF, oggi ANSFISA (Direttore p.t. ed un funzionario), e quelle riferibili a Trenord, il Giudice dell'Udienza Preliminare del Tribunale di Milano, in data 21 giugno 2021, ha disposto il rinvio a giudizio per i 9 imputati riferibili a RFI in relazione a tutti i reati contestati (disastro ferroviario colposo, omicidio colposo e lesioni colpose aggravate dalla violazione delle norme prevenzionistiche, omissioni dolose di cautele contro infortuni sul lavoro) nonché nei confronti della Società, per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25-septies del D.Lgs. 231/2001. Nel corso del dibattimento, uno degli imputati (specialista cantieri di RFI) ha definito la propria posizione con sentenza di applicazione della pena concordata di anni 4 di reclusione. Il giudizio di primo grado si è concluso all'udienza del 25 febbraio 2025, con la pronuncia del Tribunale di Milano di assoluzione in favore della Società RFI, per l'incolpazione ex D.Lgs. 231/2001, per insussistenza del reato presupposto essendo stata esclusa l'aggravante della violazione della normativa antinfortunistica, e di tutti gli imputati ad eccezione del Capo dell'Unità Manutentiva di

Brescia, condannato a 5 anni e 3 mesi di reclusione, con interdizione dai pubblici uffici per la durata di 5 anni. Sotto il profilo risarcitorio, la pronuncia ha disposto la condanna a carico dell'unico soggetto condannato, in solido con il responsabile civile RFI, al risarcimento dei danni cagionati dal disastro ferroviario alle parti civili costituite, disponendo il pagamento di provvisionali per oltre 1 milione di euro in favore delle persone offese e liquidando, in via equitativa e definitiva, l'importo di 10 mila euro in favore di una delle parti civili e di 50 mila euro in favore della FILT CGIL Lombardia.
Il Tribunale si è riservato il termine di 90 giorni per il deposito delle motivazioni.

RFI: Procedimento penale n. 524/2020 RGNR.
Si tratta del procedimento penale iscritto presso la Procura della Repubblica di Lodi 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. Per quanto riguarda la posizione di due dipendenti di RFI (operai) condannati in primo grado in data 3 luglio 2023, all'esito del giudizio abbreviato, si rappresenta che in data 04 marzo 2025 si è concluso il giudizio di appello con la pronuncia della Corte di Appello di Milano che, in parziale riforma della decisione di primo grado, ha confermato la condanna riducendo la pena da tre anni ad 1 anno e mesi 8 di reclusione, con concessione della sospensione condizionale della pena e non menzione della condanna. In ordine al rito ordinario, pende il dibattimento a carico dell'allora Direttore Produzione di RFI e di altri quattro dipendenti di ALSTOM.

HELLENIC TRAIN: Procedimento penale incidente Tempi.
Nella notte del 28 febbraio 2023 si è verificato un incidente ferroviario tra un treno passeggeri (noleggiato da Hellenic Train e di proprietà della società pubblica Gaiaose) e un treno merci all'altezza della città di Tempi, nella Grecia centrale, sulla tratta fra Atene e Salonicco. Sono 57 le persone che hanno perso la vita e 164 quelle rimaste ferite. Al momento dell'incidente a bordo del treno passeggeri viaggiavano 351 persone, di cui 342 passeggeri, 7 dipendenti di Hellenic Train e 2 dipendenti dell'azienda che gestisce la carrozza ristorante, mentre sul treno merci si trovavano 2 membri dello staff. Sono attualmente in corso gli accertamenti delle autorità competenti nella fase delle indagini. L'Amministratore delegato ed il Direttore tecnico di Hellenic Train hanno ricevuto dal Procuratore di Larissa, competente per il procedimento penale relativo all'incidente, formale contestazione dei reati di omicidio colposo e di lesioni personali colpose (nella forma grave e lieve) per la presunta mancata attivazione del sistema di comunicazione GSMR a bordo treno, benché il relativo sistema non fosse stato omologato dall'autorità di regolamentazione delle ferrovie greche (RAS) ed il gestore della rete (OSE SA) non avesse emesso la documentazione normativa necessaria per l'utilizzo dei dispositivi. Fino ad oggi, sono state formulate accuse penali anche contro dipendenti e dirigenti di OSE SA per i reati sopra menzionati, mentre per alcuni di loro è stata disposta la custodia cautelare. Altre persone sono state chiamate come imputate, tra cui il presidente della RAS.

Procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie

FS/FSE: Ricorso inerente al trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl.
Giudizio di appello per la riforma della sentenza n. 6417/2017 con la quale il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP ai fini dell'annullamento del decreto del MIT n. 248/2016 che aveva individuato in FS SpA il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta in allora dal MIT, confermandone, pertanto, la legittimità. Il giudizio era pendente dinnanzi al Consiglio di Stato, all'esito di un rinvio alla Corte di Giustizia dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, per la valutazione delle misure di stanziamento della somma di 70 milioni di euro a favore di FSE e del trasferimento della partecipazione in FSE dal MIT a FS, senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo. Nell'ambito del giudizio di appello è stata disposta una verificazione e sono state depositate note tecniche delle parti nonché memorie difensive e in replica. In data 29 novembre 2023, FS e FSE hanno depositato un'istanza di rinvio (a cui ha aderito anche il MIT) in cui si è dato atto che il 24 novembre 2023 la Commissione Europea aveva adottato una decisione su una casistica affine all'oggetto del giudizio, concludendo per l'assenza di aiuti di Stato. Nelle more dell'evoluzione del contenzioso, FSE, essendosi verificate tutte le condizioni previste dal Decreto, si è attivata richiedendo periodicamente al Ministero l'erogazione delle somme stanziate dalla L. 208/2015, ma il Dicastero non ha mai provveduto all'erogazione di tali somme ritenendo opportuno attendere la definizione del contenzioso. Tuttavia, al fine di garantire la continuità aziendale e nelle more dell'erogazione dello stanziamento da parte del MIT, si è fatto ricorso ad un finanziamento di pari importo concesso dal socio FS in data 19 dicembre 2018 (c.d. "Finanziamento Ponte") con vincolo di destinazione esclusivo alle passività e alle esigenze del

comparto infrastruttura. In data 5 agosto 2024 è stata pubblicata la sentenza n. 06983/2024 pronunciata dal Consiglio di Stato a definizione del giudizio.
Con detta sentenza, il Consiglio di Stato ha accolto l'appello proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP con conseguente annullamento del decreto del MIT del 4 agosto 2016 nella parte in cui ha individuato in FS SpA il soggetto cui trasferire FSE, previa disapplicazione della L. n. 208/2015 nella parte in cui ha previsto lo stanziamento di 70 milioni di euro in favore di FSE. Per gli impatti contabili della suddetta sentenza si rinvia alla Nota 4. "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie" del bilancio consolidato.

RFI/Trenitalia/MIR: Sconto K2.
Il contenzioso si riferisce all'applicazione del cd. "Sconto K2" - introdotto dal DM 22 marzo 2000 n. 44/T e consistente in una temporanea riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria a fronte dell'assenza delle condizioni per ammettere la condotta dei convogli "ad agente unico" – di cui il MIT aveva disposto l'inapplicabilità in assenza di contributi da parte dello Stato nel DM 92/T dell'11 luglio 2007. A fronte del giudizio instaurato da alcune imprese ferroviarie, il Consiglio di Stato si è definitivamente pronunciato sull'annullamento del DM 92/T con sentenza n. 1110/2013. Trenitalia ha instaurato giudizio civile innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI il pagamento delle somme dovute a titolo di "Sconto K2", a fronte dell'annullamento del suddetto DM 92T dell'11 luglio 2007. Mercitalia Rail è intervenuta volontariamente in giudizio. In data 1° marzo 2023, il Tribunale di Roma, con sentenza n. 3460/2023, ha condannato RFI al pagamento di 144,5 milioni di euro, oltre interessi, in favore di Trenitalia e 91,3 milioni di euro, oltre interessi, in favore di Mercitalia Rail e respinto la domanda di manleva proposta da RFI nei confronti del MIT e MEF. Avverso la citata sentenza del Tribunale di Roma, in data 28 luglio 2023, RFI ha proposto appello con contestuale istanza di sospensione della medesima. Si sono costituite Trenitalia e Mercitalia Rail, nonché il MIT e MEF. Con ordinanza depositata in data 22 febbraio 2024, la Corte di Appello ha accolto l'istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva della sentenza di primo grado presentata da RFI. L'Udienza di precisazione delle conclusioni nel giudizio di appello è stata fissata al 18 marzo 2026.

RFI: Ricorsi vs ARERA e CSEA.
L'11 luglio 2022 RFI ha notificato ricorso al TAR Lombardia nei confronti di ARERA e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) al fine di impugnare la nota di ARERA dell'11 maggio 2022 in cui si afferma che il Regime tariffario speciale, di cui è titolare RFI ai sensi del D.P.R. n. 730/1963, sia limitato all'energia di trazione, ritenendo, viceversa esclusa dal suddetto regime l'energia cd. "per usi diversi dalla trazione". Nel frattempo, CSEA, in data 28 dicembre 2022, ha autonomamente compensato, sul pagamento della compensativa relativa all'energia di trazione, l'importo corrisposto a RFI per il periodo 2015 – 2019 a titolo di compensativa per usi diversi dalla trazione. RFI ha proceduto, nel mese di febbraio 2023, a presentare una istanza cautelare nel ricorso in essere, nonché un ulteriore ricorso per motivi aggiunti nei confronti di CSEA e ARERA. Con sentenza n. 2874/2023, il TAR Lombardia ha rigettato le difese di RFI. RFI ha impugnato la sentenza avanti al Consiglio di Stato che ha fissato l'udienza al 17 dicembre 2024. Il Consiglio di Stato, dinanzi al quale pende la causa, ha trattenuto la stessa in decisione; pertanto, si attende la pubblicazione della sentenza.
Inoltre, in data 26 febbraio 2024, RFI ha notificato ricorso al TAR Lombardia nei confronti di ARERA e CSEA impugnando la Deliberazione ARERA n. 618/2023/R/COM del 27 dicembre 2023 (e la successiva Deliberazione ARERA n. 45/2024/R del 20 febbraio 2024 di rettifica), nella parte in cui, all'art. 36.1 dell'Allegato A, esclude che il Regime Tariffario Speciale di cui al DPR 730/1963 trovi applicazione ai consumi per usi diversi da quelli relativi ai servizi di trasporto ferroviario eserciti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale ad esclusione dei servizi passeggeri espletati sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità e alimentate a 25 kV corrente alternata. Il giudizio è pendente.

RFI: Ricorsi vs le Delibere ART n. 126 e 127/2023.
Con le Delibere ART 126 e 127 del 27 luglio 2023, l'Autorità ha concluso il procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 147/2022 per la violazione dell'art. 23, comma 3, del D.Lgs. n. 112/2015 riguardante il Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2023. Nello specifico è stato contestato a RFI di aver stipulato accordi quadro aventi ad oggetto capacità superiore alla soglia dell'85% sul totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria prevista nella sopra citata disposizione del PIR. RFI ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte i suddetti provvedimenti. Il ricorso si è definito con sentenza sfavorevole ad RFI n. 1092/2024 del 28 ottobre 2024, per la quale sono pendenti i termini per proporre appello.

RFI: Ricorsi vs le Delibere ART n. 187/2023 e 38/2024.
Con Delibera ART n. 187 del 30 novembre 2023 l'Autorità ha dichiarato la non conformità al nuovo modello regolatorio di cui alla Delibera ART n. 95/2023 – che ha revisionato i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la precedente Delibera n. 96/2015 – di alcuni aspetti della proposta formulata da RFI per la definizione del nuovo sistema tariffario relativo al periodo 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati. In data 29 gennaio 2024 RFI ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte il suddetto provvedimento. In data 13 maggio 2024 RFI ha presentato ricorso per Motivi Aggiunti, a valere anche come ricorso autonomo, avverso la successiva Delibera ART n. 38/2024, con cui l'Autorità ha dichiarato la non conformità della ulteriore proposta formulata da RFI per la definizione del sistema tariffario per il periodo 2024-2028 e fissato le determinazioni conseguenti per il periodo tariffario 2025-2029. All'esito dell'udienza del 12 marzo 2025 si è in attesa della decisone del TAR.

Trenitalia - Decisione della Commissione Europea 8017/2023 – caso SA 32953/2014.
Con tale Decisione la Commissione europea ha stabilito la compatibilità con le norme in materia di aiuti di Stato di alcune compensazioni per obblighi di servizio pubblico nel settore merci riconosciute dall'Italia a Trenitalia nel periodo 2000-2014, ad eccezione della compensazione concessa per alcuni servizi resi tra il 4 dicembre 2012 e il 31 dicembre 2014. In merito è stato emanato il Decreto Ministeriale n. 145 del 21 maggio 2024 per il recupero dell'importo dell'aiuto incompatibile, pari a circa 95 milioni di euro oltre interessi di circa 14 milioni di euro. La società Trenitalia ha pertanto provveduto, in data 16 luglio 2024, al pagamento di 108.659.682 euro inclusi interessi, in favore dell'Agenzia delle Entrate.

Azioni proprie della Holding

Al 31 dicembre 2024 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2024, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Rapporti con parti correlate

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate, avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali – ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.
Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che il Gruppo FS destina gli asset e le risorse allocandoli razionalmente all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio core business, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando dette attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate sono presentate nelle Note al Bilancio, cui espressamente si rimanda.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Il quadro macroeconomico è caratterizzato da una forte crescita dei consumi e dei servizi legati alla mobilità delle persone, nonostante la forte instabilità connessa all'evoluzione del conflitto in Ucraina e la crisi in Medio-Oriente che mostra ripercussioni sui transiti del trasporto marittimo logistico nel canale di Suez e sull'incremento del prezzo delle materie prime.
Le stime dei prossimi anni sulle proiezioni del PIL e dell'inflazione sembrano scongiurare uno scenario recessivo e prevedono il rientro dell'inflazione verso il target della BCE del 2%. Le dinamiche del contesto italiano sono allineate a quelle dell'Eurozona, sebbene con previsioni di crescita inferiori. Le commodities per il 2025 prevedono un prezzo dell'energia[188] (PUN) pari a circa 123 euro/Mwh, un prezzo del petrolio pari a 72 euro/barile e prezzi delle materie prime non energetiche in crescita del +3,9%[189].
In tale contesto macroeconomico, il Gruppo FS ha registrato nel 2024 una ripresa totale della mobilità, con un'accelerazione nel recupero della domanda in tutti i segmenti di business del trasporto e, parallelamente, ha consolidato il ruolo al centro dell'ecosistema della mobilità, con l'obiettivo di abilitare un sistema di infrastrutture resilienti, di mobilità sostenibile e di logistica integrata, anche in relazione agli impatti del Climate Change, creando così valore per il Sistema Paese.
Negli ultimi anni il Gruppo FS ha consolidato il suo posizionamento attraverso la crescita degli investimenti, il rafforzamento dell'offerta di trasporto e l'espansione internazionale del Gruppo con una presenza in 5 continenti e circa 30 paesi.
In considerazione dei risultati raggiunti e del nuovo scenario trasportistico, il Gruppo FS mira a diventare leader di mobilità europeo operante in un mercato internazionale, principale protagonista verso la mobilità green puntando sulla qualità del servizio e resilienza della rete e ponendosi solido attore nella pianificazione e messa a terra degli investimenti.
Al fine di rafforzare la competitività sul mercato, il Gruppo FS si avvale di nuove tecnologie emergenti a supporto della mobilità e della digitalizzazione del sistema mobility, attraverso la trasformazione dei processi e lo sviluppo di nuove competenze.
In particolare, il Trasporto Passeggeri prevede di sviluppare un'offerta integrata attraverso canali di vendita che porterà una maggiore possibilità di aumentare quote di mercato su bacini non serviti dal ferro, di favorire lo shift modale verso il trasporto collettivo, raggiungendo livelli di sostenibilità lungo tutta la catena di fornitura e porterà un'offerta di servizi per un turismo di qualità, sostenibile e attento a riscoprire le ricchezze del territorio italiano; il Settore Infrastruttura si pone l'obiettivo di accompagnare la filiera dei fornitori garantendo tempistiche e qualità degli investimenti e traguardando gli obiettivi del PNRR e, al contempo, di sviluppare ed integrare le infrastrutture ferroviarie e stradali in ottica di trasformazione green, digitale e migliorandone l'affidabilità; il Trasporto Merci prevede un'evoluzione del business attraverso un'offerta di servizi end-to-end in logica client-driven ed estensione lungo la value chain, puntando sulla sostenibilità come fattore distintivo; il Business Urbano ha l'obiettivo della rigenerazione urbana green, contribuendo alla decarbonizzazione e all'integrazione intermodale urbana per incentivare lo shift modale passeggeri.
In ambito internazionale, il Gruppo FS punta ad essere un'azienda multi-domestica aumentando la presenza, grazie alla crescente liberalizzazione, e a generare ulteriore valore nei Paesi in cui è già presente, configurandosi come operatore europeo di mobilità con avvio dei nuovi collegamenti cross border in Europa, sviluppando il ruolo di leader tecnologico in extra-UE ed esportando know-how anche in nuove frontiere

189. Bloomberg – Luglio'24
190. BCE – Giugno'24

ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MILANO CORTINA 2026

MOBILITY PREMIUM PARTNER

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità di Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2024 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5-ter, del D.Lgs. 58/1998

I sottoscritti Stefano Antonio Donnarumma e Fabio Paris, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA attestano, ai sensi dell'art. 154-bis, comma 5-ter, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, che la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità inclusa nella Relazione sulla Gestione è stata redatta:

a) conformemente agli standard di rendicontazione applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125;
b) con le specifiche adottate a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

3 Aprile 2025

Stefano Antonio Donnarumma
Amministratore Delegato

Fabio Paris
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari



RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

pwc

Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità

ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39

All'azionista unico di
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Conclusioni

Ai sensi degli articoli 8 e 18, comma 1, del DLgs 6 settembre 2024, n° 125 (di seguito anche il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione consolidata sulla gestione.

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standards*, nel seguito anche "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy disclosure" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'articolo 8 del Regolamento (UE) n° 852 del 18 giugno 2020 (nel seguito anche "Regolamento Tassonomia").

Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese.

Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi di tale Principio sono ulteriormente descritte nella sezione *"Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità"* della presente relazione.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità (ISQM Italia) 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.
Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

Altri aspetti – Informazioni comparative

La rendicontazione consolidata di sostenibilità dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 contiene, nello specifico paragrafo "EU Taxonomy disclosure", le informazioni comparative di cui all'articolo 8 del Regolamento Tassonomia riferite all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, che non sono state sottoposte a verifica.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA per la rendicontazione consolidata di sostenibilità

Gli amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (nel seguito il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nel paragrafo "ESRS 2 IRO-1 - Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti" della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'articolo 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'articolo 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy disclosure".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'articolo 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità

Ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettiche in conformità agli ESRS, agli amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti tra i valori consuntivi e le informazioni prospettiche potrebbero essere significativi.

L'informativa fornita in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e precisione delle informazioni, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.

Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione consolidata di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità.

pwc

Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.
Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- comprensione del modello di *business*, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi ed opportunità rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito ad eventuali elementi contraddittori emersi che possano evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dall'impresa nel processo di valutazione della rilevanza;
- identificazione dell'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità con gli ESRS;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Roma, 18 aprile 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Luigi Necci
(Revisore legale)

4 di 4



Bilancio consolidato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2024



PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2024	2023
Ricavi e proventi		16.529	14.804
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8	15.948	14.261
Altri proventi	9	581	543
Costi operativi		(16.186)	(14.466)
Costo del personale	10	(5.873)	(5.284)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	11	(2.008)	(1.607)
Costi per servizi	12	(8.367)	(7.570)
Altri costi operativi	13	(413)	(265)
Costi per lavori interni capitalizzati	14	2.373	2.150
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	15	(1.898)	(1.890)
Risultato operativo		343	338
Proventi e oneri finanziari		(505)	(213)
Proventi finanziari	16	242	220
Oneri finanziari	17	(697)	(456)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	18	(50)	23
Risultato prima delle imposte		(162)	125
Imposte sul reddito	19	(46)	(25)
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		(208)	100
Risultato netto di Gruppo		(198)	137
Risultato netto di Terzi		(10)	(37)



Conto Economico complessivo Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2024	2023
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**(208)**	**100**
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato			
Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	34-37	4	(6)
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		*1*	
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	34-37		4
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita):			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	17-34	(56)	(97)
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto			*(5)*
Differenze di cambio	17-34	(5)	(1)
Totale altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio		**(57)**	**(100)**
Utile/(perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		**(265)**	
Totale conto economico complessivo attribuibile a:			
Soci della controllante		(255)	37
Partecipazioni dei terzi		(10)	(37)

*I valori sono esposti al netto dell'effetto fiscale ove applicabile



Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	21-22	50.270	49.326
Investimenti immobiliari	23	1.337	1.399
Attività immateriali	24	1.695	1.798
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	26	819	1.217
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	27	90	235
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	28	354	636
Attività per imposte anticipate	25	85	98
Crediti commerciali	29	2	4
Altre attività	30	7.094	7.575
Totale		**61.746**	**62.288**
Attività correnti			
Rimanenze	31	2.431	2.487
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	27	3.325	3.314
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	28	340	776
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	32	1.183	2.295
Crediti tributari	33	95	105
Crediti commerciali	29	2.470	2.715
Altre attività	30	6.896	5.686
Totale		**16.740**	**17.378**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	**20**	**342**	
Totale attività		**78.828**	**79.666**
Patrimonio Netto e passività			
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	34	31.063	39.204
Riserve	34	7.917	(166)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	34	2.780	2.725
Utile/(Perdita) d'esercizio	34	(198)	137
Patrimonio Netto del Gruppo	**34**	**41.562**	**41.900**
Utile/(Perdita) di Terzi	35	(10)	(37)
Capitale e Riserve di Terzi	35	200	226
Interessenze di Terzi	**35**	**190**	**189**
Totale		**41.752**	**42.089**
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	36	9.658	10.732
Benefici ai dipendenti	37	589	683
Fondi rischi e oneri	38	1.707	1.937
Acconti per opere da realizzare	39	1.223	1.220

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	40-21	921	903
Passività per imposte differite	25	133	151
Debiti commerciali	41	79	15
Altre passività	42	1.844	1.897
Totale		**16.154**	**17.538**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	36	6.067	4.250
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	38	101	58
Acconti per opere da realizzare	39	609	577
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	40-21	284	643
Debiti per imposte sul reddito	43	20	26
Debiti commerciali	41	9.052	8.883
Altre passività	42	4.789	5.602
Totale		**20.922**	**20.039**
Totale passività		**37.076**	**37.577**
Totale Patrimonio Netto e passività		**78.828**	**79.666**



Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato (Nota 34 e 35)

Patrimonio Netto					
		Riserve			
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge
Saldo al 1 gennaio 2023	**39.204**	**67**		**(3)**	**192**
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto				(1)	(93)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato				**(1)**	**(93)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4			
Distribuzione dividendi					
Aumento di capitale (riduzione di capitale)					
Variazione area di consolidamento					
Altri movimenti					
Saldo al 31 dicembre 2023	**39.204**	**71**		**(4)**	**99**
Saldo al 1 gennaio 2024	**39.204**	**71**		**(4)**	**99**
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto				(5)	(56)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato				**(5)**	**(56)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente					
Distribuzione dividendi					
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	(8.141)	6.141	2.000		
Variazione area di consolidamento					
Altri movimenti					
Saldo al 31 dicembre 2024	**31.063**	**6.212**	**2.000**	**(9)**	**43**

valori in milioni di euro

Riserva per Utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili/(perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
(327)	**(71)**	**2.536**	**204**	**41.873**	**195**	**42.068**
			137	137	(37)	100
(6)	(100)			(100)		(100)
(6)	**(100)**		**137**	**37**	**(37)**	
	4	200	(204)			
		(5)		(5)	(4)	(9)
					36	36
		(1)		(1)		(1)
		(4)		(4)	(1)	(5)
(333)	**(167)**	**2.726**	**137**	**41.900**	**189**	**42.089**
(333)	**(167)**	**2.726**	**137**	**41.900**	**189**	**42.089**
			(198)	(198)	(10)	(208)
4	(57)			(57)		(57)
4	**(57)**		**(198)**	**(255)**	**(10)**	**(265)**
		137	(137)			
		3		3	(4)	(1)
	8.141					
		12		12		12
		(98)		(98)	15	(83)
(329)	**7.917**	**2.780**	**(198)**	**41.562**	**190**	**41.752**

Rendiconto finanziario consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2024	2023
Utile/(perdita) di esercizio		**(208)**	**100**
Imposte sul reddito	19	46	25
Proventi/(Oneri finanziari)	16-17	456	236
Ammortamenti	15	1.778	1.744
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	18	51	(23)
Accantonamenti e svalutazioni	15-38	732	663
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione		(103)	(184)
Variazione delle rimanenze	31	51	(203)
Variazione dei crediti commerciali	29	245	300
Variazione dei debiti commerciali	41	314	1.360
Variazione delle altre passività	42	(727)	(732)
Variazione delle altre attività	30	(899)	(3.099)
Utilizzi fondi rischi e oneri	38	(838)	(689)
Pagamento benefici ai dipendenti	37	(126)	(131)
Proventi finanziari incassati/(oneri finanziari pagati)	16-17	(262)	(174)
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	19	(53)	(20)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		**457**	**(827)**
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	21	(12.852)	(12.197)
Investimenti immobiliari	23	(12)	(15)
Investimenti in Attività immateriali	24	(217)	(243)
Investimenti in partecipazioni	26	(611)	(655)
Investimenti in imprese consolidate al netto delle disponibilità liquide acquisite		12	
Investimenti al lordo dei contributi		**(13.680)**	**(13.110)**
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	21	10.709	9.922
Contributi-Partecipazioni	26	597	592
Contributi		**11.306**	**10.514**
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	21	121	222
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	23	3	3
Disinvestimenti in Attività immateriali	24	4	5
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	26	9	19
Dismissioni in imprese consolidate al netto delle disponibilità liquide acquisite		(122)	
Disinvestimenti		**15**	**250**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento		**(2.359)**	**(2.346)**
Canoni per leasing finanziario	22	(197)	(230)
Erogazione e (rimborso) di finanziamenti a medio\lungo termine	36	(712)	1.610
Erogazione e (rimborso) di finanziamenti a breve termine	36	1.460	1.600
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	27	179	(246)
Contributi c/impianti su finanziamenti	28	11	10
Variazione delle attività finanziarie	28	441	(2)

valori in milioni di euro

	Note	2024	2023
Variazione delle passività finanziarie	40	(395)	3
Dividendi	34-35	(4)	(9)
Variazioni patrimonio netto	34-35	14	28
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria		**797**	**2.764**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo		**(1.105)**	**(409)**
Disponibilità liquide a inizio periodo		**2.276**	**2.685**
Disponibilità liquide a fine periodo		**1.171**	**2.276**
di cui saldo del c/c intersocietario		11	19



NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

1. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane SpA è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Holding FS ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.
La Holding e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero, e gestiscono una estesa rete ferroviaria e stradale. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 5.

2. Criteri di redazione del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili IFRS emanati dalla International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.
Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane ed è anche la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di euro.
Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo FS Italiane, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del fair value degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;
- rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo FS di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo FS gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità, è contenuta nella successiva nota relativa alla "Gestione dei rischi finanziari ed operativi".
Il Bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico; salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value.
Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2023 ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai principi di nuova adozione. Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2024 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori del 31 dicembre 2023.
Gli Amministratori, in data 3 aprile 2025, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.
Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 3 aprile 2025, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.
La società PwC SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2023-2031.

3. Area di consolidamento

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei relativi criteri di consolidamento.

i) Società controllate

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili, sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.
In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.
Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al fair value e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a conto economico.
In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del patrimonio netto di spettanza del Gruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del patrimonio netto, senza transitare per il conto economico.
Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune ("Business combination under common control"), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS, nel Gruppo FS, in assenza di tale disciplina, tali operazioni vengono rilevate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).
I bilanci delle società controllate, di quelle sottoposte a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti applicando, fin dal momento del loro ingresso nell'area di consolidamento, i principi contabili utilizzati dal Gruppo FS Italiane – o appositamente rettificati, laddove necessario, per uniformarli ad essi – e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità.
Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità, sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (Purchase method). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (fair value) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte, sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento. Nel caso in cui il fair value delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione

per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

Tutte le entità controllate sono incluse nell'area di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo. Le entità sono escluse dall'area di consolidamento dalla data nella quale il Gruppo perde il controllo. Sono altresì escluse dal consolidamento le società non operative. Si rimanda all'Allegato 4 per l'elenco delle società non consolidate.

ii) Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Gli accordi a controllo congiunto (joint arrangement) possono essere classificati come joint operation o joint venture, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una joint operation è un joint arrangement nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività e obbligazioni per le passività relative all'accordo. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una joint venture è un joint arrangement nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.
Le partecipazioni in joint venture e in collegate sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto e successivamente sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:
- il valore contabile delle partecipazioni in joint venture e in società collegate è allineato al patrimonio netto delle stesse, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi adottati dal Gruppo FS Italiane e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo FS Italiane delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa, quelli delle joint venture dalla data in cui decorrono i diritti sulle attività nette dell'accordo e fino alla data in cui tali diritti cessano; nel caso in cui, per effetto delle perdite, le società evidenzino un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo FS Italiane, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le componenti di conto economico complessivo delle società valutate con il metodo del patrimonio netto sono rilevate nelle specifiche riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite non realizzati, generati su operazioni poste in essere tra la Capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto, sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo FS Italiane nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

La partecipazione in joint operation deve essere riflessa contabilmente mediante la rilevazione delle attività/passività e dei costi/ricavi connessi all'accordo sulla base dei diritti/obblighi spettanti, a prescindere dall'interessenza partecipativa detenuta.

Le società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, il cui consolidamento o la cui rilevazione nel Bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto non produce effetti significativi sulla situazione patrimoniale e finanziaria nonché sul risultato economico del Gruppo, sono escluse dall'area di consolidamento e sono rilevate al fair value, laddove disponibile, ovvero al costo al netto di eventuali riduzioni per perdite di valore.

4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie

Allocazione del prezzo di acquisto delle società acquisite

Gruppo Exploris

Come riportato nella Relazione Finanziaria al 31 dicembre 2023, in data 30 novembre 2023, è stato sottoscritto da parte di TX Logistik AG il closing relativo alla acquisizione della totalità del gruppo Exploris Deutschland, ad un prezzo di acquisizione complessivo pari a 55 milioni di euro più un Earn Out stimato di 8 milioni di euro, vincolato al raggiungimento dei risultati del gruppo negli esercizi dal 2023 al 2025. Il gruppo, che opera nel Settore della Logistica, è composto dalla holding Exploris Deutschland Holding GmbH e da 16 società controllate residenti in diversi paesi dell'Unione Europea (Germania, Polonia, Repubblica Ceca, Belgio, Olanda, Austria, Svizzera). L'acquisizione è stata effettuata allo scopo di rafforzare la presenza del Settore Logistica in Europa, mercato di riferimento del business, essendo sia l'attività che il perimetro geografico perfettamente complementare a quello del Settore.

Nel corso dell'esercizio 2024 è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto del Gruppo Exploris alle attività nette acquisite (purchase price allocation); le tabelle che seguono mostrano l'ammontare del corrispettivo trasferito per l'acquisto del Gruppo Exploris e l'ammontare del fair value delle attività e passività assunte a seguito dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – Business Combinations.

Allocazione del prezzo di acquisto

valori in milioni di euro

Cassa comprensiva dell'aggiustamento Prezzo	55
Earn out stimato	7
Prezzo di acquisto	**62**
Valore Patrimonio netto del Gruppo Exploris alla data di acquisizione	**7**
Storno costi di gara capitalizzati	(1)
Adeguamento patrimonio netto come da Atto di cessione	24
Valore Patrimonio netto del Gruppo Exploris alla data di acquisizione rettificato	**30**
Attività Immateriali - Marchi	6
Altre attività Immateriali	21
Impianti	3
Passività per imposte differite	(9)
Attività nette post allocazione prezzo	**51**
Avviamento	**11**

valori in milioni di euro

Attività	
Immobili, Impianti e Macchinari	77
Attività Immateriali	28
Crediti commerciali	13
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25
Altre Attività	5
Totale Attività	**148**

valori in milioni di euro

Passività	
Finanziamenti a medio/lungo termine e correnti	13
Finanziamenti a breve	3
Passività Finanziarie correnti e non correnti	54
Passività per imposte differite	9
Debiti commerciali	11
Altre passività	7
Totale Passività	**97**
Totale attività nette identificabili al fair value	**51**

L'avviamento di 11 milioni di euro, importo derivante dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al fair value delle attività nette identificate, rappresenta il ragionevole valore delle sinergie attese dall'acquisizione; in particolare, attraverso la creazione di una rete centrale di trasporto ferroviario transeuropea sarà possibile il raggiungimento degli obiettivi climatici entro il 2030, aumentando la quota del trasporto merci su rotaia in Europa del 30%.
L'avviamento iscritto non è deducibile ai fini fiscali.

Italia Loyalty

In data 28 marzo 2024 Trenitalia ha acquistato da Alitalia - Società Aerea Italiana SpA in Amministrazione Straordinaria il 100% del capitale di Italia Loyalty SpA per un corrispettivo, comprensivo di aggiustamento prezzo, pari 15 milioni di euro.
La società Italia Loyalty SpA stipula contratti di partnership commerciali con fornitori esterni (Booking, Lastminute.co, AVIS, ecc) per permettere ai soci l'accumulo e l'utilizzo di miglia.
L'acquisizione della società è stata operata con l'intento di integrare la base clienti con quelli di Cartafreccia, ampliando così la rete di utenti.

Nel corso dell'esercizio 2024 è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società alle attività nette acquisite (purchase price allocation); le tabelle che seguono mostrano l'ammontare del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società e l'ammontare del fair value delle attività e passività assunte a seguito dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – Business Combinations.

valori in milioni di euro

Cassa comprensiva dell'aggiustamento Prezzo	15
Prezzo di acquisto	**15**
Valore Patrimonio netto di Italia Loyalty Spa alla data di acquisizione	**17**
Attività Immateriali - Storno Avviamento	(10)
Altre attività Immateriali	12
Passività per imposte differite	(4)
Attività nette post allocazione prezzo	**15**

valori in milioni di euro

Attività	
Attività Immateriali	14
Altre Attività non correnti	3
Attività Finanziarie correnti	13
Totale Attività	**30**

valori in milioni di euro

Passività	
Passività per imposte differite	4
Debiti commerciali correnti	2
Debiti per imposte	5
Altre passività	4
Totale Passività	**15**
Totale attività nette identificabili al fair value	**15**

Operazioni straordinarie avvenute nel corso dell'esercizio

Di seguito si riportano le variazioni nell'area di consolidamento e le operazioni straordinarie intervenute nel periodo.

Nell'ambito del progetto di riassetto infragruppo della titolarità e gestione del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio delle attività ferroviarie o di trasporto, l'assemblea straordinaria di FS SpA ha approvato la proposta di scissione mediante assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore di una società di nuova costituzione, la Nuova Sistemi Urbani SpA. L'atto di scissione è divenuto efficace a far data dal 15 gennaio 2024. In seguito, in data 8 aprile 2024, è stato sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione di Nuova Sistemi Urbani SpA in FS Sistemi Urbani SpA. La decorrenza degli effetti civilistici è a far data dal 18 aprile 2024 con efficacia contabile e fiscale retroattiva al 15 gennaio 2024.

A far data dal 1° gennaio 2024, la partecipazione nella società Cremonesi Workshop (80%), detenuta da Italferr SpA, è stata scissa in FS Sistemi Urbani SpA. In data 30 luglio 2024 la società FS Sistemi Urbani SpA ha acquisito, a seguito dell'esercizio della Put option da parte dei soci di minoranza, un'ulteriore quota pari al 13%, della società Cremonesi Workshop al prezzo di 6,7 milioni di euro. Ad esito di tale operazione, la quota detenuta dal Gruppo passa dall'80% al 93%.

In data 7 febbraio 2024 è avvenuta la cessione, al valore netto contabile, della quota di partecipazione detenuta da ATAF Gestioni Srl in Firenze City Sightseeing Srl in favore di Busitalia Sita Nord Srl, pari al 60% del capitale sociale.

In data 6 maggio la società Eurogateway Srl è stata fusa per incorporazione nella società Mercitalia Shunting & Terminal SpA, con effetti contabili e fiscali retroattivi al 1° gennaio 2024.

In data 22 maggio 2024, l'Assemblea straordinaria di Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA ha deliberato il XV aumento di capitale sociale per un importo massimo di 150 milioni di euro (parzialmente revocato dall'Assemblea straordinaria dell'11 dicembre 2024), mediante emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione ai soci. RFI SpA, fino al 31 dicembre 2024, ha effettuato versamenti in conto capitale per complessivi 94 milioni di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite la sua controllata RFI SpA, risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari al 90,92%.

In data 29 maggio 2024 è stato sottoscritto l'atto di scissione da parte di RFI SpA in favore di Mercitalia Logistics SpA, avente ad oggetto il 100% della partecipazione in Terminali Italia Srl.

Al fine di attuare il percorso di riordino del settore autostradale delineato D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021 (c.d. "Decreto Infrastrutture"), avente ad oggetto, tra l'altro, il trasferimento delle partecipazioni detenute da Anas SpA in società concessionarie di autostrade e trafori a pedaggio in favore di una società di nuova costituzione, interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 2, co. 2-decies), in data 4 giugno 2024 è stata costituita la società Autostrade dello Stato SpA (AdS), su iniziativa del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF). Con la costituzione di AdS viene dato seguito e attuazione al percorso di riordino del settore autostradale delineato dal Decreto Infrastrutture. Alla nuova società verranno, infatti, trasferite le funzioni e le attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio, attualmente svolte da Anas sostanzialmente tramite le proprie società partecipate eliminando, in tal modo,

ogni possibile commistione tra attività svolta in regime di esclusiva e attività da mercato.
Per poter dare piena attuazione alle disposizioni sopra richiamate, è stato emanato il DL n. 155 del 19 ottobre 2024, avente ad oggetto "Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali", successivamente convertito con modificazioni dalla L. n. 189 del 9 dicembre 2024, che prevede all'art. 1, comma 6-sexies, che "Al comma 2-decies dell'articolo 2 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Al fine di rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-sexies e per le finalità di cui al terzo periodo, è assegnata alla medesima società la somma di 342 milioni di euro. Il rafforzamento patrimoniale di cui al secondo periodo è realizzato mediante versamento in conto capitale, per l'acquisizione, anche in deroga a clausole di prelazione o di non trasferibilità previste negli statuti, nelle convenzioni o nelle norme istitutive, da parte della suddetta società di tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla titolarità delle partecipazioni azionarie detenute dall'Anas SpA nelle società Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA, Autostrada Asti-Cuneo SpA, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SpA - SITAF. Il corrispettivo per l'acquisizione di cui al terzo periodo è determinato in misura corrispondente al valore netto contabile d'iscrizione di tali diritti e obblighi, come risultante dalla situazione patrimoniale approvata dal consiglio di amministrazione dell'Anas SpA riferita ad una data non anteriore a quattro mesi dall'operazione e, in ogni caso, nel limite delle risorse di cui al secondo periodo [...] Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse".

Alla luce della richiamata normativa e in linea con il principio IFRS 5, le partecipazioni detenute da Anas nelle società concessionarie di trafori e autostrade a pedaggio (Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA, Autostrada Asti-Cuneo SpA, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SpA – SITAF) sono state riclassificate dalla voce "Partecipazioni" alla voce "Attività destinate alla vendita", e sono state iscritte al minore tra il valore di cessione (342 milioni di euro, così come stabilito dalla Legge n. 189/2024, c.d. "Decreto fiscale") e il Valore netto contabile alla data (473 milioni di euro), generando l'emersione di una perdita di valore di 131 milioni di euro.

In data 3 luglio 2024 Trenitalia SpA ha esercitato la call option prevista dall'Investment and Shareholders' Agreement, acquisendo da Operador Ferroviario de Levante l'ulteriore 6% del capitale della controllata spagnola ILSA al prezzo di 15 milioni di euro.

In data 5 agosto 2024 è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato avverso il decreto del MIT n. 248 del 4 agosto 2016, che ha dichiarato illegittime sia la misura relativa allo stanziamento di un contributo di 70 milioni di euro ai sensi dell'art. 1, comma 867, della legge n. 208/2015, come modificato dall'art. 47, comma 7, del D.L. n. 50/2017 (ovverosia lo Stanziamento) ed il Decreto di trasferimento (Decreto del MIT del 4 agosto 2016) con il quale FS SpA era stata individuata dal MIT quale soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE. Per effetto della suddetta sentenza, quindi, a partire dal 5 agosto 2024, sono venute meno le condizioni previste dall'IFRS 10 con riguardo al controllo di FSE Srl da parte del Gruppo FS e, pertanto, da tale data la società FSE Srl è stata esclusa dal perimetro di consolidamento.
Gli effetti contabili derivanti dall'interpretazione giuridica della sentenza, per il Gruppo possono essere così riassunti:

- eliminazione dello Stanziamento, mediante storno del credito nei confronti del MIT, essendo venuta meno l'esistenza del credito stesso, all'epoca contabilizzato da FSE in contropartita di una apposita riserva di Patrimonio netto, con una conseguente diminuzione del patrimonio netto di 70 mln di euro;
- contabilizzazione nella Holding (e quindi nel Gruppo) di un credito finanziario nei confronti di FSE pari a complessivi 73,3 mln di euro circa (di cui 60,1 mln di euro relativi all'annullamento della partecipazione in FSE e 13,2 mln di euro relativi alla "ripresa" della svalutazione operata da FS nell'esercizio 2023 di cui sopra), oltre agli interessi maturati dal 26 ottobre 2018 (data in cui fu effettuato l'aumento di capitale in FSE) al 31 dicembre 2024, pari a 21 milioni di euro, e riclassifica del valore nominale dei crediti finanziari verso società controllata alla voce crediti finanziari verso altri di due finanziamenti accesi nei confronti di FSE, pari complessivamente a 95 milioni di euro. Tenuto conto degli elementi di incertezza patrimoniale, finanziaria ed operativa in merito alla capacità di FSE Srl di continuare ad operare in continuità aziendale per un prevedibile arco temporale futuro che consenta il ripagamento del debito finanziario di FSE Srl verso la Holding FS, si è ritenuto necessario svalutare integralmente i suddetti crediti per un importo complessivo pari a 189 milioni di euro;
- iscrizione di un provento legato al deconsolidamento delle attività nette di FSE, pari a 127 milioni di euro.

Si segnala, inoltre, che in data 31 dicembre 2024, FSE

ha depositato presso il Tribunale di Bari ricorso per accedere ad uno strumento di regolazione della crisi e dell'insolvenza con riserva di deposito della proposta del Piano e/o degli accordi.

In data 11 novembre 2024 si è perfezionata l'operazione di acquisizione della intera partecipazione in Grandi Stazioni Immobiliare SpA da parte di FS SpA (già titolare della quota azionaria del 60% e pertanto già rientrante nel perimetro di consolidamento integrale), tramite compravendita della partecipazione del 40% posseduta da Eurostazioni SpA per un corrispettivo di 11,3 milioni di euro; gli effetti contabili di tale operazione sono stati classificati a patrimonio netto in ottemperanza a quanto previsto dall'IFRS 10 par.B96.

Al fine di mettere in evidenza, nei commenti al conto economico, esclusivamente le variazioni economiche di periodo legate all'andamento del business, sono state esposte, in una colonna separata nelle note di commento, gli effetti derivanti dalla variazione area di consolidamento, riferiti, per l'esercizio 2024, al consolidamento integrale del Gruppo Exploris (consolidata dal 1° gennaio 2024) e della società FS Treni Turistici Italiani Srl (consolidata a partire da dicembre 2023), all'acquisizione del controllo della società Italia Loyalty (consolidata a far data dal 30 aprile 2024), e al deconsolidamento della società Ferrovie del Sud Est a far data dal 5 agosto 2024.

5. Traduzione dei bilanci di società estere

I bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui le stesse operano (valuta funzionale). Le regole per la traduzione dei bilanci delle società espressi in valuta funzionale diversa dell'euro sono le seguenti:

- le Attività e le Passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio;
- l'Avviamento e gli aggiustamenti derivanti dal fair value correlati all'acquisizione di un'entità estera sono trattati come Attività e Passività dell'entità estera e convertiti al cambio di chiusura del periodo;
- i Costi e i Ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio;
- la Riserva di traduzione, inclusa tra le voci del Patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei Patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a Conto economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei bilanci delle società che hanno una valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:

	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
Euro	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Franco Svizzero	0,95	0,97	0,94	0,93
Sterlina	0,85	0,87	0,83	0,87
Corona Danese	7,46	7,45	7,46	7,45
Corona Svedese	11,43	11,47	11,46	11,10
Dinaro Serbo	117,08	117,25	116,80	116,98
Riyal Saudita	4,06	4,05	3,90	4,14
Corona Ceca	25,12	24,00	25,19	24,72
Leu Rumeno	4,97	4,95	4,97	4,98
Zloty Polacco	4,31	4,54	4,28	4,34
Lira Turca	35,50	24,95	36,74	32,65

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale del Gruppo sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel Conto economico consolidato.

6. Principi contabili

Di seguito sono riportate le informazioni rilevanti sui principi contabili e i criteri di valutazione utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato.

Immobili, impianti e macchinari

Criteri generali
Gli Immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore.

Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del component approach. In applicazione di tale criterio, il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("cluster") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Categoria	Aliquota di Ammortamento	Vita Utile
Materiale rotabile		
- Componenti da ripristinare	20%	5 anni
- Componenti ad usura	20%	5 anni
- Restyling/Sicurezza Trainante	8%	12½ anni
- Restyling/Sicurezza Trainato/Treno completo	10%	10 anni
- Componente base	3,3% - 4,3%	23 - 30 anni
- Manutenzione di secondo livello capitalizzata	20% - 33%	3 - 5 anni
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi di revamping)	5,5%	18 anni

Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA
Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione (in ottemperanza all'art. 1 comma 87 - Legge n. 266 del 23 dicembre 2005) espressi in treni-km. In particolare, gli ammortamenti sono calcolati applicando il rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di Concessione al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di bilancio. In relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione, quindi della vita utile della stessa, e per tale profilo determinano impatto sul computo del coefficiente di ammortamento.
Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva. Per ogni direttrice RFI SpA utilizza, quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della società. Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio in corso e nell'esercizio precedente sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatore di produzione	
Direttrice	**2024**	**2023**
Rete AV/AC	**2,54%**	**2,62%**
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,45%	2,47%
Tirrenica Nord e affluenze	2,32%	2,54%
Dorsale e affluenze	2,33%	2,45%
Tirrenica Sud	2,31%	2,48%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,62%	2,52%
Rete complementare	2,50%	2,47%

La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di Attività materiali sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Terreni e Fabbricati	2% - 20%
Impianti e macchinari	5% - 10%
Attrezzature industriali e commerciali	8% - 25%
Altri beni	8% - 25%

Beni in leasing

Alla data di inizio di un contratto di locazione e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, il Gruppo verifica se lo stesso contiene o rappresenta un leasing, iscrivendo l'Attività per il diritto di utilizzo (Right of Use o RoU) e la Passività del leasing (lease liability) secondo le disposizioni dell'IFRS 16.

L'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del leasing, ovvero il costo del leasing non rifletta il fatto che verrà esercitata l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento.

Il Gruppo non rileva le attività per il diritto di utilizzo e le passività del leasing per i contratti di breve durata (short term lease), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi, e per i contratti di modesto valore (low value lease), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, è pari o inferiore a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto il Gruppo rileva i pagamenti dovuti come costo di esercizio con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

Per i contratti sottoscritti prima del 1° gennaio 2019 (data a partire dalla quale il Gruppo FS ha adottato, in ossequio alle tempistiche di applicazione previste, il nuovo principio contabile internazionale IFRS 16 - Leases), il Gruppo ha deciso di adottare l'espediente pratico previsto dalle disposizioni transitorie del principio.

Investimenti immobiliari

Gli Investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli Investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".
Nel caso in cui venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le Rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle Immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa.
In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane, sono identificabili le seguenti principali Attività immateriali:

- Concessioni, licenze e marchi, che riguardano prevalentemente le licenze software, sono ammortizzate in quote costanti in base alla relativa durata;
- I diritti concessori sono ammortizzati sulla base della durata della concessione.

Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato (public-to-private), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare, si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione di servizi al pubblico e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regolamenta quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, il Gruppo non rileva le infrastrutture tra gli Immobili, impianti e macchinari ma rileva al fair value, alternativamente o congiuntamente:

- l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura;
- l'attività finanziaria, quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento.

I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi.
Eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti gli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanzianti solo qualora tali obblighi siano previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

Ai fini della verifica per riduzione di valore, quando non è possibile calcolare il valore recuperabile di una singola attività, il Gruppo identifica il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti da quelli derivanti da altre attività o gruppi di attività (CGU). Nell'ambito del Gruppo sono state identificate CGU, che rappresentano la normale prospettiva di analisi reddituale, gestionale e di controllo delle performance aziendali da parte del Management. La suddivisione in CGU comprende tutte le attività operative del Gruppo, ad esclusione delle partecipazioni non allocate alle CGU che sono sottoposte ad Impairment Test specifico.

Di norma, ciascuna società controllata rappresenta una singola CGU.

a) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita
A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicatori (interni e/o esterni) che facciano supporre che le attività materiali e immateriali abbiano subito una riduzione di valore.
Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (impairment test), imputando a Conto economico l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro.

b) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso
Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a impairment test annualmente, o più frequentemente in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

Strumenti finanziari
Classificazione e valutazione dei crediti commerciali, delle attività correnti e delle attività finanziarie
La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dal Gruppo tiene conto sia del Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno al Gruppo dai soli incassi degli stessi flussi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria, o da entrambi. Ai fini della valutazione delle caratteristiche dei flussi di cassa, il Gruppo effettua il c.d. SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi oppure (SPPI Test superato) no.
Al momento della rilevazione iniziale, un'attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

a. costo ammortizzato (CA): in questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
b. fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI): in questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio; le altre variazioni del fair value dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
c. fair value rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL): in questa categoria gli strumenti vengono valutati inizialmente e successivamente al fair value. I costi dell'operazione e le variazioni di fair value sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Relativamente alle altre attività correnti, per ogni classe di attività e passività finanziarie viene indicato il fair value (valore equo) della classe di attività e passività in modo che sia possibile confrontarlo con il suo valore contabile. Tuttavia, può non essere indicato il fair value, in ottemperanza del paragrafo 29 dell'IFRS 7, per i seguenti casi: quando il valore contabile è una ragionevole approssimazione del fair value (ad esempio, per le disponibilità liquide, i crediti e i debiti commerciali a breve termine), un contratto che contiene un elemento di partecipazione discrezionale (come descritto nell'IFRS 4 Contratti assicurativi), quando il fair value di tale elemento non può essere valutato in modo attendibile, o per le passività da leasing.

Classificazione e valutazione dei finanziamenti, dei debiti commerciali e delle altre passività finanziarie
I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al fair value, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo.
Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e

le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati, il Gruppo si è avvalso della facoltà di continuare ad applicare l'hedge accounting previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul c.d. macro-hedging, di semplificazione delle operazioni di copertura.

Il Gruppo utilizza strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di fair value di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (fair value hedge) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (cash flow hedge). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di fair value dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (dollar offset ratio) o, nel caso di strumenti più complessi, ad oggi non utilizzati dal Gruppo, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

Il Gruppo applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (Expected Credit Loss o ECL).

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "General deterioration method" e il "Simplified approach". Nei casi in cui trova applicazione il General Deterioration Method, gli strumenti finanziari sono classificati in tre stage in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di impairment e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di default, il Gruppo ha individuato una segmentazione convenzionale in cluster omogenei in base alla tipologia di controparte:

- Pubblica Amministrazione: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- Intercompany: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- Depositi: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- Crediti vs terzi: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, il Gruppo ha deciso di applicare l'esenzione "Low Credit Risk Exemption" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto Investment Grade (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la stage allocation, bensì esse vengono allocate direttamente in stage 1 con provisioning a 1 anno.

La determinazione dell'impairment delle attività finanziarie è effettuata utilizzando le informazioni di provider pubblici per la determinazione della Probabilità di default (PD) applicando una perdita attesa (loss given default) in linea con il panorama analizzato nell'ambito dei most comparables competitors e tenendo conto dei suggerimenti degli organismi di vigilanza diretti alle entità con strumenti finanziari quotati. Il valore su cui si applica la perdita di valore attesa (Exposure at default - EAD) è convenzionalmente allineato al valore contabile dell'attività finanziaria, ad eccezione dei casi in cui è applicabile la lifetime ECL dove si prende in considerazione il piano e le rate di ammortamento del credito finanziario alle date di maturity.

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

Determinazione del fair value

Il fair value di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il fair value degli interest rate swap è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il fair value dei forward su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le Attività e Passività finanziarie valutate al fair value sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (input) utilizzate nella determinazione del fair value stesso. In particolare:

– Livello 1: Attività e Passività finanziarie il cui fair value è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui il Gruppo può accedere alla data di valutazione;

- Livello 2: Attività e Passività finanziarie il cui fair value è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: Attività e Passività finanziarie il cui fair value è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le Disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i Debiti finanziari nelle Passività correnti nella Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata.

Rimanenze

Le Rimanenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.
In questa voce sono ricompresi anche:

- gli Immobili di trading, iscritti al minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato, determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.
- i Certificati Bianchi (detti anche TEE - Titoli di Efficienza Energetica) riconosciuti dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE) a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti. Nel lasso di tempo che intercorre tra il momento in cui viene acquisito il diritto al titolo fornendo il servizio e il momento in cui i TEE sono effettivamente erogati a esito del procedimento di certificazione da parte del GSE, i ricavi derivanti dai TEE sono iscritti per competenza - e rilevati tra le rimanenze di magazzino sino alla successiva vendita - sulla base della migliore stima del numero di TEE attesi, in proporzione al risparmio di Tonnellate Equivalenti di Petrolio ("TEP") consuntivato o che si stima verrà consuntivato. La valorizzazione degli stessi è effettuata al valore di mercato medio ponderato dell'anno energetico (come definito dall'operatore dei servizi energetici) disponibile alla data di riferimento. Quando poi la cessione si realizza effettivamente, viene rilevato l'eventuale adeguamento rispetto alla migliore stima effettuata.

Benefici ai dipendenti

I Benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del Costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR e altri benefici ai dipendenti

Le società del Gruppo FS Italiane hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. Il Gruppo FS gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto (TFR). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del C.C.; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.
Alcune società del Gruppo FS hanno in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia. Pertanto, viene rilevato in bilancio un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro. Tale fondo è determinato da un attuario indipendente utilizzando il projected unit credit method. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I Fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

Rilevazione iniziale e valutazione successiva
Secondo quanto previsto dall'IFRS 15, i ricavi derivanti da contratti con i clienti sono rilevati quando le performance obligation individuate nel contratto vengono soddisfatte ed il controllo dei beni e servizi è quindi trasferito al cliente, per un ammontare che riflette il corrispettivo che il Gruppo si aspetta di ricevere in cambio di tali beni o servizi. Il corrispettivo può includere importi fissi, importi variabili o entrambi; il corrispettivo può subire delle variazioni per effetto ad esempio di riduzioni, sconti, rimborsi (ivi inclusi quelli per ritardi/cancellazioni nell'esecuzione della/e PO), incentivi, premi, penalità (Corrispettivo variabile). Esso può variare anche al verificarsi o meno di un evento futuro.
La presenza di una componente variabile può essere prevista esplicitamente dal contratto oppure può essere desumibile da pratiche commerciali abituali, politiche pubblicate, specifiche dichiarazioni della società o da altri fatti o circostanze che indichino l'intenzione della società di accordare al cliente una modifica sul prezzo.
La componente variabile del corrispettivo è inclusa nel corrispettivo solo se è altamente probabile che non vi sarà in futuro, quando sarà risolta l'incertezza associata al corrispettivo variabile, un significativo aggiustamento al ribasso dell'importo dei ricavi contabilizzati relativi a tale componente. Il Gruppo valuta se i beni o servizi oggetto della performance obligation saranno trasferiti al cliente nel corso del tempo (over a period of time) oppure in un determinato momento (at a point in time):
- i ricavi delle vendite di beni sono rilevati nel momento in cui il controllo del bene è trasferito all'acquirente (at a point in time);
- i ricavi per la prestazione di servizi sono rilevati sulla base degli input impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli input totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli input risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi e il costo sostenuto fornisce una rappresentazione fedele della percentuale di completamento del servizio, il riconoscimento dei ricavi avviene over a period of time e la valutazione dei progressi avviene con il metodo basato sugli input (cost-to-cost method).

Nel caso in cui il meccanismo contrattuale includa:
- un importo variabile (ad esempio sconti, rimborsi), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto è stimato usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile;
- una componente finanziaria significativa, i ricavi vengono rettificati, a meno che tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorra un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi;
- costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto (es. commissioni di vendita), tali costi sono capitalizzati solo quando sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che gli stessi saranno recuperati.

Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle performance obligation e i significativi termini per l'adempimento delle obbligazioni adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

a) Ricavi per servizi di trasporto
I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (es.: i servizi Alta Velocità) ed i ricavi da Contratti di Servizio (CdS) con le controparti Pubbliche (MIT, Regioni, etc.).
I ricavi per i servizi di trasporto a mercato su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio: Regionale o Long Haul, per tutto il territorio nazionale.
Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, sebbene garantisca accesso a diverse prestazioni (es. trasporto, accesso alla lounge, welcome

drink, wifi, ecc.), viene considerato come un'unica performance obligation di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio.
I ricavi per i servizi di trasporto merci, sia ferro che gomma, sono invece regolati da contratti specifici con il cliente, di norma con previsioni di consegna dei beni franco destino. Le merci sono regolate da standard contrattualistici che prevedono sostanzialmente l'obbligazione di trasporto del bene a destinazione.
I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni, ecc.) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e bonus che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi.
Le società del Gruppo promuovono nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. I punti fedeltà, che danno diritto all'acquisto futuro di prodotti, costituiscono una performance obligation ed il loro valore non risulta storicamente rilevante. Il ricavo matura via via che i punti fedeltà vengono riscattati o scadono. La tipologia di business prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.
Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi, il riconoscimento dei ricavi avviene over time per tutte le performance obbligation sopra identificate.
I ricavi per i servizi di trasporto ferroviario, regolati da Contratti di Servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome e i ministeri (MIT e MEF), sono relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, ed includono il trasporto Regionale e i treni Intercity giorno e notte.
Ogni anno, per tutti i Contratti di Servizio, si procede al calcolo degli scostamenti tra il risultato netto previsto riportato nel piano economico finanziario (PEF) e il risultato netto di preconsuntivo. Tali scostamenti, quantificati per ciascun contratto, vengono iscritti a debito o a credito del Gruppo nei confronti delle controparti. I Contratti di Servizio prevedono infatti il diritto per il Gruppo di ottenere il riequilibrio del PEF alla fine del periodo contrattuale di riferimento, ovvero in periodi intermedi anticipati in caso di accordi con la controparte stessa. La differenza tra il risultato netto di PEF e il risultato netto di preconsuntivo è calcolata su dati omogenei, rivisti dal Gruppo al fine di tenere conto di eventuali partite straordinarie, non previste nel PEF. Le rettifiche ai crediti\debiti derivanti dai tavoli di confronto con le controparti sono rilevate tra i ricavi nell'esercizio in cui l'informazione diviene disponibile.
I servizi di trasporto rappresentano la performance obligation. I ricavi sono considerati di competenza pro-rata temporis in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es. soppressioni), il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. I contratti prevedono penali in caso di non raggiungimento della qualità prevista (ritardi, pulizia, ecc.), per le quali viene effettuata una stima con registrazione a diretta riduzione dei ricavi e con contropartita un fondo rischi da utilizzare al momento della consuntivazione con la controparte. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi, il riconoscimento dei ricavi avviene over time.

b) Ricavi da servizi di infrastruttura

I ricavi da servizi di infrastruttura connessi con l'infrastruttura ferroviaria/stradale/autostradale derivano dai servizi legati alla gestione dell'infrastruttura stessa. La voce accoglie i ricavi da pedaggio, i ricavi da accordi per servizi in concessione e, in misura minore, i ricavi per servizi di traghettamento. Il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Ferroviarie a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza e a breve percorrenza e merci; esiste pertanto una sola performance obligation. I ricavi maturano over time sulla base degli importi contrattualizzati ed ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna Impresa Ferroviaria. Relativamente all'infrastruttura viaria, il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Terze alle quali è affidato, per mezzo di apposito contratto di concessione, il lavoro di costruzione, gestione e manutenzione di strade e autostrade. La performance obligation individuata è unica. Il prezzo è stabilito per legge e consiste in una percentuale dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la performance obligation (over time).

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo FS rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

a) Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici al Gruppo FS per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

b) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo FS a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alle voci "Ricavi delle vendite e prestazioni" e "Altri proventi", come componente positiva del Conto economico.

Dividendi

I dividenti delle società partecipate, non incluse nell'area di consolidamento, sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.
I dividendi ricevuti da partecipazioni in società collegate e joint venture sono contabilizzati a rettifica del valore contabile della partecipazione.
La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA viene rappresentata come movimento del Patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo FS.
Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.
Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto. Le imposte anticipate e differite sono esposte separatamente in caso di differenti tempi di realizzo dei sottostanti a cui le stesse sono riferite.
Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico "Altri costi operativi".

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2024.

Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback - Il 22 settembre 2022 lo IASB ha emesso Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16) con l'obiettivo di chiarire le modalità di valutazione e contabilizzazione delle operazioni di sale and leaseback per il venditore-locatario che soddisfano i requisiti dell'IFRS 15. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-Current - Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine. Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2024. Successivamente, il 31 ottobre 2022 lo IASB ha pubblicato un ulteriore emendamento Non-current Liabilities with Covenants (Amendments to IAS 1) per chiarire come le condizioni che un'entità deve rispettare entro dodici mesi dalla data di bilancio influenzano la classificazione di una passività. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements - Il 25 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 7 che ha l'obiettivo di aggiungere requisiti di informativa e indicazioni all'interno degli obblighi di informativa esistenti, richiedendo alle entità di fornire informazioni qualitative e quantitative sugli accordi di finanziamento dei fornitori. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

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

Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability - Il 15 agosto 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 21 con l'obiettivo di specificare quando una valuta è scambiabile in un'altra valuta, come determinare il tasso di cambio quando una valuta non è scambiabile in un'altra valuta e in quest'ultimo caso le informazioni da fornire. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2025 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

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

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

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

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

IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures - Il 9 maggio 2024 lo IASB ha emesso un nuovo principio contabile, l'IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: informazioni integrative, che consente di semplificare i sistemi e i processi di reporting per le società, riducendo i costi di redazione dei bilanci delle controllate ammissibili, pur mantenendo l'utilità di tali bilanci per i loro utilizzatori. L'IFRS 19 entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio Consolidato richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su valutazioni difficili e soggettive e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative situazioni. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette valutazioni, stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, fra cui, al momento, le tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina, l'esacerbarsi della crisi in medio oriente, l'indebolimento dell'economia in Cina e le difficoltà di approvvigionamento lungo le catene del valore, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le valutazioni, stime e assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto, i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da

tali stime, a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione delle stesse.
Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati:

i) Riduzione di valore delle attività non finanziarie

Le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo FS e sul mercato, nonché sull'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori

ii) Riduzione di valore delle attività finanziarie

Secondo il modello di impairment adottato dal Gruppo, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (forward looking). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di impairment richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché sull'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'impairment delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

iii) Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di leasing

I contratti di leasing che contengono delle opzioni di proroga/risoluzione comportano, alla data di decorrenza del leasing, la valutazione circa la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e la loro rivalutazione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto controllo del Gruppo. La valutazione delle opzioni di proroga può richiedere da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili alla data di valutazione del leasing, nonché sull'esperienza storica.

iv) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti, ad eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto.

La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA" per maggiori dettagli);
- per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (c.d. component approach) nonché la stima della relativa vita utile (si rinvia al precedente paragrafo "Immobili, impianti e macchinari - Criteri generali" per maggiori dettagli);
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o dell'utilizzo del materiale rotabile. Le società controllate RFI (gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e Trenitalia (che detiene il materiale rotabile) rivedono periodicamente il valore

residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.
- impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

v) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in Bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del Bilancio del Gruppo FS.

vi) Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

vii) Fair value di strumenti finanziari derivati

Il fair value degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. Il Gruppo FS usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti fair value ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

Cambiamento climatico

In un contesto globale sempre più attento agli impatti ambientali e sociali, il Report integrato del Gruppo FS riflette il continuo impegno nelle iniziative di contrasto e adattamento al cambiamento climatico, ricompreso nella strategia aziendale e in linea con il percorso di transizione energetica intrapreso nel perseguimento di obiettivi di sostenibilità di business, come descritto nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità riportata all'interno della Relazione sulla Gestione (per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Cambiamenti climatici - Gestione impatti, rischi e opportunità").
Il Gruppo descrive, inoltre, le proprie considerazioni in merito alle azioni riconducibili alla mitigazione degli effetti del cambiamento climatico così come all'adattamento al cambiamento climatico nell'informativa prevista dal Regolamento 2020/852 (per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Tematiche relative ai cambiamenti climatici (ESRS E1)").
Alla luce di quanto sopra, il Gruppo riflette gli impatti del cambiamento climatico anche nella predisposizione del Bilancio Consolidato. Sebbene non esista un principio contabile internazionale che disciplini come tali impatti siano da considerare nella predisposizione del bilancio, lo IASB ha emesso alcuni documenti per supportare gli IFRS-adopter nel soddisfare tale richiesta di informativa[190].
Il Gruppo riporta le principali considerazioni attinenti al cambiamento climatico nel presente paragrafo.

Nella redazione del bilancio consolidato, la direzione aziendale effettua valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni considerate ragionevoli.
In relazione al rischio fisico e di transizione e alle assunzioni prospettiche fatte in tema di climate change, non si rilevano impatti specifici nel breve periodo da considerare nell'applicazione dei principi contabili.
In particolare, il Gruppo in tutti i settori di business persegue l'eccellenza nell'erogazione del servizio; questo comporta un costante impegno nello sviluppo di infrastrutture adeguate e nell'evoluzione della gestione delle medesime, nell'efficientamento energetico dei processi produttivi, nel perseguimento di un approccio all'economia circolare e nel perseguimento di elevati standard di affidabilità e sicurezza nei servizi forniti ai

190. IASB Educational material – "Effects of climate-related matters on financial statements", luglio 2023; IASB Exposure draft - "Climate-related and Other Uncertainties in the Financial Statements", luglio 2024.

clienti, con l'applicazione di innovazione tecnologica e digitalizzazione.
Con riferimento al medio-lungo periodo, la direzione aziendale prosegue con l'attuazione del piano industriale che tiene conto degli impatti del climate change e non ravvede ulteriori considerazioni specifiche nell'applicazione dei principi contabili per la predisposizione di bilancio. Si segnala tuttavia che la valutazione e, più specificamente, la quantificazione dei rischi legati al clima richiede generalmente l'applicazione di assunzioni di lungo termine su sviluppi futuri altamente incerti, come futuri sviluppi tecnologici, sviluppi politici e azioni del governo.

Il Gruppo FS gestisce l'infrastruttura ferroviaria e stradale secondo un approccio orientato a innalzare sempre di più il valore della rete quale asset fondamentale del sistema della mobilità sostenibile. A tal fine il Gruppo progetta, realizza e gestisce le infrastrutture e i servizi di mobilità secondo criteri climate-resilient improntati alla tutela ambientale e sociale, rafforzando la capacità di adattamento dei sistemi di mobilità alle conseguenze del cambiamento climatico e della fragilità del territorio nonché contribuendo alla realizzazione degli obiettivi europei e nazionali in tema di mitigazione del cambiamento climatico. Le azioni per il contenimento dei rischi collegati al cambiamento climatico si concretizzano anche nella pianificazione della manutenzione delle infrastrutture e delle flotte al fine di garantire la qualità del servizio, la sicurezza degli asset gestiti e il mantenimento delle prestazioni degli stessi.
Inoltre, sono attive nel Gruppo apposite polizze assicurative contenenti le garanzie "CAT/NAT" relativamente ai danni causati da calamità naturali ed eventi catastrofali (sismi, alluvioni, frane, inondazioni ed esondazioni) a terreni, fabbricati, impianti, macchinari e attrezzature industriali e commerciali, iscritti a bilancio.

Il management ha valutato che il business maggiormente esposto al rischio di climate change è quello infrastrutturale; tuttavia, gli investimenti di cui sopra non riducono o modificano l'aspettativa con riferimento ai benefici economici connessi all'utilizzo delle attività iscritte tra le immobilizzazioni materiali, considerando la rilevanza regolatoria e dunque i meccanismi di ristoro che caratterizzano il settore. Pertanto, non si è reso necessario modificare la vita utile delle immobilizzazioni in bilancio.

Inoltre, per il loro potenziale impatto sugli interventi realizzativi e manutentivi sopra citati e conseguente disruption sulla continuità e qualità del servizio e sulle tempistiche di realizzazione delle opere, sono attentamente monitorate e mitigate le dinamiche connesse al processo di transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio e resiliente ai cambiamenti climatici, che espongono il Gruppo ai rischi legati all'evoluzione della normativa, delle tecnologie e dei mercati di riferimento, con potenziali effetti reputazionali, oltre ai rischi connessi all'approvvigionamento dei materiali e all'intera supply chain per cambiamenti significativi della strategia dei fornitori chiave, in un contesto sempre più orientato alla prospettiva di economia circolare.

Con riferimento all'esistenza di rischi di impairment delle attività, il management ha considerato che le azioni di mitigazione/adattamento del rischio climatico comportano la necessità di pianificare la manutenzione/evoluzione degli asset per garantirne la qualità del servizio, la sicurezza e il mantenimento degli standard operativi, pertanto, queste attività sono considerate nell'ambito della previsione dei flussi di cassa utilizzati alla base della determinazione del value in use.

Nell'ambito dei finanziamenti e prestiti obbligazionari, il Gruppo, oltre ad aver realizzato emissioni obbligazionarie "Green", ha in essere alcuni finanziamenti di natura bancaria che contengono previsioni c.d. "ESG-linked", come meglio descritto nel paragrafo "Finanza sostenibile".
Per quanto concerne i finanziamenti bancari ESG linked e, in particolare, la Revolving Credit Facility (RCF), è presente un meccanismo di premio/penalità applicabile al pagamento degli interessi maturati, legato al raggiungimento di specifici obiettivi di natura ESG (cd. Sustainability Linked), in relazione al quale il Gruppo considera che possa esistere un rischio, costantemente monitorato, il cui impatto sugli oneri finanziari è valutato al momento non significativo.

L'introduzione di nuove disposizioni legislative in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano, inoltre, la presenza di rischi fisici cronici o acuti potrebbe portare a un'interruzione del servizio oppure a una riduzione della qualità dello stesso con conseguente sorgere di passività per penalità. Sulla base degli interventi di mitigazione del rischio posti in essere, la direzione aziendale ha ipotizzato come invariati i potenziali impatti economico-finanziari associati ai rischi sopra citati. Pertanto, non si è resa necessaria la rivisitazione critica degli accantonamenti ai fondi rischi e oneri espressi in bilancio.

7. Informativa per settore di attività del Gruppo

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2024 e 2023. Per maggiori informazioni in merito all'identificazione dei settori operativi per il Gruppo si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

valori in milioni di euro

2024	Settore Infrastruttura ferroviaria	Settore Infrastruttura stradale	Settore Passeggeri	Settore Logistica	Settore Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	1.836	4.198	8.291	1.189	507	126	3	16.150
Ricavi intersettoriali	1.365	22	263	169	79	874	(2.393)	379
Ricavi operativi	**3.201**	**4.220**	**8.554**	**1.358**	**586**	**1.000**	**(2.390)**	**16.529**
Costi operativi	**(3.115)**	**(4.101)**	**(6.689)**	**(1.297)**	**(428)**	**(1.007)**	**2.350**	**(14.287)**
EBITDA	**86**	**119**	**1.865**	**61**	**158**	**(7)**	**(40)**	**2.242**
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(128)	(173)	(1.372)	(134)	(17)	(104)	29	(1.899)
EBIT (Risultato Operativo)	**(42)**	**(54)**	**493**	**(73)**	**141**	**(111)**	**(11)**	**343**
Proventi e oneri finanziari	(82)	(146)	(219)	(49)	7	(23)	7	(505)
Imposte sul reddito	3		(25)	(2)	(58)	192	(156)	(46)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(121)**	**(200)**	**249**	**(124)**	**90**	**58**	**(160)**	**(208)**

valori in milioni di euro

31.12.2024	Settore Infrastruttura ferroviaria	Settore Infrastruttura stradale	Settore Passeggeri	Settore Logistica	Settore Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale circolante	3.011	(312)	(374)	(4)	253	307	322	3.203
Capitale immobilizzato netto	37.148	1.599	13.374	1.215	619	338	(145)	54.148
di cui partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	*280*	*295*	*239*	*4*				*818*
Altri fondi	(572)	(738)	(569)	(138)	15	4	(447)	(2.445)
Attività nette possedute per la vendita		342						342
Capitale investito netto	**39.587**	**891**	**12.431**	**1.073**	**887**	**649**	**(270)**	**55.248**
Posizione finanziaria netta	**6.039**	**(1.343)**	**9.497**	**869**	**(440)**	**(1.401)**	**275**	**13.496**
Mezzi propri	**33.548**	**2.234**	**2.934**	**204**	**1.327**	**2.050**	**(545)**	**41.752**

valori in milioni di euro

2023	Settore Infrastruttura ferroviaria	Settore Infrastruttura stradale	Settore Passeggeri	Settore Logistica	Settore Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	1.965	3.886	7.404	984	93	132	4	14.468
Ricavi intersettoriali	1.175	21	245	167	63	755	(2.090)	336
Ricavi operativi	**3.140**	**3.907**	**7.649**	**1.151**	**156**	**887**	**(2.086)**	**14.804**
Costi operativi	**(2.680)**	**(3.772)**	**(6.096)**	**(1.091)**	**(123)**	**(841)**	**2.027**	**(12.576)**
EBITDA	**460**	**135**	**1.553**	**60**	**33**	**46**	**(59)**	**2.228**
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(193)	(181)	(1.344)	(117)	(12)	(69)	26	(1.890)
EBIT (Risultato Operativo)	**267**	**(46)**	**209**	**(57)**	**21**	**(23)**	**(33)**	**338**
Proventi e oneri finanziari	(61)	(75)	(161)	(31)	7	103	5	(213)
Imposte sul reddito	(3)		41	(2)	(13)	63	(111)	(25)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**203**	**(121)**	**89**	**(90)**	**15**	**143**	**(139)**	**100**

valori in milioni di euro

31.12.2023	Settore Infrastruttura ferroviaria	Settore Infrastruttura stradale	Settore Passeggeri	Settore Logistica	Settore Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale circolante	2.008	(277)	(696)	(12)	620	251	256	2.150
Capitale immobilizzato netto	37.028	2.189	12.844	1.004	648	308	(194)	53.827
di cui partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	*270*	*730*	*211*	*6*				*1.217*
Altri fondi	(653)	(1.019)	(559)	(129)	20	(99)	(292)	(2.731)
Attività nette possedute per la vendita								
Capitale investito netto	**38.383**	**893**	**11.590**	**864**	**1.288**	**460**	**(232)**	**53.246**
Posizione finanziaria netta	**4.499**	**(1.530)**	**8.500**	**577**	**11**	**(1.096)**	**195**	**11.156**
Mezzi propri	**33.883**	**2.424**	**3.090**	**287**	**1.277**	**1.556**	**(427)**	**42.090**

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei singoli settori operativi si rinvia alla Relazione sulla gestione.

8. Ricavi delle vendite e prestazioni (15.948 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Ricavi da Servizi di Trasporto	**8.766**	**7.948**	**818**	**(122)**	**696**
Prodotti del traffico viaggiatori	4.451	4.244	207	(1)	206
Prodotti del traffico merci	1.054	898	156	(158)	(2)
Ricavi da Mercato	**5.505**	**5.142**	**363**	**(159)**	**204**
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	381	340	41		41
Ricavi da Regioni	2.880	2.466	414	37	451
Ricavi da Contratti di Servizio	**3.261**	**2.806**	**455**	**37**	**492**
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	**4.646**	**4.244**	**402**	**22**	**424**
Altri ricavi da servizi	**1.072**	**437**	**635**	**(14)**	**621**
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	**57**	**51**	**6**		**6**
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**14.541**	**12.680**	**1.861**	**(114)**	**1.747**
Altri ricavi	**1.407**	**1.581**	**(174)**	**(1)**	**(175)**
Totale Ricavi delle vendite e prestazioni	**15.948**	**14.261**	**1.687**	**(115)**	**1.572**

I "**Ricavi da contratti con i clienti**" fanno registrare, al netto degli effetti della variazione area (114 milioni di euro), un incremento pari a 1.747 milioni di euro.
La variazione positiva della voce "Prodotti del traffico viaggiatori", pari a 206 milioni di euro, è sostanzialmente imputabile alle seguenti aree di attività:

- settore della media e lunga percorrenza (+143 milioni di euro), cresciuto in ambito nazionale (+61 milioni di euro), principalmente nella sua componente mercato, che registra un incremento sia in termini di viaggiatori -km (+2.7%) che di treni -km (+4.2%) ed in ambito internazionale (+82 milioni di euro), sostanzialmente legato al. mercato spagnolo;
- settore del trasporto regionale (+32 milioni di euro), per l'effetto contrapposto della crescita del mercato nazionale (+45 milioni di euro), legato all'aumento dei viaggiatori, in particolare nei fine settimana e nei periodi festivi, ed anche grazie all'attenzione posta nell'offerta dei servizi leisure e all'intermodalità (viaggiatori-km +1,4%), e del calo del mercato estero (- 17 milioni di euro, di cui -27 milioni di euro sul mercato tedesco per effetto principalmente dell'introduzione del Deutschland ticket, che trova la sua compensazione nei ricavi da contratti di servizio, parzialmente compensati da +10 milioni di euro sul mercato inglese);
- settore del trasporto su gomma (+31 milioni di euro, di cui +20 milioni di euro sul mercato nazionale e +11 milioni di euro sul mercato internazionale - Olanda), sostanzialmente per effetto dei maggiori introiti da servizio di Trasporto Pubblico Locale e dei maggiori servizi sostitutivi offerti.

I "Prodotti del traffico merci" evidenziano un decremento di 2 milioni di euro, imputabile perlopiù al decremento del traffico merci nazionale relativo alla filiera intermodale (-19 milioni euro), quasi integralmente compensato dalla crescita rilevata sul mercato estero (+17 milioni di euro).
I "Ricavi da Contratto di Servizio", si incrementano per complessivi 492 milioni di euro, per effetto di quanto segue:

- incremento dei Ricavi da Contratto di servizio pubblico (+41 milioni di euro) riconducibile, oltre che alla registrazione nel 2023 di un minor ricavo derivante dalla definitiva decisione della Commissione Europea in merito ad una procedura di indagine (95 milioni di euro), alla diversa contabilizzazione, al netto dei relativi contributi, dei ricavi a copertura degli investimenti relativi ai contratti da servizio pubblico nel mercato inglese;
- incremento dei Ricavi da Contratto con le Regioni (+451 milioni di euro) per effetto di:
  - maggiori ricavi da Contratto di Servizio con le Regioni (+378 milioni di euro), principalmente ascrivibile all'effetto della dinamica di andamento dei Contratti di Servizio (+346 milioni di euro) ed ai maggiori corrispettivi legati all'adeguamento del tasso di inflazione di periodo e all'incremento del numero delle corse contrattualmente previste (+56 milioni di euro);
  - maggiori ricavi sui mercati esteri per 77 milioni di euro (di cui +60 milioni di euro sul mercato tedesco e +17 milioni di euro sul mercato olandese), riconducibili principalmente alla rinegoziazione delle tariffe ed all'aumento dei passeggeri rispetto all' esercizio precedente.

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio:			
per il trasporto viaggiatori	308	216	92
Totale	**308**	**216**	**92**

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" fanno registrare complessivamente un incremento pari a 424 milioni di euro legato prevalentemente ai seguenti fenomeni:

- maggiori ricavi da infrastruttura stradale e autostradale per 319 milioni di euro, quale conseguenza dei maggiori lavori effettuati nell'esercizio per servizi di gestione sulla rete in concessione (+429 milioni di euro), compensati dal decremento dei corrispettivi per il pedaggio a seguito della conclusione, il 31 dicembre 2023, della gestione temporanea dell'autostrada A24-A25 (-110 milioni di euro);
- maggiori ricavi da servizi in concessione (+90 milioni di euro) legati al subentro nella gestione delle linee ferroviarie Torino-Ceres e c.d. Canavesana a partire dal 1° gennaio 2024, ed a lavori di miglioria sulla Ferrovia Centrale Umbra in coerenza con i relativi costi (+19 milioni di euro);
- maggiori ricavi da pedaggio su infrastruttura ferroviaria (+15 milioni di euro), ascrivibili all' aumento delle tariffe dovuta alla rivalutazione Istat dell'1,4% e dell'andamento dei volumi di traffico circolati principalmente sul segmento AV.

La variazione in aumento degli "Altri ricavi da servizi", pari a 621 milioni di euro, è principalmente riconducibile ai seguenti fattori:

- Operazione di vendita dello scalo Farini effettuata da FS Sistemi Urbani SpA nell'ambito dell'Accordo di Programma (anche AdP) sottoscritto con il Comune di Milano (+397 milioni di euro): dall'operazione in oggetto, il Gruppo ha realizzato una plusvalenza pari a 143 milioni di euro, quale risultato del prezzo di vendita (473 milioni di euro Ricavi delle vendite e prestazioni - Altri ricavi da servizi), al netto della rilevazione delle performance obligation previste dal contratto (-71 milioni di euro Ricavi delle vendite e prestazioni - Altri ricavi da servizi), della variazione delle giacenze di immobili e terreni di trading (-126 milioni di euro Variazione delle Rimanenze), del costo relativo alla retrocessione al Comune di Milano del 50% della plusvalenza (-108 milioni di euro Altri costi operativi), dei costi di manutenzione previsti da contratto già sostenuti (-24 milioni di euro Costi per servizi) nonché degli oneri finanziari correlati (+1 milione di euro Oneri finanziari);
- maggiori "Ricavi da Servizi alle Imprese Ferroviarie e Servizi accessori alla circolazione" (+135 milioni di euro), per effetto principalmente del ribaltamento del maggior costo dell'energia elettrica di trazione (+64 milioni di euro) nonché per l'incremento de ricavi registrati sul mercato tedesco (+39 milioni di euro, correlato alla riduzione dei ricavi da contratti con i clienti, come sopra commentato) e dei ricavi per la manutenzione del materiale rotabile (+20 milioni di euro);
- incremento dei "Lavori conto terzi" (+28 milioni euro) legati alla fornitura dei nuovi treni ibridi di proprietà dello stato, a valere dei fondi del PNRR;
- incremento dei "Ricavi da servizi diversi" (+61 milioni di euro) sostanzialmente per i maggiori ricavi consuntivati sulla commessa relativa alla Metro Riyadh (+52 milioni di euro), da ricondurre alla ripresa delle attività operative a partire dal secondo semestre 2023.

La crescita dei "Ricavi per lavori in corso su ordinazione", pari a 6 milioni di euro, è generata sostanzialmente dal diverso avanzamento dei lavori su commesse nei due esercizi di riferimento.

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Canoni di locazione	143	136	*7*		*7*
Riaddebito oneri condominiali e IRE	31	33	(2)		(2)
Vendita spazi pubblicitari	*7*	12	(5)		(5)
Ricavi da Gestione Immobiliare	**181**	**181**			
Ricavi per Certificati Bianchi	**75**	**60**	**15**		**15**
Ricavi diversi	**100**	**112**	**(12)**		**(12)**
Ricavi per Contributi	**1.051**	**1.228**	**(177)**	**(2)**	**(179)**
Totale Altri ricavi	**1.407**	**1.581**	**(174)**	**(2)**	**(176)**

Il decremento della voce "**Altri ricavi**" (-176 milioni di euro), al netto degli effetti della variazione dell'area di consolidamento (2 milioni di euro), è sostanzialmente ascrivibile al decremento della voce "Ricavi per contributi" (-179 milioni di euro) a cui si aggiungono i minori ricavi da noli di materiale rotabile (-11 milioni di euro) e maggiori ricavi derivanti dalla rilevazione dei certificati bianchi (+15 milioni di euro), ovvero titoli di efficienza energetica (c.d. TEE) maturati a fronte del conseguimento di risparmi energetici.

Il decremento della voce "Ricavi per contributi" (-179 milioni di euro), è riconducibile a:

- minori contributi stanziati dal MEF che avevano caratterizzato il precedente periodo di confronto relativi al settore del trasporto su ferro nazionale (-40 milioni di euro), internazionale (-8 milioni di euro, riconducibili sostanzialmente al mercato tedesco) e del settore del trasporto su gomma (-4 milioni di euro, riconducibili sostanzialmente al mercato olandese);
- minori contributi complessivi a sostegno dell'infrastruttura ferroviaria (-149 milioni di euro), di cui minori contributi stanziati dal MEF a valere sul CdP (-143 milioni di euro) e minori contributi straordinari, sotto forma di credito d'imposta, per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (-6 milioni di euro).
- maggiori contributi riconosciuti dal MIT per la manutenzione ricorrente dell'infrastruttura stradale, a fronte del rincaro prezzi (+7 milioni di euro) e per copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, anche volti a garantire l'accessibilità complessiva dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 (+ 21 milioni di euro).

RIPARTIZIONE RICAVI PER IFRS 15

La tabella seguente fornisce la disaggregazione dei ricavi da contratti con i clienti per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:

	Attività trasporto		Attività logistica	
	2024	2023	2024	2023
Mercato geografico				
Nazionale	6.124	5.350	717	730
Europeo	1.759	1.723	359	124
Extra UE	51	59	62	72
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**7.934**	**7.132**	**1.138**	**926**
Tempistica per la rilevazione dei ricavi				
Servizi trasferiti in un determinato momento	661	574	391	297
Servizi trasferiti nel corso del tempo	7.273	6.558	747	629
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**7.934**	**7.132**	**1.138**	**926**
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**204**	**251**	**41**	**39**
Totale ricavi vendite e prestazioni	**8.138**	**7.383**	**1.179**	**965**



valori in milioni di euro

Attività infrastruttura ferroviaria		Attività infrastruttura stradale		Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
760	679	4.138	3.825	411	17	25	49	12.175	10.650
6	8	1	1					2.125	1.856
27	30	3	3	1		96	10	240	174
793	**717**	**4.142**	**3.829**	**412**	**17**	**121**	**59**	**14.540**	**12.680**
24	47	12	134	405	8	1	1	1.494	1.061
769	670	4.130	3.695	7	9	120	58	13.046	11.619
793	**717**	**4.142**	**3.829**	**412**	**17**	**121**	**59**	**14.540**	**12.680**
1.066	**1.227**	**39**	**10**	**58**	**54**			**1.408**	**1.581**
1.859	**1.944**	**4.181**	**3.839**	**470**	**71**	**121**	**59**	**15.948**	**14.261**



ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DA CONTRATTO

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

valori in milioni di euro

	31.12.20 24	31.12.2023
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti	1.450	1.411
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti	3.401	3.545
Attività da contratto	1.267	1.266
Passività da contratto	(408)	(480)

DETTAGLIO MOVIMENTAZIONE ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DA CONTRATTO

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

valori in milioni di euro

	31.12.2024	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 1 gennaio 2024	**1.266**	**(480)**
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		463
Incrementi delle passività da contratto al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		(435)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(635)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	772	13
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	106	2
Altre variazioni	(242)	29
Saldo al 31 dicembre 2024	**1.267**	**(408)**

9. Altri proventi (581 milioni di euro)

La voce "Altri proventi" registra un incremento complessivo pari a 39 milioni di euro, imputabile principalmente all'effetto del deconsolidamento della società FSE (+127 milioni di euro), come più dettagliatamente esposto nella nota 4. "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie", cui si contrappongono minori rilasci di fondi rischi (-67 milioni di euro), connessi ad operazioni di cessione di asset, minori plusvalenze legate alla vendita del tolto d'opera (- 10 milioni di euro) e minori plusvalenze da alienazioni immobiliari (-11 milioni di euro).

10. Costo del personale (5.873 milioni di euro)

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Salari e stipendi	4.125	3.862	263	(15)	248
Oneri sociali	1.012	948	64	1	65
Altri costi del personale a ruolo	46	26	20		20
Trattamento di fine rapporto	231	219	12	1	13
Accantonamenti e rilasci	214	24	190	(2)	188
Personale a ruolo	**5.628**	**5.079**	**549**	**(15)**	**534**
Salari e stipendi	27	16	11		11
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni	1	4	(3)		(3)
Personale Autonomo e Collaborazioni	**28**	**20**	**8**		**8**
Altri costi	**217**	**185**	**32**	**2**	**34**
Totale	**5.873**	**5.284**	**589**	**(13)**	**576**

Il "Costo del personale" registra, al netto degli effetti della variazione area (13 milioni di euro), un incremento complessivo pari a 576 milioni di euro.

In particolare, l'incremento delle voci "Salari e stipendi" (+248 milioni di euro) e "Oneri sociali" (+65 milioni di euro) è riconducibile principalmente alla crescita media (+4%) dell'organico (FTE) nonché all'aumento del costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale e all'incremento delle competenze accessorie del personale.
La variazione della voce "Accantonamenti e rilasci" (+188 milioni di euro) è legata ai maggiori accantonamenti effettuati per contenzioso giuslavoristico, per incentivi all'esodo ed altre esigenze di natura contrattuale.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

PERSONALE	2024	2023	Variazione
Dirigenti	1.199	1.123	76
Quadri	14.290	13.315	975
Altro personale	77.084	74.960	2.124
TOTALE	**92.573**	**89.398**	**3.175**

11. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (2.008 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Materiali e materie di consumo	1.191	1.132	59	6	65
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	525	308	217	(17)	200
Illuminazione e forza motrice	120	123	(3)		(3)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	163	16	147		147
Accantonamenti e rilasci	9	28	(19)		(19)
Totale	**2.008**	**1.607**	**401**	**(11)**	**390**

Il costo per "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" registra, al netto degli effetti della variazione area (-11 milioni di euro), un incremento complessivo pari a 390 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai seguenti fattori:

- maggiori consumi di materiali sia sui progetti di investimento (+30 milioni di euro) sia in conto esercizio (+34 milioni di euro), nonché legati all'incremento della produzione effettuata dalle Officine Nazionali di cuori, deviatoi, giunti isolanti, incollati e apparecchiature (impianti di Bari, Pontassieve e Bologna) (-40 milioni di euro), rialzo dei prezzi delle materie prime (+35 milioni di euro) e maggiori costi per l'acquisto di materiali di consumo (6 milioni di euro);
- consistente incremento della quota compensativa regolata dal Regime Tariffario Speciale (301 milioni di euro), il cui particolare algoritmo di calcolo, deliberato dall'Ente di regolazione del mercato elettrico (ARERA), è correlato a parametri retroattivi in funzione del prezzo dell'energia, parzialmente compensato dall'effetto della riduzione del prezzo medio annuo del costo dell'energia (-99 milioni di euro);
- maggiori vendite di immobili e terreni trading effettuate nel 2024 rispetto all'esercizio 2023 (147 milioni di euro) e riferite principalmente alla cessione delle aree di Milano Scalo Farini.



12. Costi per servizi (8.367 milioni di euro)

Il dettaglio dei costi per servizi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Altre prestazioni collegate al Trasporto	216	167	49	(3)	46
Pedaggio	674	611	63	(16)	47
Servizi di manovra	24	28	(4)		(4)
Servizi trasporto Merci	360	355	5	(26)	(21)
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci					
Prestazioni per il trasporto	**1.274**	**1.161**	**113**	**(45)**	**68**
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	191	101	90		90
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	528	520	8	1	9
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	1.109	1.084	25		25
Manutenzione accantonamenti e rilasci	19	12	7		7
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	264	328	(64)		(64)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**2.111**	**2.045**	**66**	**1**	**67**
Servizi immobiliari e utenze	**125**	**123**	**2**	**1**	**3**
Servizi amministrativi ed informatici	**505**	**449**	**56**	**(1)**	**55**
Spese per comunicazione esterna e costi diversi	**102**	**78**	**24**	**(1)**	**23**
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	**2.920**	**2.645**	**275**		**275**
Costi per godimento beni di terzi	**147**	**138**	**9**	**(11)**	**(2)**
Prestazioni professionali e consulenze	80	77	3	(1)	2
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	6	6			
Assicurazioni	123	88	35	(2)	33
Carrozze letto e ristorazione	175	157	18	(1)	17
Provvigioni alle agenzie	90	86	4		4
Servizi di ingegneria	87	85	2		2
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	26	6	20	(1)	19
Altro	596	426	170	(27)	143
Diversi	**1.183**	**931**	**252**	**(32)**	**220**
Totale	**8.367**	**7.570**	**797**	**(88)**	**709**

La variazione in aumento della voce "Costi per servizi", al netto degli effetti della variazione area (88 milioni di euro), è pari a 709 milioni di euro e deriva, principalmente, dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per prestazioni connesse al trasporto (+68 milioni di euro), sostanzialmente riconducibili ai costi sostenuti per servizi sostitutivi a richiesta derivanti dalle interruzioni programmate per l'adeguamento dell'infrastruttura (+52 milioni di euro), agli oneri per il pedaggio ferroviario sulle reti estere (+46 milioni di euro), ai minori costi sostenuti a fronte del servizio passeggeri nel mercato tedesco (- 2 milioni di euro), nonché al decremento dei costi per servizi di trasporto merci sui traffici internazionali (-28 milioni di euro);
- maggiori costi per lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale (+275 milioni di euro);
- maggiori costi per manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati (+67 milioni di euro) riconducibili ai servizi e lavori effettuati per conto del MIT a valere sui fondi PNRR assegnati per il rinnovamento della flotta Intercity (+50 milioni di euro), a minori costi di manutenzione e riparazione di beni mobili e immobili per far fronte ad eventi meteo estremi (- 36

milioni di euro), alle attività legate alla sicurezza ed alla manutenzione degli impianti di segnalamento e riparazione componenti sul materiale rotabile (+65 milioni di euro), a maggiori lavori di miglioria legati a Ferrovie Concesse per lavori appaltati conto terzi (+57 milioni di euro), ai minori costi di manutenzione ordinaria sostenuti nel precedente esercizio con riferimento alla gestione delle tratte autostradali A24/A25 (- 64 milioni di euro);
- incremento dei costi per servizi immobiliari e utenze (+ 3 milioni di euro), principalmente per effetto dell'aumento del costo delle utenze idriche e dell'energia elettrica rispetto al 2023;
- maggiori costi sostenuti per servizi informatici e per servizi di manutenzione hardware e software (+55 milioni di euro) come conseguenza dei servizi erogati in ambito informatico con particolare riferimento alla cyber security;
- maggiori costi per comunicazione esterna (+23 milioni di euro) principalmente attribuibili a servizi di pianificazione, acquisto e controllo degli spazi media per le campagne pubblicitarie sia sul business AV che sul business regionale;
- maggiori costi per servizi di ristorazione a bordo treno (+16 milioni di euro), correlati all'aumento dei viaggiatori;
- maggiori costi per servizi di assicurazione (+33 milioni di euro) in seguito all'aggiudicazione di nuovi contratti a tariffe di mercato crescenti;
- maggiori accantonamenti (+38 milioni di euro) per effetto della variazione di stima rispetto all'evoluzione dei conteziosi in essere stragiudiziali relativi ai lavori su strade statali e per contenziosi verso fornitori terzi;
- maggiori costi per provvigioni alle agenzie (+4 milioni di euro) correlato all'incremento dei ricavi da vendita biglietti;
- maggiori costi legati alla Commessa di Metro Riyadh (+ 58 milioni di euro);
- maggiori costi di manutenzione legati all'operazione Scalo Farini (+ 25 milioni di euro). Per maggiori dettagli si veda quanto commentato alla precedente nota 8.

13. Altri costi operativi (413 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Altri costi	279	127	152	(10)	142
Minusvalenze	4	1	3		3
Accantonamenti e rilasci	28	35	(7)	3	(4)
Imposte tasse e tributi locali	102	102			
Totale	**413**	**265**	**148**	**(7)**	**141**

La variazione in aumento della voce "Altri costi operativi", al netto degli effetti della variazione area (-10 milioni di euro), è pari a 141 milioni di euro ed è attribuibile principalmente al pagamento nell'anno di sentenze per riserve risarcitorie (23 milioni di euro), a maggiori costi per la Carta di Libera Circolazione legati all'aumento del traffico e all'aumento delle consistenze del personale (4 milioni di euro); nonché a maggiori costi relativi alla riqualificazione urbana delle aree ferroviarie dismesse strettamente associata a finanziare la realizzazione degli interventi di potenziamento del sistema ferroviario milanese secondo quanto previsto dall'Accordo di Programma con Regione Lombardia e Comune di Milano (103 milioni di euro). Per un maggior dettaglio rispetto a quest'ultimo punto si rimanda a quanto riportato alla precedente nota 8.

14. Capitalizzazione costi per lavori interni (2.373 milioni di euro)

I costi per lavori interni capitalizzati si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e dei costi di personale, servizi informatici e trasporto capitalizzati nel corso del 2024 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura, degli interventi di manutenzione incrementativa sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS nonché di upgrading tecnologico.

La posta ammonta a 2.373 milioni di euro (2.150 milioni di euro al 31 dicembre 2023), di cui Altri costi interni per 1.340 milioni di euro e Materiali per 1.033 milioni di euro, e registra un incremento di 223 milioni euro rispetto all'esercizio precedente, riconducibile principalmente ai maggiori impieghi di materiali per gli investimenti in PNRR (30 milioni di euro), a maggiori oneri indiretti e impiego di personale per interventi effettuati sull'infrastruttura ferroviaria (127 milioni di euro), ai maggiori costi di progettazione, mantenimento cantiere e monitoraggio (35 milioni di euro) nonchè ai maggiori progetti per investimenti digitali (25 milioni di euro).

15. Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni (1.898 milioni di euro)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Ammortamento attività immateriali	272	263	9	(2)	7
Ammortamento attività materiali	1.505	1.481	24	(17)	7
Svalutazione delle attività immateriali		3	(3)		(3)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	56	97	(41)		(41)
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	96	48	48	4	52
Svalutazione delle disponibilità liquide		(1)	1		1
Accantonamenti	(31)	(1)	(30)		(30)
Totale	**1.898**	**1.890**	**8**	**(15)**	**(7)**

La voce, al netto degli effetti della variazione area (15 milioni di euro), ha subito un decremento di 7 milioni di euro dovuto all'effetto contrapposto dei seguenti fattori:

- maggiori capitalizzazioni effettuate nell'esercizio con particolare riferimento ai servizi cloud di Microsoft, nonché alla normale dinamica legata agli investimenti di periodo per l'effetto combinato di quanto è entrato in esercizio e quanto giunto al termine della vita utile nel periodo (14 milioni di euro);
- minori svalutazioni operate sugli assets rispetto all'esercizio precedente (44 milioni di euro); le svalutazioni effettuate nell'esercizio si riferiscono sostanzialmente alla svalutazione del materiale rotabile riconducibile essenzialmente a carrozze regionali ed intercity come conseguenza della prosecuzione del processo di dismissione di rotabili risultati obsoleti sia tecnicamente che commercialmente (42 milioni di euro) e ai lavori in corso sull'infrastruttura ferroviaria (6 milioni di euro);
- maggiori rettifiche di valore su attività finanziarie per 52 milioni di euro, relative principalmente alla svalutazione di crediti commerciali in conseguenza dell'applicazione della policy di impairment analitica di recuperabilità dei crediti (34 milioni di euro) ed alla svalutazione di crediti per ritenute d'acconto chieste a rimborso relative ad esercizi precedenti, per le quali si ritiene dubbia la recuperabilità (18 milioni di euro);
- maggiori rilasci, per 30 milioni di euro, relativi principalmente al fondo di sostegno al reddito e all'occupazione, per minori esigenze legate al trend delle richieste di accesso al fondo.

16. Proventi finanziari (242 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	10	8	2		2
Proventi finanziari su derivati	82	99	(17)		(17)
Proventi finanziari diversi	138	102	36		36
Utili su cambi	12	11	1		1
Totale	**242**	**220**	**22**		**22**

La voce **"Proventi finanziari"** registra un incremento rispetto al periodo precedente pari a 22 milioni di euro. Il decremento della voce "Proventi finanziari su derivati" (-17 milioni di euro) è riconducibile principalmente al termine dell'effetto positivo dei collar stipulati a copertura dei contratti di finanziamento scaduti nel corso del 2024. L'incremento dei "Proventi finanziari diversi", per complessivi 37 milioni di euro, è imputabile all'effetto dei seguenti fenomeni contrapposti:

- maggiori interessi attivi derivanti da attività di factoring e credito a consumo (+14 milioni di euro);
- maggiori interessi (+11 milioni di euro) sui conti correnti bancari e postali nell'esercizio 2024 e derivanti dall'impiego di liquidità sul sistema bancario;
- riduzione dei proventi (-12 milioni di euro) per la mancata iscrizione nel 2024 dell'effetto dell'attualizzazione del credito finanziario nei confronti del MIT (ex Strada dei Parchi), integralmente compensato nell'esercizio, come più dettagliatamente esposto nelle successive note 28 e 40;
- maggiori proventi finanziari (21 milioni di euro) per la registrazione degli interessi maturati, dal 26 ottobre 2018 ad oggi, sull'aumento di capitale effettuato a FSE alla data (73,3 milioni di euro), che, come ampiamente riportato alla nota 4. "Variazione area di consolidamento ed operazioni straordinarie", a cui si rimanda, per effetto della sentenza del 5 agosto 2024 è stato riclassificato quale credito finanziario.

17. Oneri Finanziari (697 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Oneri finanziari su debiti	423	393	30	(1)	29
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	20	26	(6)		(6)
Oneri finanziari su derivati	6	8	(2)		(2)
Oneri finanziari su leasing	37	35	2	(3)	(1)
Svalutazioni di attività finanziarie	174	7	167		167
Perdita su cambi	11	7	4		4
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	26	(20)	46		46
Totale	**697**	**456**	**241**	**(4)**	**237**

L'incremento della voce, al netto della variazione area (4 milioni di euro), pari a 237 milioni di euro, è riconducibile principalmente ai seguenti fenomeni:

- maggiori svalutazioni di attività finanziarie per effetto principalmente della svalutazione del credito finanziario vantato dalla Capogruppo nei confronti di FSE, per 155 milioni di euro, e dei relativi interessi maturati (21 milioni di euro), come più dettagliatamente riportato nelle precedenti note 4. "Variazione area di consolidamento ed operazioni straordinarie" e 16. "Proventi Finanziari";
- maggiori oneri finanziari su debiti per 29 milioni di euro, per effetto di i) minori interessi e oneri verso banche ed istituti finanziari (- 4 milioni di euro) legati al rimborso di alcuni finanziamenti a medio lungo termine; ii) maggiori oneri correlati all'incremento dei tassi di interesse a servizio del nuovo debito erogato a tasso maggiore rispetto ai finanziamenti in essere a dicembre 2023 (+34 milioni di euro);
- maggiori accantonamenti netti (+46 milioni di euro) per l'assenza del rilascio di un fondo rischi su partecipazioni effettuato lo scorso esercizio e relativo

alla partecipazione in Stretto di Messina (49 milioni di euro);
- minori oneri finanziari su leasing (-2 milioni di euro);
- maggiori perdite su cambi (+ 4 milioni di euro) per effetto delle operazioni in valuta effettuate dal Gruppo.

18. Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto (-50 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione
Utile/(perdita) da partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	81	23	58
Svalutazioni di partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(131)		(131)
Totale	**(50)**	**23**	**(73)**

I risultati delle società collegate e a controllo congiunto del Gruppo, contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, registrano un decremento di 73 milioni di euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente sostanzialmente per effetto delle svalutazioni effettuate sulle concessionarie di Anas (-131 milioni di euro), come più dettagliatamente riportato nella precedente nota 4., nonchè dei maggiori risultati delle società CAV SpA (+11 milioni di euro), Sitaf SpA (+13 milioni di euro), Tper Scarl (+9 milioni di euro), FNM SpA (+12 milioni di euro), Trenord Srl (+11 milioni di euro), Metro 5 (+7 milioni di euro) e Stretto di Messina SpA (+5 milioni di euro), rispetto all'esercizio precedente.

Per i dettagli si rimanda alla Nota 26 Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto) ed alla Nota 4 Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie.

19. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate (46 milioni di euro)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

valori in milioni di euro

	2024	2023	Variazione	Variazione area	Delta residuale
IRAP	49	32	17		17
IRES	3	2	1		1
Imposte estere correnti	7	8	(1)	(1)	(2)
Imposte differite e anticipate	(7)		(7)	(5)	(12)
Imposte estere differite e anticipate	(6)	(18)	12	1	13
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti		1	(1)	1	
Totale imposte sul reddito	**46**	**25**	**21**	**(4)**	**17**

Al netto degli effetti della variazione area (4 milioni di euro), la voce subisce un incremento complessivo di 17 milioni di euro per effetto sostanzialmente della rilevazione nell'esercizio di maggiore IRAP (17 milioni di euro) correlata all'incremento della base imponibile.
Si evidenzia che le imposte IRES di Gruppo sono iscritte al netto dei "Proventi da adesione consolidato fiscale", pari a 175 milioni di euro, iscritti a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione. Per ulteriori dettagli in merito al provento da consolidato fiscale si rimanda alla nota 14 "Imposte sul reddito dell'esercizio" del bilancio separato di FS SpA.
Con riferimento alla movimentazione dell'esercizio delle imposte differite e anticipate si rimanda alla nota 25 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

Riconciliazione dell'aliquota fiscale IRES effettiva

	2024		2023	
		%		%
Utile dell'esercizio	(208)		101	
Totale imposta sul reddito	(46)		25	
Utile ante imposte	(162)		126	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)	(39)	24%	30	24%
Variazioni in diminuzione	**10.482**		**9.569**	
Rigiro deduzioni manutenzioni ex art. 107 TUIR	197		193	
Utilizzo Fondi Rischi ed oneri e Ristrutturazione Aziendale	92		227	
Ammortamenti	3.096		2.795	
Dividendi da partecipazioni	1		12	
Contributi COVID-19	19		17	
Rimborso accisa gasolio autotrazione	4		4	
Proventi da consolidato fiscale	787		413	
Altre variazioni in diminuzione	6.287		5.908	
Variazioni in aumento	**10.658**		**9.453**	
Accantonamenti ai fondi	180		166	
Spese manutenzione ex art. 107 TUIR	194		248	
Svalutazioni e amm.non deducibili	428		160	
Imposte indeducibili	20		52	
Interessi passivi indeducibili	14		12	
Sopravvenienze passive	2		5	
Disallineamento valore di magazzino			2	
Utili su cambi realizzati			2	
Altre variazioni in aumento	3.492		3.222	
Perdite fiscali	6.328		5.584	
Totale imponibile IRES	**13**		**10**	
IRES	3	(2)	2	2
IRAP	49		32	
Imposte estere correnti	7		8	
Differenza su stima imposte anni precedenti			1	
Imposte differite	(13)		(18)	
Totale imposte sul reddito	**46**		**25**	

Informativa in merito alla normativa c.d. "Pillar 2"

Il contesto internazionale

L'Action Plan BEPS lanciato dall'OCSE nel 2013 e articolato in 15 azioni ha previsto vari interventi di restyling degli standard di fiscalità internazionale, contemplando, altresì, un progetto finalizzato a studiare i nuovi modelli di business digitali e l'adeguatezza rispetto ad essi dei vigenti principi di collegamento territoriale (Action 1).

Sul punto, i lavori svolti nell'ambito dell'Inclusive Framework hanno individuato due pilastri per attuare nuove regolamentazioni nazionali, i.e. il c.d. "Pillar 1" e il c.d. "Pillar 2". Mentre il primo rialloca materia imponibile dei gruppi multinazionali nelle giurisdizioni

dei mercati di sbocco, il secondo, con l'obiettivo di limitare la competizione fiscale tra gli Stati attuata mediante la «corsa al ribasso» delle aliquote impositive sui redditi societari, impone alle società e ai gruppi (con più di 750 milioni di euro di fatturato) un carico fiscale minimo del 15% in ciascuna delle giurisdizioni in cui essi operano.

I lavori per l'implementazione del Pillar 1 da parte dell'OCSE sono, alla data odierna, ancora in corso, mentre per il Pillar 2 si è trovato un accordo per adottare le relative disposizioni "nel corso" del 2023 e molte giurisdizioni hanno già adottato le proprie discipline nazionali di implementazione.

Il contesto normativo europeo

Con la direttiva UE 2022/2523 del 14 dicembre 2022 ("direttiva UE 2022/2523"), il Consiglio UE ha adottato nell'ordinamento europeo le regole del Pillar 2, imponendone l'applicazione negli Stati Membri per i periodi di imposta che decorrono dal 31 dicembre 2023. Ad oggi la maggior parte dei ventisette Stati aderenti all'UE – tra cui l'Italia (vd. infra) – hanno implementato la direttiva UE 2022/2523 nel proprio ordinamento interno ovvero vi stanno provvedendo avendo già pubblicato uno schema di provvedimento (i.e., Lettonia)[191].

Il contesto normativo italiano

Con il d.lgs. 27 dicembre 2023, n. 209 ("decreto n. 209/23") recante l'attuazione della riforma fiscale in materia di fiscalità internazionale è stata recepita la citata direttiva UE 2022/2523 a far data dagli esercizi che iniziano a partire dal 31 dicembre 2023.

Al fine di garantire un livello impositivo minimo dei gruppi multinazionali o nazionali di imprese, secondo l'approccio comune condiviso a livello internazionale in base alle indicazioni dell'OCSE e, più in particolare, nel recepire le cogenti disposizioni della citata direttiva UE 2022/2523, il decreto n. 209/23 prevede che l'eventuale imposizione integrativa «Pillar 2» sia prelevata attraverso:

1. l'imposta minima nazionale (QMDTT), dovuta in relazione alle imprese di un gruppo multinazionale o nazionale localizzate in Italia e ivi soggette ad una bassa imposizione;
2. l'imposta minima integrativa (IIR), dovuta da controllanti localizzate in Italia di gruppi multinazionali o nazionali in relazione alle imprese soggette ad una bassa imposizione facenti parte del gruppo;
3. l'imposta minima suppletiva (UTPR), dovuta da una o più imprese di un gruppo multinazionale localizzate in Italia in relazione alle imprese estere facenti parte del gruppo soggette ad una bassa imposizione quando non è stata applicata, in tutto o in parte, l'imposta minima integrativa equivalente in altri Paesi.

In base alle disposizioni del decreto n. 209/23 sono stati pubblicati taluni decreti ministeriali recanti disposizioni attuative della disciplina del Pillar 2, come di seguito elencati:

- con il DM del Ministero dell'economia e delle finanze del 20 maggio 2024 sono state fornite le disposizioni attuative dei cc.dd. "Transitional Safe Harbours" ("TSH");
- con il DM del Ministero dell'economia e delle finanze del 1° luglio 2024 sono state fornite le disposizioni attuative della c.d. "Qualified Domestic Minimum Top-up Tax" ("QDMTT");
- con il DM del Ministero dell'economia e delle finanze del 11 ottobre 2024 sono state fornite le disposizioni attuative circa la riduzione da attività economica sostanziale ("Substance –Based Income Exclusion o Sbie");
- con il DM del Ministero dell'economia e delle finanze del 6 dicembre 2024 sono state fornite le disposizioni in materia di documentazione dei disallineamenti da ibridi ("Anti – Ibridi");
- con DM del Vice Ministro dell'economia e delle finanze del 25 febbraio 2025, in fase di pubblicazione, sono state fornite le disposizioni attuative degli obblighi di notifica dei dati identificativi dei soggetti tenuti alla presentazione della comunicazione rilevante ai fini dell'imposta minima globale ("GIR").

Il processo di adeguamento alla nuova normativa Pillar 2 da parte del gruppo Ferrovie

Sin dall'inizio del 2023 il Gruppo Ferrovie si è prontamente attivato al fine di valutare i possibili impatti della disciplina c.d. Pillar 2 nelle giurisdizioni di insediamento e garantire il corretto adempimento degli obblighi normativi in vigore dal 1° gennaio 2024.

Per il Gruppo, le nuove disposizioni trovano applicazione a decorrere dall'esercizio 2024.

191. Situazione aggiornata sulla base di dati al 31 dicembre 2024

Pertanto, ai fini della Relazione annuale 2024, sulla base dei dati disponibili al 31 dicembre, si è proceduto a calcolare la migliore stima dell'onere da Pillar II di competenza del periodo. In particolare, è stata condotta:

- l'analisi della struttura societaria del Gruppo e classificazione delle entità individuate secondo i requisiti Pillar 2 (UPE, POPE, MOCE, CE, Excluded entities, Investment entities, JV, CFC, PE, Flow through entities e Hybrid entities, etc.);
- la localizzazione delle varie entità del gruppo tra le giurisdizioni di insediamento;
- la verifica dei TSH;
- con riferimento alle sole giurisdizioni c.d. "bad", il calcolo della Top-Up Tax eventualmente dovuta, adottando le c.d. regole Globe sui dati dei bilanci di verifica forniti di tali entità.

In esito all'analisi condotta, rispetto ad un totale di n. 32 giurisdizioni in cui risiedono o sono localizzate le entità del Gruppo FS rilevanti ai fini Pillar 2, è stata individuata una sola giurisdizione – l'Algeria – che non soddisfa i TSH.

In aggiunta, sono state mappate due entità trasparenti – situate rispettivamente in Germania e Turchia - cui la normativa non ammette l'applicazione dei TSH e, dunque, richiede il calcolo dell'ETR basato sulle regole GloBE. Nel caso delle due entità trasparenti del Gruppo FS, il calcolo GloBE risulta pari a zero in quanto: (i) gli owner sono localizzati nella medesima giurisdizione di dette entità e ii) il relativo utile/perdita/covered taxes è allocato ai fini fiscali direttamente sui medesimi owner.
Conseguentemente, alla luce delle analisi condotte e dei calcoli effettuati sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, è stata stimata una imposta integrativa, riferibile alla giurisdizione algerina, pari a 170 migliaia di euro.

20. Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione (342 milioni di euro)

La voce "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" al 31 dicembre 2024 accoglie il valore delle partecipazioni concessionarie di Anas (Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA, Autostrada Asti-Cuneo SpA, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SpA – SITAF), riclassificate in ottemperanza all'IFRS 5, a seguito delle disposizioni legislative sul riassetto di Anas, introdotte con il d.l. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021 (c.d. "Decreto Infrastrutture").

Per i dettagli dell'operazione si rimanda alla nota "4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie" e alla nota "25. Partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto".



21. Immobili, impianti e macchinari (50.270 milioni di euro)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel 2024 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	117.592	24.771	1.616	1.576	29.316	174.871
Ammortamenti e perdite di valore	(24.889)	(13.254)	(650)	(1.018)	(1.584)	(41.395)
Contributi	(59.926)	(1.451)	(752)	(292)	(22.650)	(85.071)
Consistenza al 31.12.2022	**32.777**	**10.066**	**214**	**266**	**5.082**	**48.405**
Investimenti	85	136	13	15	12.083	12.332
Passaggi in esercizio	3.316	1.685	51	82	(5.134)	
Ammortamenti	(184)	(1.215)	(21)	(48)		(1.468)
Perdite di valore		(15)		(3)	(79)	(97)
Operazioni straordinarie			1	2		3
Variazione area di consolidamento			(1)			(1)
Alienazioni e dismissioni	(3)	(26)		(2)	(7)	(38)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(3.233)	(261)	(44)	(43)	(6.341)	(9.922)
Altre riclassifiche	(42)	82	2	2	68	112
Totale variazione	**(61)**	**386**	**1**	**5**	**590**	**921**
Costo storico	120.909	25.644	1.678	1.650	36.329	186.210
Ammortamenti e perdite di valore	(25.039)	(13.495)	(667)	(1.047)	(1.664)	(41.912)
Contributi	(63.154)	(1.697)	(796)	(332)	(28.993)	(94.972)
Consistenza al 31.12.2023	**32.716**	**10.452**	**215**	**271**	**5.672**	**49.326**
Investimenti	67	340	18	21	12.607	13.053
Passaggi in esercizio	3.759	1.606	62	55	(5.482)	
Ammortamenti	(184)	(1.240)	(22)	(46)		(1.492)
Perdite di valore		(42)			(5)	(47)
Variazione area di consolidamento	(3)	50	(2)	1	(1)	45
Differenze di Cambio		2				2
Alienazioni e dismissioni	(4)	(11)		(1)	(2)	(18)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(3.683)	(454)	(58)	(9)	(6.505)	(10.709)
Altre riclassifiche	(166)	71	2	(2)	205	110
Totale variazione	**(214)**	**322**		**19**	**817**	**944**
Costo storico	124.483	26.690	1.750	1.630	43.436	197.989
Ammortamenti e perdite di valore	(25.155)	(13.792)	(683)	(1.046)	(1.652)	(42.328)
Contributi	(66.826)	(2.124)	(852)	(294)	(35.295)	(105.391)
Consistenza al 31.12.2024	**32.502**	**10.774**	**215**	**290**	**6.489**	**50.270**

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 12.607 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso, sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale (10.492 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione di materiale rotabile, sia per il servizio Alta Velocità, con la nuova flotta ETR1000 Italia (215 milioni di euro) e con 8 locomotive soccorso AV (12 milioni di euro), sia per il Trasporto Regionale (887 milioni di euro) con l'acquisto di 44 treni NewPop, 44 treni Rock e 18 treni Blues, sia per l'acquisto di 3 treni ETR1000 per la Spagna (73 milioni di euro) e per l'omologazione di 4 ETR1000 per la Francia (19 milioni di euro);
- agli interventi di manutenzione incrementativa e di revamping/restyling sul materiale rotabile (483 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisto di nuovi autobus in Italia (11 milioni di euro) e all'estero (139 milioni di euro);
- agli oneri sostenuti per ammodernamento degli impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche (96 milioni di euro);
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti principalmente spese di progettazione e lavori relativi agli interventi di Legge Obiettivo e per la riqualificazione e accessibilità delle stazioni, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi di manutenzione straordinaria (19 milioni di euro);
- alle capitalizzazioni dei costi sostenuti per le attività di manutenzioni cicliche sul materiale rotabile merci (95 milioni di euro);
- alla manutenzione dei rotabili e alla manutenzione programmata dell'infrastruttura sul mercato tedesco (8 milioni di euro);
- agli investimenti per la costruzione di una nuova nave traghetto (10 milioni di euro);
- agli investimenti per lavori in corso per revamping locomotori e terminali (15 milioni di euro).

I passaggi in esercizio della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono legati all'infrastruttura ferroviaria (3.724 milioni di euro), ad interventi di manutenzione e riqualificazione straordinaria dell'armamento delle officine di manutenzione rotabili (16 milioni di euro), agli interventi di Legge Obiettivo effettuati all'interno delle stazioni (6 milioni di euro) e ai depositi per la ricarica dei bus elettrici situati in Olanda (13 milioni di euro), mentre quelli della voce "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.465 milioni di euro), di revisioni cicliche su carri e locomotori merci in uso (103 milioni di euro), delle attività di potenziamento della linea ferroviaria e interventi tecnologici (19 milioni di euro) e di valorizzazione dei complessi immobiliari relativi alle grandi stazioni ferroviarie (6 milioni di euro).

Le perdite di valore degli "Immobili, impianti e macchinari" sono principalmente legate agli Impianti e macchinari e sono correlate al materiale rotabile regionale ed intercity risultato obsoleto sia tecnicamente che commercialmente (40 milioni di euro).

Le riclassifiche avvenute nel periodo sono legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle stesse tra le voci "Immobili, Impianti e Macchinari", "Attività Immateriali", "Investimenti Immobiliari" e "Rimanenze".

Contributi governativi

Nel corso del 2024, in linea con lo stato di avanzamento dei lavori delle attività materiali, degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 10.709 milioni di euro, principalmente così dettagliati:

- 7.876 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal MEF e dal MIT destinati agli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria;
- 386 milioni di euro destinati al materiale rotabile, di cui 308 milioni di euro da fondi PNRR assegnati alle regioni per l'acquisto di treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno;
- 40 milioni di euro provenienti dal Dipartimento per i Trasporti inglese, ad integrale copertura della spesa per investimenti della società c2c;
- 8 milioni di euro relativi ai lavori in corso di realizzazione per le "opere complementari ai complessi di stazione", approvati nell'ambito del programma per le infrastrutture strategiche (Legge 443/2001 – cd. Legge Obiettivo), della Convenzione relativa agli interventi per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie di cui alla legge 11 dicembre 2016 e al contributo per gli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025 – ai sensi del DPCM 11 giugno 2024 e legge n. 234/2021;
- 18 milioni di euro per la costruzione del Terminal di Milano Smistamento da parte dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero (UFT);
- altri contributi, pari a 2.354 milioni di euro, erogati principalmente dall'Unione Europea e da Enti Locali.

Al 31 dicembre 2024 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 1.512 milioni di euro.

Si segnala l'esistenza di vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, insistenti sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati, principalmente per il rinnovo ed ampliamento del parco autobus, per un totale di 12 milioni di euro.

22. Diritti di utilizzo beni in leasing (982 milioni di euro)

Nella tabella di seguito è riportata la movimentazione nel periodo dei diritti d'uso.

valori in milioni di euro

	Diritti d'uso Terreni, fabbricati, infrastruttura ferro-viaria e portuale	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Attrezzatura industriale e commerciale	Diritti d'uso Altri beni	Diritti d'uso Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	210	1.002	4	47		1.263
Ammortamenti e perdite di valore	(57)	(341)	(2)	(28)		(428)
Consistenza al 31.12.2022	**153**	**661**	**2**	**19**		**835**
Acquisizioni per nuovi contratti	74	38		4		116
Ammortamenti	(28)	(142)	(1)	(9)		(180)
Remeasurement e cessazioni contrattuali	28	75	1			104
Totale variazione	**74**	**(29)**	**(1)**	**(5)**		**39**
Costo storico	287	929	2	35		1.253
Ammortamenti e perdite di valore	(60)	(297)	(1)	(21)		(379)
Consistenza al 31.12.2023	**227**	**632**	**1**	**14**		**874**
Acquisizioni per nuovi contratti	52	142	3	5		202
Ammortamenti	(35)	(145)	(1)	(7)		(188)
Perdite di valore		(1)				(1)
Variazione area di consolidamento	(3)	52				49
Differenze di Cambio		2				2
Remeasurement e cessazioni contrattuali	7	36		1		44
Totale variazione	**21**	**86**	**2**	**(1)**		**108**
Costo storico	311	1.173	6	31		1.521
Ammortamenti e perdite di valore	(63)	(455)	(3)	(18)		(539)
Consistenza al 31.12.2024	**248**	**718**	**3**	**13**		**982**

I diritti d'uso al 31 dicembre 2024, pari a 982 milioni di euro, si incrementano di 108 milioni di euro rispetto al periodo precedente (874 milioni di euro nel 2023). La variazione è sostanzialmente imputabile all'ordinaria dinamica di sottoscrizione di nuovi contratti (202 milioni di euro), al processo di ammortamento dei diritti d'uso (188 milioni di euro), nonché ai *remeasurement* e alle estinzioni contrattuali (44 milioni di euro), nonché all'entrata nell'area di consolidamento del gruppo Exploris Deutschland (+53 milioni di euro) e al deconsolidamento della società FSE Srl (-4 milioni di euro), come più dettagliatamente riportato nella precedente nota 4..

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

valori in milioni di euro

Movimentazione delle passività per leasing	2024
Passività del leasing al 1° gennaio	**928**
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	202
Rilevazione oneri finanziari	37
Pagamenti	(197)
Variazione area di consolidamento	49
Altre variazioni	13
Passività del leasing al 31 dicembre	**1.032**

Le passività del leasing al 31 dicembre 2024, pari a 1.032 milioni di euro, si incrementano di 104 milioni di euro rispetto al periodo precedente (928 milioni di euro nel 2023). La variazione è connessa alla sottoscrizione di nuovi contratti (202 milioni di euro), alla rilevazione degli oneri finanziari dell'esercizio (37 milioni di euro), ai pagamenti effettuati nel corso del 2024 (197 milioni di euro), nonché all'entrata nell'area di consolidamento delle società del gruppo Exploris Deutschland (+53 milioni di euro) e al deconsolidamento della società FSE Srl (-4 milioni di euro). Le altre variazioni, pari a 13 milioni di euro, si riferiscono ai già citati *remeasurement* e alle estinzioni contrattuali anticipate.

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

valori in milioni di euro

Impatti a conto economico	2024
Ammortamento dei diritti d'uso	197
Interessi passivi sulle passività del leasing	37
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	144
Totale Impatti a conto economico	**378**

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relativa ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi dalla società in leasing operativo:

valori in milioni di euro

	Entro l'esercizio	Tra 1-2 esercizi	Tra 2-3 esercizi	Tra 3-4 esercizi	Tra 4-5 esercizi	Oltre cinque esercizi	Totale
Pagamenti da ricevere per leasing operativi non attualizzati	157	155	158	163	163	163	959

Infine, si segnala che relativamente ai contratti di leasing, non ci sono al momento opzioni di proroga ragionevolmente optabili.

23. Investimenti immobiliari (1.337 milioni di euro)

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2024 che al 31 dicembre 2023, degli investimenti immobiliari.

valori in milioni di euro

	Terreni	Fabbricati
Costo storico	2.204	1.602
Contributi	(24)	(210)
Fondo Ammortamento		(550)
Fondo Svalutazione	(1.363)	(256)
Consistenza al 1.1.2023	**817**	**586**
Variazione del periodo		
Acquisizioni/Incrementi		15
Riclassifiche	(2)	(1)
Ammortamenti		(13)
Alienazioni e dismissioni	(2)	(1)
Totale Variazione	**(4)**	
Costo storico	2.198	1.610
Contributi	(24)	(215)
Fondo Ammortamento		(555)
Fondo Svalutazione	(1.361)	(254)
Consistenza al 31.12.2023	**813**	**586**
Saldo al 1 Gennaio		
Costo storico	2.198	1.610
Contributi	(24)	(215)
Fondo Ammortamento		(555)
Fondo Svalutazione	(1.361)	(254)
Consistenza al 1.1.2024	**813**	**586**
Variazione del periodo		
Acquisizioni/Incrementi		12
Riclassifiche	(47)	(4)
Ammortamenti		(15)
Perdite di valore	(4)	(1)
Alienazioni e dismissioni	(1)	(2)
Totale Variazione	**(52)**	**(10)**
Costo storico	2.036	1.548
Contributi	(23)	(237)
Fondo Ammortamento		(543)
Fondo Svalutazione	(1.252)	(192)
Consistenza al 31.12.2024	**761**	**576**

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione ed alcuni fabbricati, officine e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

Le riclassifiche avvenute nell'anno, sia sui terreni sia sui fabbricati, sono legate principalmente ad una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle partite stesse tra gli Immobili, impianti e macchinari e le Rimanenze.

24. Attività immateriali (1.695 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobi-lizzazioni in corso e acconti	Diritti Concessori	Altre	Avvia-mento	Totale
Costo storico	144	5	1.886	111	1.945	127	199	4.417
Ammortamenti e perdite di valore	(99)	(4)	(1.131)		(797)	(48)	(88)	(2.167)
Contributi	(25)		(374)	(18)				(417)
Consistenza al 1.1.2023	**20**	**1**	**381**	**93**	**1.148**	**79**	**111**	**1.833**
Investimenti			16	224	1		2	243
Passaggi in esercizio			232	(242)	8	2		
Ammortamenti	(1)		(129)		(123)	(10)		(263)
Alienazioni e dismissioni			(4)	(1)				(5)
Perdite di valore					(1)		(2)	(3)
Incrementi dei contributi di periodo			(84)	84				
Altre riclassifiche			1	(8)				(7)
Totale variazione	**(1)**		**32**	**57**	**(115)**	**(8)**		**(35)**
Costo storico	144	5	2.035	167	1.955	108	201	4.615
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(1.173)		(922)	(37)	(90)	(2.324)
Contributi	(27)		(449)	(17)				(493)
Consistenza al 31.12.2023	**19**	**1**	**413**	**150**	**1.033**	**71**	**111**	**1.798**
Investimenti	1	1	28	185	1	1	11	228
Passaggi in esercizio	2		177	(198)		19		
Ammortamenti	(1)	(1)	(140)		(116)	(14)		(272)
Alienazioni e dismissioni	(1)		(1)	(1)				(3)
Variazione area di consolidamento		1	6	(30)	(24)	33		(14)
Incrementi dei contributi di periodo	(2)		(70)	72				
Riclassifiche				(42)				(42)
Totale variazione	**(1)**	**1**		**(14)**	**(139)**	**39**	**11**	**(103)**
Costo storico	146	8	2.101	155	1.865	161	214	4.650
Ammortamenti e perdite di valore	(99)	(6)	(1.178)		(971)	(51)	(92)	(2.397)
Contributi	(29)		(510)	(19)				(558)
Consistenza al 31.12.2024	**18**	**2**	**413**	**136**	**894**	**110**	**122**	**1.695**

Nella voce Diritti concessori è iscritto per 795 milioni di euro il valore della concessione di Anas SpA.

Per i dettagli relativi al percorso di prima iscrizione e successive conferme di valorizzazione della concessione, si rimanda alle pregresse Relazioni Finanziarie Annuali. Si riepilogano di seguito le novità registrate nel 2024.
In data 9 aprile 2024, il Consiglio dei Ministri ha approvato il DPCM di cui all'art. 2 del d.l. n. 121/2021 per la costituzione della nuova società in house, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIT, denominata "Autostrade dello Stato SpA", avente ad oggetto l'attività di gestione e, ove previsto da norme di legge, di costruzione delle autostrade statali in regime di concessione.
Con la costituzione di tale società viene, quindi, data

attuazione al percorso, delineato da tale decreto, di ridefinizione del quadro della connettività su gomma e della mission di Anas, incentrata sulla sola gestione di strade non a pedaggio. Alla nuova società saranno trasferite le funzioni e le attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio, attualmente svolte da Anas tramite proprie partecipate, eliminando, in tal modo, ogni possibile commistione tra attività svolta in regime di esclusiva e attività da mercato.
Inoltre, nel mese di dicembre 2024, sono stati emanati due provvedimenti normativi che, integrando ed innovando il cd. "decreto infrastrutture", assumendo una particolare rilevanza in ordine alla tematica dell'adeguamento della durata della concessione.
Il primo provvedimento riguarda l'entrata in vigore dell'art. 1, comma 6 sexies, del cd. "decreto fiscale" (d.l. 19 ottobre 2024 n. 155, conv. con modificazioni dalla l. 189/2024), che ha integrato il comma 2 decies dell'art. 2 del d.l. 121/2021, conv. con l. n. 156/2021 (cd. "decreto infrastrutture"), e concerne il trasferimento ad Autostrade dello Stato SpA delle partecipazioni attualmente detenute da Anas nelle società concessionarie autostradali a pedaggio.
Il secondo provvedimento è contenuto nella legge di Bilancio 2025 (l. n. 207/2024) che all'art. 1, comma 521, ha novellato sempre l'art. 2 del decreto infrastrutture, inserendo un nuovo comma 2-decies.1 che autorizza il MIT a sottoscrivere con Anas nuova convenzione unica adeguando, in tale occasione, la durata della relativa concessione al termine massimo di cinquanta anni stabilito dall'art. 7, comma 3, lettera d), del d.l. 138/2002, convertito, con modificazioni, dalla l. 178/2002. L'efficacia di tale disposizione è espressamente subordinata alla notificazione preventiva alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE").
Tutti questi elementi innovativi fattuali rispetto al contesto normativo e regolatorio precedente appaiono rafforzare l'impostazione della società di poter attuare la fattispecie prevista dall'art. 1, comma 521 della Legge di Bilancio 2025, e quindi allo stato attuale si ritiene adeguato considerare l'estensione della Concessione al 2052. Pertanto, sono stati considerati i flussi di cassa su tale orizzonte temporale, sulla base delle informazioni disponibili alla data.
Alla luce di tutto quanto sopra descritto, il Capitale Investito Netto "Regolatorio"[192], strettamente correlato ai flussi di cassa generati dalla gestione della concessione, al 31 dicembre 2024, è stato oggetto di verifica di recuperabilità (cd. Impairment test) predisposta sulla base dei flussi di cassa del Piano Economico Finanziario con orizzonte temporale 2052, approvato dal CdA del 5 marzo, che presenta le seguenti assunzioni: a) i valori degli investimenti fino al 2034 sono stati determinati tenendo conto degli investimenti attualmente in corso di esecuzione e del complessivo portafoglio progetti del Contratto di Programma 2021-2025, b) i valori degli investimenti anni successivi sono stati stimati tenendo in considerazione una lieve riduzione, con una crescita solo per l'adeguamento dei prezzi previsto dai quadri economici; c) i costi correlati agli investimenti sono stati stimati con le stesse assunzioni sopra riportate e d) le altre voci di costo sono state stimate sulla base delle previsioni di crescita dell'inflazione prevista.
In particolare, la configurazione di valore utilizzata per determinare il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari è il "value in use", calcolato, nella fattispecie, utilizzando le proiezioni di flussi di cassa basate sulle previsioni finanziarie del Piano, considerate per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'adeguamento della Concessione fino a tale data, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032, sulla base dell'evoluzione normativa precedentemente descritta. Ai fini della determinazione del valore recuperabile, è stata inclusa anche una stima del valore residuo attualizzato (terminal value), basato sull'ipotesi che esso sia pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione.
I flussi finanziari attesi dalla CGU sono stati attualizzati in base ad un tasso di sconto ("WACC") pari al 4,9%, ritenuto adeguato ad attualizzare tali flussi finanziari.
Ad esito positivo dell'impairment test non sono emerse perdite di valore sulla Concessione e sul Capitale Investito Netto da riflettere in bilancio al 31 dicembre 2024. Tenendo conto delle ipotesi chiave sopra riportate, l'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione (WACC +0,5%), a parità di altre condizioni, non comporterebbe la rilevazione di una perdita di valore.
Si specifica che il WACC di break-even (value in use uguale al Capitale Investito Netto "Regolatorio") è pari al 7,9%. Qualora eventuali sviluppi futuri dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.
La concessione è ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e conseguentemente la quota di competenza del periodo è pari a 99 milioni di euro.
Gli investimenti nelle immobilizzazioni in corso e acconti nonché i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione dei software,

192. Il Capitale Investito Netto Regolatorio include le seguenti voci di bilancio: Immobili, impianti e macchinari, Attività Immateriali, rimanenze, crediti tributari, crediti commerciali, debiti commerciali, Altre attività correnti e non correnti, attività per lavori in corso su ordinazione, Altre passività correnti e non correnti, Acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, diritti concessori finanziari correnti e non correnti e Fondo Rischi ed Oneri

per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita relativi ai business del Gruppo.

La variazione dell'area di consolidamento, ampiamente descritta nella precedente nota 4, ha comportato un decremento di 14 milioni di euro, riferito, per 55 milioni di euro, al deconsolidamento di FSE e per 41 milioni al consolidamento del Gruppo Exploris Deutschland e della società Italia Loyalty SpA.

Le altre riclassifiche si riferiscono principalmente al completamento dei lavori realizzati sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento

Test di Impairment

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 – "Impairment of assets", in presenza di avviamenti e attività non correnti a vita utile indefinita, o di indicatori di possibili riduzioni di valori sulle altre attività non correnti (c.d. trigger events), sono stati effettuati test di impairment. La valutazione di recuperabilità è stata effettuata per singola cash generating unit ("CGU") ovvero a livello di gruppo di CGU a cui l'avviamento è stato allocato.

In dettaglio, per il 2024, il test di impairment, oltre a quanto evidenziato nel paragrafo precedente, ha riguardato la verifica degli avviamenti iscritti in bilancio scaturenti dalle acquisizioni del gruppo Netinera Deutschland GmbH, nonché agli avviamenti rivenienti da Busitalia - Sita Nord Srl, Cremonesi Workshop, Hellenic Train e Mercitalia Shunting & Terminal, ognuna delle quali rappresenta un'autonoma Cash Generating Unit (CGU). Non è stato effettuato il test di impairment sul Gruppo Exploris poiché il valore dell'avviamento è stato definito in seguito alla purchase price allocation effettuata a fine 2024.

In merito a tali CGU, il test è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di Budget 2024 delle relative società e sui valori dell'ultimo Piano Industriale ufficiale approvato dal management delle stesse.

Per le diverse CGU cui si è fatto cenno sopra, il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU. Il valore recuperabile di ogni CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il fair value ed il valore d'uso. Il terminal value è stato stimato sulla base delle migliori assunzioni effettuate dal management (Perpetuity o CIN a seconda delle peculiarità del business a cui la CGU fa riferimento), facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,0-1,8%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (Weighted Average Cost of Capital), differenziato per ciascuna CGU. L'applicazione del metodo finanziario per la determinazione del valore recuperabile e il successivo confronto con i rispettivi valori contabili ha comportato, principalmente, per ciascuna CGU oggetto di impairment test, la stima del WACC post tax, del valore dei flussi operativi desunti dai Piani Industriali approvati dai Consigli di amministrazione, del valore terminale, del tasso di crescita utilizzato per la proiezione dei flussi oltre l'orizzonte del piano approvato.
Di seguito si fornisce informativa sui principali valori relativamente all'impairment test dell'avviamento allocato al gruppo di CGU riferibile al perimetro delle attività di Gruppo:

CGU	Avviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Netinera Deutschland	87	6,00%	1,50%
Mercitalia Shunting & Terminal	2	6,08%	1,50%
Busitalia- CGU Umbria	11	5,54%	
Cremonesi Workshop	7	6,87%	1,00%
Hellenic Train	2	6,00%	1,80%

L'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione e al growth rate (+/- 50 basis points) non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate. Si specifica, infine, che tali valutazioni hanno tenuto in considerazione gli impatti relativi al cambiamento climatico anche se, allo stato attuale, risultano residuali.

25. Attività per imposte anticipate (85 milioni di euro) e passività per imposte differite (133 milioni di euro)

Nel prospetto di seguito si riporta la tabella riepilogativa delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite.

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023
Passività per imposte differite lorde	477	597
Attività per imposte anticipate compensabili	(344)	(446)
Passività per imposte differite	**133**	**151**
Attività per imposte anticipate al netto del fondo svalutazione	429	544
Passività per imposte differite compensabili	(344)	(446)
Attività per imposte anticipate	**85**	**98**

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza e la natura delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2024 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2023	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2024
Attività per imposte anticipate	**544**	**(104)**		**(11)**	**429**
Asset	108	(10)			98
Rimanenze	51	(11)			40
Fondi	31	19		(11)	39
Perdite fiscali	30	(2)			28
Strumenti finanziari	87	(87)			
TFR	4				4
IFRS 16	104	(12)			92
Altro	129	(1)			128
Passività per imposte differite	**597**	**(116)**	**(16)**	**12**	**477**
Asset	236	(16)		12	232
Rimanenze	45	(10)			35
Fondi	4				4
Strumenti finanziari	108	(87)	(15)		6
TFR	4	4	(1)		7
IFRS 16	107	(9)			98
Altro	93	2			95

La movimentazione del periodo accoglie le nuove differenze temporanee e i rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno. Negli altri movimenti sono esposti gli incrementi e decrementi legati alla variazione dell'area di consolidamento.

26. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto) (819 milioni di euro)

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2024, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, comparato con il valore al 31 dicembre 2023.

La tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nel corso del 2024 è sotto riportata:

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2023	Quota %	Diminuzione per Dividendi	Variazione del perimetro di consolida-mento	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2024	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
B.B.T. SE SpA	166	50				6	172	50
Concessioni Autostra-dali Venete CAV SpA	121	50		(1)	(120)			
Trenitalia TPER Scarl*	18	70			9	1	28	70
Trenord Srl	44	50			11	(1)	54	50
TELT Sas	95	50					95	50
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2	57				1	3	57
Altre**	9		(1)		5		13	
Partecipazioni in imprese collegate								
Autostrada Asti-Cuneo SpA	35	35		(21)	(14)			
Ferrovie Nord Milano SpA	52	15	(1)		12	(10)	53	15
Metro 5 SpA	82	37	(4)		7		85	37
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	9	50					9	50
SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	71	32	(4)	(159)	85	7		
Sitaf	214	32		(161)	(53)			
Stretto di Messina SpA	287	43			5		292	43
Altre**	12				3		15	
Totale	**1.217**		**(10)**	**(342)**	**(50)**	**4**	**819**	

* Benché il Gruppo detenga più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri soci

** Tra le "Altre" partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative.

Come ampiamente riportato alle note 4. "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie" e 20. "Attività e passività possedute per la vendita", le partecipazioni nelle società Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA, Autostrada Asti-Cuneo SpA, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SpA – SITAF, a seguito delle disposizioni legislative sul riassetto di Anas, sono state svalutate complessivamente per 131 milioni di euro al fine di adeguarne il valore a quello di costo in Anas, quindi riclassificate nella voce "Attività destinate alla vendita".

La voce "Altro" nelle partecipazioni in imprese a controllo congiunto si riferisce essenzialmente alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari 100 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF a RFI SpA e relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo

pari a 94 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

Sempre tra le partecipazioni in imprese a controllo congiunto, si segnala che la società TELT Sas ha effettuato un aumento di capitale sociale, pari a 503 milioni di euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MIT per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7532.

L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso dell'esercizio 2024 e alle svalutazioni delle società concessionarie di Anas, di cui al paragrafo precedente.



Partecipazioni in imprese a controllo congiunto

Di seguito le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese a controllo congiunto ritenute più significative. Le tabelle includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della partecipazione.

	Trenord Srl	
	31.12.2024	31.12.2023
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Attività Correnti	418	357
Attività Non Correnti	868	951
Passività Correnti	(617)	(568)
Passività Non Correnti	(549)	(641)
Patrimonio Netto	**120**	**99**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**60**	**49**
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	3	4
Valore contabile della partecipazione*	**54**	**44**
Ricavi Operativi	960	897
Risultato Netto	**21**	**19**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

*Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Partecipazioni in imprese collegate

Nelle tabelle seguenti sono sintetizzate le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese collegate detenute dal Gruppo, ritenute singolarmente rilevanti. Inoltre, le stesse includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della singola partecipazione.

	Gruppo Sitaf		Gruppo Ferrovie Nord Milano		Metro 5 SpA	
	31.12.2024	31.12.2023	30.09.2024	30.09.2023	31.12.2024	31.12.2023
Percentuale di possesso	**0%**	**32%**	**15%**	**15%**	**37%**	**37%**
Attività Correnti		204	994	858	123	117
Attività Non Correnti		1.724	1.301	1.165	582	601
Passività Correnti		(175)	(950)	(742)	(91)	(90)
Passività Non Correnti		(1.178)	(950)	(930)	(395)	(417)
Patrimonio Netto		**575**	**395**	**351**	**219**	**211**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		**183**	**58**	**52**	**80**	**77**
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda		31			5	5
Altre rettifiche			(5)			
Valore contabile della partecipazione		**214**	**53**	**52**	**85**	**82**
Ricavi Operativi		411	640	538	37	33
Risultato Netto		**68**	**54**	**54**	**20**	**20**
Dividendi ricevuti dal Gruppo			**1**	**1**	**4**	

valori in milioni di euro

TELT Sas		BBT SE		Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	
31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
50%	50%	50%	50%	0%	50%
1.469	604	86	329		91
4.178	3.152	4.601	3.977		596
(1.463)	(581)	(274)	(203)		(92)
(4.183)	(3.174)	(1.598)	(1.595)		(348)
1	**1**	**2.815**	**2.508**		**247**
		1.407	**1.254**		**124**
95	95	(1.235)	(1.095)		
			7		(3)
95	**95**	**172**	**166**		**121**
14	13	27	24		185
					31

valori in milioni di euro

Autostrada Asti-Cuneo SpA		Stretto di Messina		SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	
31.12.2024	31.12.2022	31.12.2024	30.11.2023	31.12.2024	30.06.2023
0%	35%	43%	43%	0%	32%
	102	508	515		182
	146	268	227		381
	(38)	(85)	(64)		(177)
	(111)	(5)	(5)		(166)
	99	**686**	**673**		**220**
	35	**292**	**286**		**71**
			1		
	35	**292**	**287**		**71**
	166	17			33
	26	**12**	**(84)**		**6**

27. Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti (3.415 milioni di euro)

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti, pari complessivamente a 3.415 milioni di euro (quota corrente pari a 3.325 milioni di euro), si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento. Al 31 dicembre 2023 la posta era pari a 3.549 milioni di euro (3.314 milioni di euro come quota corrente).

L'importo, esposto al netto del fondo iscritto in compliance con l'IFRS 9 (98 milioni di euro), si riferisce sostanzialmente sia a costi sostenuti da Anas SpA di cui è già stata predisposta la relativa rendicontazione e richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia a costi sostenuti dalla stessa che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora oggetto di pagamento alle ditte appaltatrici. Il fondo ha subito un incremento netto di 2 milione di euro, a seguito del venir meno delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali.

La variazione in diminuzione rispetto al 2023, pari a 134 milioni di euro, è principalmente imputabile all'incremento dei crediti esigibili generato dalla produzione dell'esercizio (+2.445 milioni di euro), agli incassi e riclassifiche dell'esercizio (-2.594 milioni di euro), all'effetto dell'attualizzazione (+5 milioni di euro) nonché all'avanzamento dei lavori sulla linea concessa umbra e sulla linea Torino-Ceres-Canavesana (+10 milioni di euro).

Si evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 4,1%, che riflette la valutazione corrente di mercato per ricorrere ai finanziamenti da parte di Anas SpA. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo.

28. Attività finanziarie (inclusi i derivati) (694 milioni di euro)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in milioni di euro

Valore contabile									
	31.12.2024			31.12.2023			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	18	16	34	63	45	108	(45)	(29)	(74)
Altre partecipazioni	80		80	135		135	(55)		(55)
Titoli e Finanziamenti	72		72	72		72			
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	83	11	94	94	11	105	(11)		(11)
Crediti per finanziamenti	156	14	170	328	12	340	(172)	2	(170)
Crediti vs MIT L.191/2023 (ex art. 7 L. 178/02)					768	768		(768)	(768)
Altri crediti finanziari		504	504		219	219		285	285
Valore lordo attività finanziarie	**409**	**545**	**954**	**692**	**1.056**	**1.748**	**(283)**	**(511)**	**(794)**
Fondo svalutazione	(55)	(205)	(260)	(56)	(280)	(336)	1	75	76
Totale attività finanziarie	**354**	**340**	**694**	**636**	**776**	**1.412**	**(282)**	**(436)**	**(718)**

La voce in oggetto ha subito un decremento di 718 milioni di euro, riconducibile principalmente alle variazioni di seguito esposte.

Gli "Strumenti finanziari derivati di copertura", a seguito della valutazione del fair value effettuata al 31 dicembre 2024, hanno subito un decremento pari a 74 milioni di euro, dovuto all'andamento dei tassi oggetto di copertura nel periodo di riferimento. Per maggiori dettagli sulle operazioni di copertura, si rimanda al paragrafo della gestione dei rischi.

La voce "Altre partecipazioni", che accoglie il fair value delle partecipazioni minoritarie, ovvero le partecipazioni di cui non si ha più il controllo o il collegamento, ammonta a 80 milioni di euro e subisce un decremento di 55 milioni di euro, sostanzialmente per effetto del consolidamento del gruppo Exploris a far data dal 1 gennaio 2024, come più dettagliatamente esposto nota 4. Variazione area di consolidamento ed operazioni straordinarie.

valori in milioni di euro

	Valore al 31.12.2024	Quota %	Valore al 31.12.2023	Quota %
Gruppo Exploris			55	100
Anas Intern. Enterprise SpA in liquidazione	47	0	47	0
Eurofima	15	14	15	14
Altre	18		18	
Valore lordo altre partecipazioni	**80**		**135**	
Fondo svalutazione	53		53	
Totale altre partecipazioni	**27**		**82**	

I "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere", pari a 94 milioni di euro, rappresentano principalmente il valore del credito attualizzato per i contributi previsti dall'art. 25 co. 1 del D.L. n. 4 del 27 gennaio 2022, convertito con L. n. 25 del 28 marzo 2022 (cd. "Decreto Sostegni Ter"), relativo alla copertura degli effetti Covid-19 e legato al business dell'infrastruttura ferroviaria. Il valore iscritto rappresenta l'attualizzazione dell'impegno di spesa pluriennale (10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034) e si decrementa rispetto al 2023 per effetto dell'incasso di periodo.

Il credito verso MIT L. 191/2023 - Concessioni Ex Art. 7 L.178/02, che accoglieva la posizione creditoria che Anas SpA vantava nei confronti della società Strada dei Parchi SpA, riclassificata, al 31 dicembre 2023nei confronti del MIT, è stato completamente regolato, ai sensi dell'art 14-bis, comma 3, L.191/2023, mediante:

- la quota non vincolata di residui passivi iscritti nell'ultimo bilancio d'esercizio di Anas SpA, comunque non relativi a interventi non ancora conclusi e collaudati, pari a 381 milioni di euro;
- l'importo di cui all'articolo 7-ter, comma 10, del Decreto Legge n. 68 del 2022, pari a 60 milioni di euro;
- per la restante parte, i ricavi da pedaggio complessivamente riscossi da Anas SpA nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria.

Le voci "Altri crediti finanziari" e "Crediti per finanziamenti" subiscono una variazione in aumento complessiva per 115 milioni di euro, riconducibile principalmente all'effetto netto dell'iscrizione del credito lordo verso FSE (+190 milioni di euro), comprensivo degli interessi maturati sul finanziamento ed integralmente svalutato, come meglio rappresentato nel paragrafo 4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie, e del credito per somme da incassare relativamente ai conti di tesoreria (+149 milioni di euro), a cui si sono contrapposti lo svincolo di disponibilità liquide effettuato nel corso dell'anno (-176 milioni di euro), principalmente nei confronti di un fornitore (-106 milioni di euro), quale esito del decreto di sequestro preventivo nell'ambito di una procedura esecutiva presso il Tribunale Civile di Roma, e i minori crediti finanziari relativi ad attività di factoring (-20 milioni di euro).

Il Fondo svalutazione crediti, che ammonta a 260 milioni di euro al 31 dicembre 2024, si riduce di 76 milioni di euro principalmente per l'effetto netto dell'utilizzo del fondo stanziato a copertura delle potenziali perdite del sopra citato credito verso il MIT (ex Strada dei Parchi, -268 milioni di euro) e dell'incremento del sopra citato fondo svalutazione relativo al credito verso FSE (+190 milioni di euro).

29. Crediti commerciali non correnti e correnti (2.472 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari		1.782	1.782	3	1.803	1.806	(3)	(21)	(24)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	2	208	210	1	242	243	1	(34)	(33)
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		407	407		497	497		(90)	(90)
- Contratto di Servizio verso lo Stato		388	388		406	406		(18)	(18)
Crediti verso società del Gruppo		210	210		263	263		(53)	(53)
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		308	308		249	249		59	59
Altri crediti commerciali		77	77		59	59		18	18
Valore lordo crediti commerciali	**2**	**3.380**	**3.382**	**4**	**3.519**	**3.523**	**(2)**	**(139)**	**(141)**
Fondo svalutazione		(910)	(910)		(804)	(804)		(106)	(106)
Totale crediti commerciali	**2**	**2.470**	**2.472**	**4**	**2.715**	**2.719**	**(2)**	**(245)**	**(247)**

La voce "**Crediti commerciali non correnti e correnti**" al netto del relativo fondo svalutazione è pari a 2.472 milioni di euro e presenta una variazione in diminuzione di 247 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

La voce "Clienti Ordinari" presenta un decremento di 24 milioni di euro, che, oltre alla normale dinamica degli incassi di periodo, è legato principalmente ai seguenti fattori: i) decremento dei crediti verso clienti ordinari legati alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro Riyadh (-137 milioni di euro); ii) aumento dei crediti verso clienti ordinari del settore trasporto su ferro in particolare per effetto di penali attive verso un fornitore di materiale rotabile (+50 milioni di euro); iii) variazione di perimetro di consolidamento quale effetto netto dell'ingresso del gruppo Exploris Deutschland, della società Italia Loyalty SpA e dell'uscita di FSE, come più ampiamente rappresentato nella precedente nota 4. (+53 milioni di euro) iv) incassi dai gestori di servizi energetici e di telefonia (-9 milioni di euro).

I "Crediti da Contratto di Servizio" presentano un decremento complessivo di 108 milioni di euro dovuto alla riduzione dei crediti verso le Regioni (-58 milioni di euro) e del MEF (-18 milioni di euro) per effetto della dinamica di andamento e di riequilibrio dei Contratti di Servizio, nonché alla variazione del perimetro di consolidamento (-23 milioni di euro) relativa all'uscita di FSE, come più ampiamente rappresentato nella precedente nota 4.

La riduzione dei "Crediti verso società del Gruppo" pari a 53 milioni di euro, riferita a Trenord e TPER, è imputabile principalmente al conguaglio riconosciuto per il trasporto dei dipendenti, stanziato nel 2023, la cui regolazione finanziaria è avvenuta nei primi mesi del 2024 (60 milioni di euro).
Le "Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione", pari a 308 milioni di euro, rappresentano l'ammontare lordo dei contratti relativi alle commesse in corso per le quali i costi sostenuti, più i margini rilevati e meno le perdite registrate, eccedono la fatturazione in acconto per l'avanzamento dei lavori. L'incremento di periodo (+59 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile alla fornitura dei nuovi treni ibridi, di proprietà dello stato, a valere dei fondi del PNRR per il rinnovamento della flotta Intercity (+35 milioni di euro), e all'avanzamento dei lavori della Metroferrovia di Palermo e per i lavori sulle barriere di protezione del rumore del Brennero (+23 milioni di euro).

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti, comprensivi delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, per area geografica:

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Nazionali	3.078	3.027	51
Paesi dell'area euro	243	284	(41)
Regno Unito	15	13	2
Altri paesi europei (UE non Euro)	3	12	(9)
Altri paesi europei non UE	24	27	(3)
Altri paesi	19	160	(141)
Totale	**3.382**	**3.523**	**(141)**

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti, comprensivi delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, per area geografica suddivisa per Settori:

valori in milioni di euro

31.12.2024	Settore Passeggeri	Settore Logistica	Settore Infrastruttura ferroviaria	Settore Infrastruttura stradale	Settore Urbano	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	1.667	368	936	492	111	377	(873)	3.078
Paesi dell'area euro	187	43	4	1	1	7		243
Regno Unito	15					2	(2)	15
Altri paesi europei (UE non Euro)		3						3
Altri paesi europei non UE	14	8	2					24
Altri paesi		1	7			11		19
Totale	**1.883**	**423**	**949**	**493**	**112**	**397**	**(875)**	**3.382**

valori in milioni di euro

31.12.2023	Settore Passeggeri	Settore Logistica	Settore Infrastruttura ferroviaria	Settore Infrastruttura stradale	Settore Urbano	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	1.648	365	875	522	87	324	(794)	3.027
Paesi dell'area euro	232	33	10	1		4	4	284
Regno Unito	13					4	(4)	13
Altri paesi europei (UE non Euro)	9	3						12
Altri paesi europei non UE	13	7	4			3		27
Altri paesi			10			150		160
Totale	**1.915**	**408**	**899**	**523**	**87**	**485**	**(794)**	**3.523**

30. Altre attività non correnti e correnti (13.990 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		4	4		3	3		1	1
Crediti per IVA	6	91	97	6	67	73		24	24
MEF	3.990	3.652	7.642	4.713	1.886	6.599	(723)	1.766	1.043
MIT	2.432	539	2.971	2.322	1.303	3.625	110	(764)	(654)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		18	18		97	97		(79)	(79)
Crediti verso Stato per contenziosi	463		463	484		484	(21)		(21)
Altre Amministrazioni dello Stato	177	711	888	23	604	627	154	107	261
Debitori diversi e ratei/risconti	35	2.076	2.111	36	1.933	1.969	(1)	143	142
Valore lordo altre attività	**7.103**	**7.091**	**14.194**	**7.584**	**5.893**	**13.477**	**(481)**	**1.198**	**717**
Fondo svalutazione	(9)	(195)	(204)	(9)	(207)	(216)		12	12
Totale altre attività	**7.094**	**6.896**	**13.990**	**7.575**	**5.686**	**13.261**	**(481)**	**1.210**	**729**

I crediti verso il MEF e verso il MIT, pari complessivamente a 10.613 milioni di euro, sono sostanzialmente legati:

- ai contributi a favore di RFI SpA (8.192 milioni di euro);
- ai contributi stanziati a favore di FS SpA (1.791 milioni di euro) relativamente al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin – TELT;
- ai contributi MIT stanziati in favore di Grandi Stazioni Rail SpA per il Programma "Grandi Stazioni" e per gli interventi di riqualificazione, sicurezza e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie nonché per potenziare l'interscambio tra il sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto (43 milioni di euro);
- ai contributi straordinari riconosciuti dal MEF e MIT in favore del Gruppo FS a seguito dell'emergenza epidemiologica causata dal Covid-19 (538 milioni di euro), interamente riconosciuti nei precedenti esercizi, al netto della rilevazione nell'anno del reversal dell'attualizzazione sui contributi precedentemente iscritti;
- ai contributi a favore di Anas SpA (39 milioni di euro), previsti dall'art. 4, punto 3 del DL n. 10 del 5 febbraio 2024 da erogare a partire dal 2032, a copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

Il credito di FSE verso il MIT (70 milioni di euro) è stato stralciato ad esito della Sentenza emessa dal consiglio di Stato in data 5 agosto. Per maggiori dettagli in merito si rimanda al paragrafo 4. Variazione area di consolidamenti e operazioni straordinarie.

Nella tabella seguente sono indicati i dettagli relativi alla movimentazione dei contributi complessivi (inclusi la parte legata all'emergenza epidemiologica):

valori in milioni di euro

Trasferimenti a favore del Gruppo FS	Valori al 31.12.2023	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2024
In conto esercizio:					
dal MEF	160	1.011	(986)		185
dal MIT	463	107	(150)		420
Totale in conto esercizio	**623**	**1.118**	**(1.136)**		**605**
In conto impianti:					
dal MEF	6.439	6.680	(5.662)		7.457
dal MIT	3.092	679	(1.151)	(69)	2.551
Totale in conto impianti	**9.531**	**7.359**	**(6.813)**	**(69)**	**10.008**
In conto capitale:					
dal MIT	70			(70)	
Totale trasferimenti a favore del Gruppo FS	**10.224**	**8.477**	**(7.949)**	**(139)**	**10.613**

Trasferimenti in conto esercizio

Nel corso del 2024 sono stati iscritti:

- crediti MEF inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", pari a 966 milioni di euro, stanziati a valere sul capitolo 1541 in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2024" (Legge 30 dicembre 2023 n. 213). Nel corso dell'esercizio i contributi risultano tutti incassati;
- crediti MEF a fronte del contributo previsto relativamente ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 per 39 milioni di euro, come sopra rappresentato;
- crediti MIT pari a 100 milioni di euro relativi al contributo Merci per il 2024;
- ulteriori crediti MEF per 6 milioni di euro, legati alle misure di contrasto dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 per effetto della rilevazione del reversal dell'attualizzazione sui contributi precedentemente iscritti;
- ulteriori crediti MIT 7 milioni di euro, relativi all'incentivo Ferrobonus da Decreto Interministeriale MIT-MEF del 30 agosto 2023, n. 134 "Ferrobonus", spettanti per l'esercizio in corso.

Trasferimenti in conto impianti

Nel 2024 sono stati iscritti:

- crediti verso il MEF, inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", per un importo pari a 6.680 milioni di euro destinati agli investimenti e alla manutenzione straordinaria per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, come stabilito dalla "Legge di bilancio" 2024, nonchè dalla "Legge di stabilità" 2013, rifinanziata dalla "Legge di Stabilità 2015", dalla "Legge di Stabilità 2014" e dal D.L. 59/2021 (convertito con la Legge n.108/2021). La voce accoglie anche gli ulteriori stanziamenti previsti sul capitolo 7122 dai piani di gestione 4, 9, 10, 11, 12, 15 e 16, 7561;
- crediti verso il MIT in conto impianti per 673 milioni di euro, destinati principalmente alla copertura dei lavori Milano-Genova - Terzo Valico dei Giovi e per la linea ferroviaria Torino-Lione;
- ulteriori crediti versi il MIT in conto impianti per 6 milioni di euro, relativi principalmente al riconoscimento del finanziamento della progettazione di Napoli Porta Est.

Nel corso dell'esercizio sono stati incassati 7.949 milioni di euro complessivi.
Infine, si rileva che, a seguito della Sentenza del Consiglio di Stato del 5 agosto 2024 n. 06983 riguardante la società FSE, è stato eliminato il credito iscritto dalla stessa nei confronti del MIT (70 milioni di euro, all'epoca contabilizzato da FSE in contropartita di una apposita riserva di Patrimonio netto), con una conseguente diminuzione del patrimonio netto di Gruppo. Si rimanda alla precedente nota 4 per ulteriori dettagli in merito.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti iscritti come somme dovute dal MEF e MIT in forza del Contratto di Programma si riferiscono principalmente a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del passivo.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e altri" pari a 18 milioni di euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti. La voce si decrementa di 79 milioni di euro rispetto al precedente periodo di confronto per effetto del deconsolidamento di FSE, relativamente al credito che la stessa vantava nei confronti della Regione Puglia ed il MIT sui progetti di investimento finanziati con risorse comunitarie e nazionali (-85 milioni di euro).

I crediti verso Stato per contenziosi legati alla manutenzione e costruzione delle strade, pari a 463 milioni di euro, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori sull'infrastruttura stradale ritenuto probabile e riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA. Il decremento, pari a 21 milioni di euro, è sostanzialmente dovuto all'aggiornamento della stima annua del contezioso.

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" si incrementa di 261 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente per effetto dell'iscrizione dei crediti verso le regioni per contributi PNRR, riconosciuti dalle stesse a seguito della messa in esercizio di nuovo materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA in qualità di soggetto attuatore a valere sui fondi di cui al Decreto Ministeriale 319/21 e Decreto Ministeriale 147/24.

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" si è incrementata di 142 milioni di euro rispetto al 2023, essenzialmente a causa dei maggiori acconti a fornitori legati ad enti locali per lavori sulla rete stradale, nonché alla costituzione di un deposito cauzionale sulla commessa Riyadh a garanzia dell'esecuzione dei lavori.

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

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Nazionali	14.024	13.166	858
Paesi dell'area euro	117	275	(158)
Regno Unito	18	17	1
Altri paesi europei (UE non Euro)	11	8	3
Altri paesi europei non UE	6	7	(1)
Altri paesi	18	4	14
Totale	**14.194**	**13.477**	**717**

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

valori in milioni di euro

31.12.2024	Settore Passeggeri	Settore Logistica	Settore Infrastruttura ferroviaria	Settore Infrastruttura stradale	Settore Urbano	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	1.060	98	8.864	2.418	8	2.342	(766)	14.024
Paesi dell'area euro	107	4	3			3		117
Regno Unito	18							18
Altri paesi europei (UE non Euro)	7		4					11
Altri paesi europei non UE		6						6
Altri paesi			4			14		18
Totale	**1.192**	**108**	**8.875**	**2.418**	**8**	**2.359**	**(766)**	**14.194**

valori in milioni di euro

31.12.2023	Settore Passeggeri	Settore Logistica	Settore Infrastruttura ferroviaria	Settore Infrastruttura stradale	Settore Urbano	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	621	93	7.943	2.326	1	2.612	(430)	13.166
Paesi dell'area euro	263	5	3			4		275
Regno Unito	17							17
Altri paesi europei (UE non Euro)	7	1						8
Altri paesi europei non UE	1	3	3					7
Altri paesi			4					4
Totale	**909**	**102**	**7.953**	**2.326**	**1**	**2.616**	**(430)**	**13.477**

31. Rimanenze (2.431 milioni di euro)

La voce risulta così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.008	1.905	103
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	3	4	(1)
Cespiti radiati da alienare		1	(1)
Immobili e terreni trading	612	928	(316)
Certificati bianchi	93	90	3
Valore lordo Rimanenze	**2.716**	**2.928**	**(212)**
Fondo svalutazione	(285)	(441)	156
Totale Rimanenze	**2.431**	**2.487**	**(56)**

La voce "Materie prime, sussidiarie e di consumo" si riferisce alle giacenze da destinare agli impianti di materiale per investimenti, materiale d'armamento, impianti elettrici e di navigazione e materiali impiegati nel processo di manutenzione. La variazione in aumento, pari a 103 milioni di euro, è stata generata principalmente dall'effetto congiunto dei seguenti fenomeni:

- Decremento netto delle rimanenze (-37 milioni di euro) correlato a minori acquisti di materiali nel 2024, pari a 1.142 milioni di euro, rispetto al consumo degli stessi, pari a 1.179 milioni di euro;
- Maggiore produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 180 milioni di euro, per la costruzione di cuori, deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- incremento netto del Fondo svalutazione pari a 3 milioni di euro, a fronte dell'analisi effettuata sui materiali a scarsa utilizzazione e/o obsoleti.

La voce "Immobili e terreni trading" si riferisce al valore dei beni immobili del Gruppo destinati alla vendita. La variazione netta in diminuzione di 157 milioni di euro è attribuibile principalmente alle vendite effettuate nell'esercizio delle aree di Milano Scalo Farini e San Cristoforo, Pontedera, Napoli Bayard, Taranto, Milano Via Amadeo, Dobbiaco e altri asset minori principalmente riconducibili al patrimonio alloggiativo del gruppo.

La voce "Certificati bianchi", che presenta un incremento rispetto al precedente esercizio pari a 3 milioni di euro, rappresenta i titoli di efficienza energetica maturati dalle società del Gruppo alla data di bilancio a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti.

32. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (1.183 milioni di euro)

La voce risulta così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali	850	1.965	(1.115)
Denaro e valori in cassa	108	98	10
Conti correnti di tesoreria	225	233	(8)
Valore lordo	**1.183**	**2.296**	**(1.113)**
Fondo svalutazione		(1)	1
Totale Disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti	**1.183**	**2.295**	**(1.112)**

Il decremento della voce al 31 dicembre 2024, pari a 1.112 milioni di euro, è attribuibile principalmente all'effetto netto del decremento rilevato nel periodo corrente sui depositi bancari e postali per 1.115 milioni di euro, dovuta all'impiego della provvista finanziaria realizzata nel mese di dicembre 2023 e utilizzata nel corso del 2024.
Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

33. Crediti tributari (95 milioni di euro)

I crediti tributari ammontano nel 2024 a 95 milioni di euro (105 milioni di euro nel 2023) e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti e a ritenute d'acconto estere. La variazione in diminuzione (10 milioni di euro), è imputabile all'effetto congiunto dei maggiori crediti per ritenute d'acconto maturati nell'esercizio (+8 milioni di euro) e della svalutazione di crediti per ritenute d'acconto, relative a periodi di imposta precedenti, per le quali si ritiene dubbio il rimborso (-18 milioni di euro).

34. Patrimonio netto del Gruppo (41.562 milioni di euro)

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2024 e 2023 per le principali voci del patrimonio netto di pertinenza del Gruppo sono riportate analiticamente nell'apposito prospetto contabile.

Capitale sociale

In esecuzione della delibera dell'Assemblea straordinaria di FS del 29 novembre 2023, in data 25 marzo 2024 si è perfezionata l'integrale rimodulazione del patrimonio netto di FS. In particolare, decorsi i termini di legge, si è data esecuzione alla riduzione volontaria del capitale sociale di FS da 39.204 milioni di euro a 31.063 milioni di euro, con contestuale incremento della riserva legale per l'importo di euro 6.141 milioni di euro e della riserva di capitale per l'importo residuale di 2.000 milioni di euro.

Per effetto di quanto sopra descritto, il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2024, interamente sottoscritto e versato dal socio unico MEF, risulta costituito da 31.062.952.307,00 azioni ordinarie del valore di 1 euro cadauna, per un totale di 31.063 milioni di euro.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 6.212 milioni di euro (20% del capitale sociale di cui all'art.2430 del codice civile), si è incrementata di euro 6.141 milioni di euro per effetto dell'operazione illustrata in precedenza.

Riserve diverse

Le altre riserve, pari a 2 miliardi di euro, sono state costituite in seguito all'operazione sopra illustrata.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione, negativa per 9 milioni di euro, riflette le variazioni intervenute ai tassi di cambio nel periodo rispetto all'esercizio precedente (-5 milioni di euro).

Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del fair value degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata

con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di early termination prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2024 il saldo è positivo per 43 milioni di euro (99 milioni di euro al 31 dicembre 2023), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al fair value degli strumenti di copertura alla data (con variazione negativa pari a 56 milioni di euro).

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2024 il saldo della riserva è negativo per 329 milioni di euro (-333 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, positivo per 2.780 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate nonché alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti. Gli altri movimenti rispetto all'esercizio precedente sono composti principalmente dalla svalutazione del credito verso MIT effettuata da FSE; per maggiori dettagli si rimanda alla nota 29 "Altre attività non correnti e correnti".

Altre componenti del conto economico complessivo (al netto dell'effetto fiscale)

Il Conto economico complessivo, cui si rinvia, evidenzia analiticamente le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale.



35. Interessenze di terzi (190 milioni di euro)

La tabella seguente fornisce un riepilogo dei dati economico-finanziari relativi a ciascuna controllata con partecipazioni di terzi significative per il Gruppo, al lordo delle eliminazioni infragruppo. Tali dati, quindi, coincidono con le informazioni inserite dalle stesse società nei propri bilanci.

valori in milioni di euro

	Intermodalidad de Levante SA	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Intermodal SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	NETINERA Deutschaland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2024								
Non controlling interest (%)	49%	42%	46,72%	9,08%				
Attività correnti	74	9	66	10	496			
Attività non Correnti	716	17	62	1.410	806			
Passività correnti	(94)	(2)	(105)		(549)			
Passività non Correnti	(691)	(5)	(10)		(526)			
Attività nette	5	19	13	1.420	227			
Attività nette di pertinenza dei terzi	**15**	**8**	**6**	**129**	**12**	**20**		**190**
Ricavi	308		199		1.088			
Risultato del periodo	(32)	(1)	(6)	1	14			
Altre componenti del conto economico complessivo					2			
Totale Conto Economico Complessivo	(32)	(1)	(6)	1	16			
Risultato attribuibile ai terzi	**(9)**		**(3)**		**(1)**	**3**		**(10)**
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi								
Flusso di cassa netto da attività operativa	26	(6)	4	1	118			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento	6		(5)	(150)	(22)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria		5	2	100	(49)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	32	(1)	1	(49)	47			
Dividendi pagati ai terzi								

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Intermodalidad de Levante SA	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Intermodal SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2023								
Non controlling interest (%)	40%	55%	42%	46,72%	9,28%			
Attività correnti	8	46	8	55	58			
Attività non Correnti	47	740	17	65	1.260			
Passività correnti	(21)	(92)	(5)	(89)				
Passività non Correnti	(1)	(702)		(13)				
Attività nette	33	(8)	20	18	1.318			
Attività nette di pertinenza dei terzi	**13**	**3**	**8**	**9**	**122**	**34**		**189**
Ricavi	6	213		202				
Risultato del periodo		(79)		(8)	1			
Altre componenti del conto economico complessivo								
Totale Conto Economico Complessivo		(79)		(8)	1			
Risultato attribuibile ai terzi		**(36)**		**(3)**		**2**		**(37)**
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi								
Flusso di cassa netto da attività operativa	3	(4)		5	1			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento		(6)	(3)	(5)	(150)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria		5	5	(5)	150			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	3	(5)	2	(5)	1			
Dividendi pagati ai terzi								

Il valore al 31 dicembre 2024, pari a 190 milioni di euro, resta sostanzialmente invariato rispetto al 2023 (189 milioni di euro); le principali variazioni sono legate agli aumenti di capitale sociale e/o riserva soprapprezzo azioni riconducibili alle società Intermolidad de Levante SA (22 milioni di euro) e Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA (9 milioni di euro), nonché ai dividendi erogati da Netinera, ATAF e Cremonesi Workshop (-4 milioni di euro), alla variazione di perimetro di Grandi Stazioni Immobiliare (-13 milioni di euro) e di Tunnel Ferroviario del Brennero (-3 milioni di euro) e alla perdita di periodo (-10 milioni di euro).

36. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (15.725 milioni di euro)

La voce ammonta complessivamente a 15.725 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	Valore contabile		
Finanziamenti a medio/lungo termine, al netto della quota corrente	**31.12.2024**	**31.12.2023**	**Variazioni**
Prestiti obbligazionari	7.716	9.107	(1.391)
Finanziamenti da banche	1.939	1.622	317
Debiti verso altri finanziatori	3	3	
Totale	**9.658**	**10.732**	**(1.074)**

valori in milioni di euro

	Valore contabile		
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	**31.12.2024**	**31.12.2023**	**Variazioni**
Prestiti obbligazionari (breve termine)	1.598	456	1.142
Finanziamenti da banche (breve termine)	4.464	3.783	681
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	5	11	(6)
Totale	**6.067**	**4.250**	**1.817**
Totale Finanziamenti	**15.725**	**14.982**	**743**

La voce "Prestiti Obbligazionari" al 31 dicembre 2024 è composta da:

- tredici emissioni obbligazionarie (private placement), emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società, di diritto svizzero, Eurofima SA, partecipata dalla stessa FS e destinati al finanziamento di materiale rotabile, per un valore nominale totale di 1.994 milioni di euro e un valore contabile, coma somma tra debito residuo e rateo interessi, di 2.007 milioni di euro. Il rimborso di tali prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile per tutti i tredici prestiti obbligazionari. I titoli non sono oggetto di negoziazione su mercati quotati. Si riportano i dettagli delle singole emissioni nella tabella che segue:

valori in milioni di euro

Serie EUROFIMA	Valuta	Data Emissione	Tasso di interesse Nominale	Importo emissione	Valore contabile al 31.12.2024	Data Scadenza
13	EUR	15/05/2006	Euribor 6 m + Spread	190	191	15/05/2026
14	EUR	15/05/2006	Euribor 6 m + Spread	100	100	15/05/2026
15	EUR	23/04/2007	Euribor 6 m + Spread	129	130	30/03/2027
16	EUR	19/04/2007	Euribor 6 m + Spread	116	117	15/05/2026
19	EUR	22/05/2007	Euribor 6 m + Spread	66	66	30/03/2027
26	EUR	20/12/2012	Euribor 6 m + Spread	43	43	08/07/2025
27	EUR	19/12/2019	Euribor 6 m + Spread	200	202	10/10/2034
28	EUR	02/04/2020	Euribor 6 m + Spread	200	202	10/10/2034
29	EUR	30/06/2020	Euribor 6 m + Spread	200	201	20/05/2030
30	EUR	31/07/2020	Euribor 6 m + Spread	240	242	10/10/2034
31	EUR	19/04/2021	Euribor 6 m + Spread	250	252	23/04/2041
32	EUR	07/06/2022	Euribor 6 m + Spread	160	161	10/10/2034
33	EUR	16/06/2023	Euribor 6 m + Spread	100	100	16/06/2033
		Totale		**1.994**	**2.007**	

- diciotto emissioni obbligazionarie collocate da FS SpA a valere del Programma Euro Medium Term Notes quotato presso la Borsa Valori di Dublino, per un valore nominale all'emissione di 7.340 milioni di euro e un valore contabile (debito residuo + rateo interessi) di 7.323 milioni di euro, di cui si riportano i dettagli nella tabella che segue. In particolare: le Serie 10, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23 sono green bond emessi nell'ambito del Green Bond Framework istituito da FS nel 2017; le Serie 3, 8, 14, 18, 19, 23 e 24 sono collocamenti privati sottoscritti interamente dalla Banca Europea per gli Investimenti.

valori in milioni di euro

Serie EMTN	Valuta	Data Emissione	Importo emissione	Valore contabile al 31.12.2024	Tasso cedolare	Data Scadenza
3	EUR	12/01/2016	300	300	Euribor 6M + 1,15%	31/12/2025
5	EUR	25/07/2016	50	50	1,65%	25/07/2031
6	EUR	28/06/2017	1000	1009	1,50%	27/06/2025
8	EUR	21/12/2017	100	100	Euribor 6M + 0,78%	21/12/2025
9	EUR	26/03/2018	200	202	Euribor 6M + 0,982%	26/03/2030
10	EUR	09/07/2019	700	704	1,13%	09/07/2026
11	EUR	07/08/2019	100	100	1,04%	07/08/2029
12	EUR	23/12/2019	140	140	Euribor 6M + 0,90%	23/12/2029
14*	EUR	31/07/2020	150	102	Euribor 6M + 1,23%	31/07/2032
15	EUR	04/12/2020	250	250	0,64%	04/12/2030
17	EUR	25/03/2021	1000	1000	0,38%	25/03/2028
18*	EUR	23/12/2021	350	316	Euribor 6M + 0,62%	23/12/2038
19*	EUR	20/07/2022	200	198	Euribor 6M + 1,35%	20/07/2039
20	EUR	14/09/2022	1100	1127	3.75%	14/04/2027
21	EUR	23/05/2023	600	614	4,13%	23/05/2029
22	EUR	23/05/2023	500	509	4,50%	23/05/2033
23	EUR	14/12/2023	500	501	Euribor 6M + 1,60%	14/12/2040
24	EUR	04/12/2024	100	100	Euribor 6M + 1,15%	04/12/2036
		Totale	**7.340**	**7.323**		

* profilo di rimborso amortizing.

Si precisa inoltre che la voce risulta decrementata per effetto della valutazione periodica del derivato di copertura FVH,
che ha generato nel periodo un differenziale negativo pari a 16 milioni di euro.

Nel corso del 2024, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è decrementato di 249 milioni di euro, sostanzialmente per effetto dei rimborsi di periodo per 354 milioni di euro, a cui si è contrapposta la nuova emissione obbligazionaria (Serie 24) a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) per complessivi 100 milioni di euro in valore nominale, a tasso variabile e per una durata pari a 12 anni.

I finanziamenti da banche (quota a medio/lungo e quota a breve) registrano un incremento pari a 998 milioni di euro nel corso del 2024, dovuto principalmente all'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- incremento per effetto delle nuove sottoscrizioni (+670 milioni di euro), di seguito rappresentate: i) stipula di cinque contratti di finanziamento per un importo complessivo di 350 milioni di euro, con scadenze entro il 2029, con BNL, Barclays, ING, Unicredit e BPM; ii) avvio del Programma di Euro-Commercial Paper (ECP) tramite il quale, al 31 dicembre 2024, il Gruppo ha effettuato 10 emissioni di ECP per 320 milioni di euro di debito outstanding;
- incremento della provvista a breve (+1.410 milioni di euro), legata alle esigenze di liquidità e operative del Gruppo;
- incremento dei finanziamenti per effetto del consolidamento del Gruppo Exploris nel corso del 2024 (+13 milioni di euro), così come meglio rappresentato nel paragrafo "Variazione area di consolidamento";

- decremento per effetto dei rimborsi di periodo (-831 milioni di euro), finanziati da BEI (-84 milioni di euro), Intesa Sanpaolo (-290 milioni di euro), Unicredit (-200 milioni di euro) e BPM (-100 milioni di euro), Caixa (-150 milioni di euro) e Banco di Sardegna (-7 milioni di euro);
- decremento relativo alle operazioni di factoring da parte del Gruppo (-269 milioni di euro).

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) diminuiscono di 6 milioni di euro, principalmente per effetto del rimborso del finanziamento verso Cassa Depositi e Prestiti (CDP).
Nel seguito viene riportato l'indebitamento finanziario netto, rispettivamente al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, in linea con l'Orientamento n. 39, emanato il 4 marzo 2021 dall'ESMA, applicabile dal 5 maggio 2021, e con il Richiamo di Attenzione n. 5/2021 emesso dalla CONSOB il 29 aprile 2021, riconciliata con l'indebitamento finanziario netto predisposto secondo le modalità di rappresentazione del Gruppo.

valori in milioni di euro

		31.12.2024	31.12.2023	Variazione
A)	Disponibilità liquide	1.181	2.294	(1.113)
B)	Mezzi equivalenti e disponibilità liquide	1	1	
C)	Altre attività finanziarie correnti	325	724	(399)
D)	**Liquidità (A + B + C)**	**1.507**	**3.019**	**(1.512)**
E)	Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente)	4.738	4.385	353
F)	Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.597	463	1.134
G)	**Indebitamento finanziario corrente (E+F)**	**6.335**	**4.848**	**1.487**
H)	**Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)**	**4.828**	**1.829**	**2.999**
I)	Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli strumenti di debito)	10.561	11.571	(1.010)
J)	Strumenti di debito			
K)	Debiti commerciali e altri debiti non correnti			
L)	**Indebitamento finanziario non corrente**	**10.561**	**11.571**	**(1.010)**
M)	Diritti concessori e Acconti per opere da realizzare	(1.583)	(1.752)	169
	di cui quota corrente	(2.716)	(2.737)	21
N)	**Totale indebitamento finanziario come da orientamento ESMA (H+L+M)**	**13.806**	**11.648**	**2.158**
O)	Crediti finanziari non correnti e titoli	310	490	(180)
P)	**Totale indebitamento finanziario netto (N -O)**	**13.496**	**11.158**	**2.338**

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'Amendment allo IAS 7:

valori in milioni di euro

Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2023	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari				31.12.2024
			Variazione area	Effetti IFRS 16	Riserva CFH	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2.295)	1.113					(1.182)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	14.982	748	16			(21)	15.725
Variazione delle altre attività finanziarie	(1.215)	452	42			86	(635)
Variazione delle altre passività finanziarie	1.438	(592)	48	239	63	(25)	1.171
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	(1.752)	178				(9)	(1.583)
Totale	**11.158**	**1.899**	**106**	**239**	**63**	**31**	**13.496**

37. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC) (589 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2024	2023
Valore attuale obbligazioni TFR	545	630
Valore attuale obbligazioni CLC	41	43
Valore attuale obbligazioni altri benefici definiti ai dip.ti	3	10
Totale valore attuale obbligazioni	**589**	**683**

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

valori in milioni di euro

	2024	2023
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	683	756
Service Costs	1	1
Interest cost (*)	20	26
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(1)	6
di cui da cambiamenti assunzioni demografiche	(1)	
di cui da cambiamenti assunzioni finanziarie	(1)	16
di cui derivanti dall'esperienza	1	(10)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(114)	(106)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**589**	**683**

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

valori in milioni di euro

	2024	2023
Tasso di attualizzazione TFR	2,94%	2,96%
Tasso di attualizzazione CLC	3,38%	3,17%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione TFR	2,00%	2,00%
Tasso di inflazione CLC	2,00%	2,00%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti TFR	3,35%	3,37%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti CLC	3,00%	3,06%
Tasso atteso di anticipazioni	1,96%	1,96%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati, in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. Nell'ultima tabella è fornita la durata (duration) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in milioni di euro

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione +0,25%	572	42	4
Tasso di inflazione -0,25%	562	40	4
Tasso di attualizzazione +0,25%	559	40	4
Tasso di attualizzazione -0,25%	575	42	4
Tasso di turnover + 1%	567		
Tasso di turnover - 1%	566		
Duration del piano	10	19	16
Erogazione 1° anno	101	4	
Erogazione 2° anno	62	4	
Erogazione 3° anno	29	4	
Erogazione 4° anno	63	4	
Erogazione 5° anno	59	3	

38. Fondo per rischi ed oneri (1.808 milioni di euro)

La tabella seguente riporta le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio 2024 dei fondi per rischi ed oneri, con il dettaglio della quota a medio/lungo termine e della quota a breve.

valori in milioni di euro

Fondi rischi e oneri	31.12.2023	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2024
Fondo imposte	11				11
Fondo contenzioso personale	79	35	(32)		82
Fondo contenzioso terzi	1.361	340	(381)	(271)	1.049
Fondo bonifiche	116	3	13	(1)	131
Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito	98			(36)	62
Incentivo all'esodo	11	21	(2)	(8)	22
Rischi contrattuali	197	71	(85)	(24)	159
Altri fondi diversi	122	207	(31)	(6)	292
Totale fondi rischi ed oneri	**1.995**	**677**	**(518)**	**(346)**	**1.808**
Di cui quota corrente	58	32	27	(16)	101
Di cui quota non corrente	1.937	645	(545)	(330)	1.707

Il Fondo per contenzioso nei confronti del personale, costituito a fronte dei probabili oneri derivanti da contestazioni in essere e da cause attivate presso le competenti sedi essenzialmente a seguito di rivendicazioni economiche e di carriera e del risarcimento dei danni subiti per malattie professionali, ammonta a 82 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2024 sono pari a 35 milioni di euro; il fondo si è decrementato per gli utilizzi a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale (28 milioni di euro) e per effetto del deconsolidamento della società FSE Srl, per i cui dettagli si rimanda alla precedente nota 4 (4 milioni di euro).

Il Fondo per contenzioso nei confronti dei terzi, che è pari a 1.049 milioni di euro, accoglie i probabili oneri a fronte di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori, nonché gli accantonamenti prudenziali di oneri relativi a probabili contestazioni da parte delle Regioni e dallo Stato in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei contratti di servizio. Tale fondo, in contropartita di voci diverse di conto economico e della voce crediti verso lo stato per contenziosi, come riflesso nella nota 30 "Altre attività correnti e non correnti", è stato nel corso dell'esercizio adeguato per circa 340 milioni di euro, utilizzato, a seguito della risoluzione di cause conclusesi con giudizio sfavorevole per il Gruppo e di riconoscimento di penali ai clienti e alle Regioni, per circa 367 milioni di euro, e rilasciato, per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere e per la favorevole conclusione di alcune cause, per circa 271 milioni di euro. Si è inoltre decrementato per effetto del già citato deconsolidamento della società FSE Srl, per i cui dettagli si rimanda alla precedente nota 4 (13 milioni di euro).

Il Fondo istituito a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati e alla valorizzazione delle opere da dismettere, pari a 131 milioni di euro, è stato adeguato nel corso dell'esercizio per 26 milioni di euro, di cui 23 milioni per effetto di riclassifiche dagli "Altri fondi diversi" (23 milioni di euro),ed utilizzato a copertura dei costi di bonifica sostenuti nell'esercizio per 10 milioni di euro.

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, ammonta a 62 milioni di euro ed è stato rilasciato per 36 milioni di euro, per minori esigenze prospettiche.

I "fondi per rischi contrattuali" e gli "Altri fondi diversi", pari a circa 451 milioni di euro, includono tra gli altri, anche gli accantonamenti effettuati negli anni principalmente per manutenzioni, oneri officine, oneri legati agli immobili di trading, contenziosi con agenti e obblighi contrattuali. Nel corso del 2024, i suddetti fondi si sono incrementati per 278 milioni di euro, decrementati essenzialmente per effetto degli utilizzi a copertura di obblighi contrattuali (85 milioni di euro), del deconsolidamento della società FSE Srl (63 milioni di euro) e di riclassifiche (32 milioni di euro) e rilasciati a conto economico per minori esigenze legate a controversie pendenti e rischi di natura contrattuale (30 milioni di euro).

39. Acconti per opere da realizzare non correnti e correnti (1.832 milioni di euro)

Gli acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, pari complessivamente a 1.832 milioni di euro (quota corrente pari a 609 milioni di euro), si riferiscono alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA (al 31 dicembre 2023 la voce era pari a 1.797 milioni di euro, dei quali 577 milioni di euro correnti).

La voce accoglie principalmente acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L.178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vincolo di rendicontazione preventiva all'incasso. A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi ed interventi in corso di realizzazione, che hanno generato ribassi d'asta ed economie, in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti. La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 sospesi negli esercizi fino al 2016 (66 milioni di euro).

La variazione rispetto allo scorso esercizio, pari a 35 milioni di euro, è generata sostanzialmente dai nuovi acconti ricevuti al netto delle riclassifiche (779 milioni di euro), dall'incremento dei reversal di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione di periodo (-12 milioni di euro) e dal decremento degli acconti dell'esercizio precedente per effetto della produzione realizzata nel corso dell'esercizio al netto dei relativi incassi (-732 milioni di euro).

40. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati) (1.205 milioni di euro)

valori in milioni di euro

Valore contabile									
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	15	3	18	19	2	21	(4)	1	(3)
Passività del leasing	778	254	1.032	713	216	929	65	38	103
Debiti verso lo Stato	128		128	170		170	(42)		(42)
Altre passività finanziarie		27	27	1	425	426	(1)	(398)	(399)
Totale passività finanziarie	**921**	**284**	**1.205**	**903**	**643**	**1.546**	**18**	**(359)**	**(341)**

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il fair value dei derivati passivi, qualificati come strumenti di copertura, che per il Gruppo si riferiscono, in base alla natura dei rischi coperti, a cash flow hedge e fair value hedge. A seguito della valutazione effettuata al 31 dicembre 2024, la voce ha subito un decremento pari a 3 milioni di euro, riconducibile sostanzialmente all'andamento dei tassi nel periodo di riferimento.

La voce Passività del leasing è pari a 1.032 milioni di euro e presenta un incremento di 104 milioni di euro rispetto al precedente periodo di confronto. Per maggiori dettagli in merito, si rimanda all'apposito paragrafo "22. Diritti di utilizzo beni in leasing".

La voce Debiti verso lo Stato rappresenta il valore degli acconti incassati per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione; il decremento di 43 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, si riferisce alla riclassifica nella voce "Acconti per opere da realizzare" della quota riferita ad interventi per i quali nel corso dell'esercizio è stato avviato l'iter per la realizzazione.

La riduzione di 399 milioni di euro della voce "Altre passività finanziarie" è legata all'utilizzo della quota non vincolata di residui passivi iscritti nel bilancio di Anas per l'estinzione dei crediti finanziai verso il MIT, L. 191/2023 a fronte della Concessione Ex Art. 7 L.178/02 nei confronti di Strada dei Parchi (381 milioni di euro).

Metodologia di valutazione del fair value

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Gruppo sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2.
Le valutazioni al fair value degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati standard di mercato. In particolare, si è proceduto alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli Swap e per i *currency forward*.
I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori info-provider finanziari.
Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva Swap vs Euribor 3mesi, della curva Swap vs Euribor 6mesi, i tassi di cambio forward EUR/GBP nonché le *Credit Default Swap curve* (CDS) delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

41. Debiti commerciali non correnti e correnti (9.131 milioni di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

Valore contabile									
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	10	8.622	8.632	10	8.391	8.401		231	231
Acconti commerciali	69	199	268	5	171	176	64	28	92
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		198	198		270	270		(72)	(72)
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione		33	33		51	51		(18)	(18)
Totale debiti commerciali	**79**	**9.052**	**9.131**	**15**	**8.883**	**8.898**	**64**	**169**	**233**

L'incremento della voce "Debiti verso fornitori" (+233 milioni di euro) è dovuto principalmente ai seguenti fenomeni contrapposti:

- maggiori lavori effettuati nell'esercizio sulla rete AV-AC e tradizionale (+357 milioni di euro) e sulla rete stradale e autostradale (+94 milioni di euro);
- maggiori stanziamenti per accoglimento, nel secondo semestre 2024, di istanze di revisione dei prezzi (77 milioni di euro);
- normale dinamica dei pagamenti (-287 milioni di euro), tra cui si segnala in particolare il pagamento del debito verso lo Stato a seguito della decisione della Commissione europea per l'incompatibilità di talune compensazioni ricevute dal settore trasporto per obblighi di servizio pubblico nel settore merci (108 milioni) e l'estinzione di debiti commerciali verso terzi per l'acquisto di locomotori da manovra (25 milioni di euro).

La voce "Acconti commerciali" presenta rispetto all'esercizio precedente un incremento (+92 milioni di euro) legati in particolare alla citata operazione di vendita dello scalo Farini (69 milioni di euro) e per l'acquisto del materiale rotabile per servizi intercity con fondi PNRR (43 milioni di euro).
La voce Debiti commerciali verso società del Gruppo ha subito un decremento di 72 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente ed accoglie le posizioni debitorie verso le società consolidate con il metodo del patrimonio netto e, in particolare, verso le società Tper e Trenord per i biglietti di competenza delle suddette società venduti da Trenitalia.



42. Altre passività non correnti e correnti (6.633 milioni di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

Valore contabile									
	31.12.2024			31.12.2023			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	1.718	2.450	4.168	1.786	3.272	5.058	(68)	(822)	(890)
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	6	337	343	6	333	339		4	4
Debiti per IVA		7	7		6	6		1	1
Altri debiti verso società del Gruppo		7	7		66	66		(59)	(59)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	120	1.988	2.108	105	1.925	2.030	15	63	78
Totale altre passività	**1.844**	**4.789**	**6.633**	**1.897**	**5.602**	**7.499**	**(53)**	**(813)**	**(866)**

Gli "Acconti per contributi" sono principalmente legati:

- agli stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas, pari a 1.791 milioni di euro, come già descritto nel paragrafo relativo alle "Altre Attività correnti e non correnti" a cui si rimanda;
- agli acconti iscritti da RFI SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, destinati agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale, pari a 2.206 milioni di euro;
- agli acconti iscritti da Trenitalia SpA a fronte di contributi in conto esercizio di cui al D.L. Rilancio pari a 97 milioni di euro e in conto impianti in relazione al bando UE CEF Transport 2022 per l'installazione dell'ERTMS a bordo treno delle flotte AV Spagna e Intercity Italia pari a 32 milioni di euro;
- agli acconti iscritti da GS Rail SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MIT) per il per il Programma "Grandi Stazioni" e per gli interventi di riqualificazione, sicurezza e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie e per il potenziamento dell'interscambio tra il sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto pari a 35 milioni di euro.

Nella tabella seguente sono dettagliati i movimenti relativi agli acconti per contributi del Gruppo FS:

valori in milioni di euro

	31.12.2023	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2024
Acconti per contributi:					
- MEF	951	6.680	(7.326)	(156)	149
- MIT	3.579	678	(1.062)		3.195
- FESR	7	130	(84)	(53)	
- TEN	41	53	(40)		54
- PNRR		2.083	(1.986)		97
- Altri	480	385	(244)	51	672
Totale acconti per contributi	**5.058**	**10.009**	**(10.742)**	**(158)**	**4.168**

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIT includono i nuovi crediti per contributi stanziati nell'anno, che trovano corrispondenza nel paragrafo "Altre attività correnti e non correnti" e "Attività finanziarie".

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli "Immobili, impianti e macchinari", nelle "Attività Immateriali" e nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio.

Le "altre variazioni" si riferiscono principalmente al decremento di 50 milioni di euro connesso all'aumento di capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, come meglio descritto nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio.

La voce "Altri debiti e ratei e risconti passivi" pari a 2.107 milioni di euro accoglie debiti verso il personale (475 milioni), depositi cauzionali (113 milioni di euro), debiti verso società concessionarie (210 milioni di euro), debiti verso l'Erario (155 milioni di euro), ratei e risconti (205 milioni di euro), acconti per lavori su strade non in concessione (108 milioni di euro), maggiori anticipi ricevuti sul mercato tedesco e olandese, rispetto al servizio reso al 31 dicembre 2024 (326 milioni di euro) e altri debiti diversi (512 milioni di euro).

43. Debiti per imposte sul reddito (20 milioni di euro)

Il saldo dell'esercizio 2024, pari a 20 milioni di euro (26 milioni di euro al 31 dicembre 2023), accoglie per 16 milioni di euro le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale e delle altre non rientranti, per IRAP, e per 4 milioni di euro le somme per imposte sul reddito delle società estere.

44. Gestione dei rischi finanziari ed operativi

Il Gruppo FS Italiane è esposto ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente Bilancio consolidato include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

La gestione dei rischi del Gruppo FS Italiane si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica del Gruppo stesso.

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

valori in milioni di euro

	2024	2023
Crediti commerciali al costo ammortizzato	2.472	2.719
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	1.183	2.295
Altre attività al costo ammortizzato	13.874	13.157
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	3.415	3.549
Altre attività finanziarie:	694	1.412
- Al costo ammortizzato	*624*	*1.211*
- Derivati attivi al FVOCI	*33*	*109*
- Altre attività valutate al FVTPL	*37*	*92*
Totale attività finanziarie (*)	**21.638**	**23.132**
Finanziamenti al costo ammortizzato	15.725	14.982
Debiti commerciali al costo ammortizzato	9.131	8.898
Altre passività al costo ammortizzato	6.470	7.348
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato	1.832	1.797
Altre passività finanziarie:	1.205	1.546
- Al costo ammortizzato	*1.187*	*1.525*
- Derivati passivi al FVOCI	*3*	*2*
- Derivati passivi al FVTPL	*15*	*19*
Totale passività finanziarie (*)	**34.363**	**34.571**

(*) Non sono inclusi i crediti e debiti di natura tributaria

In relazione alla presente informativa sui rischi finanziari, al fine di riconciliare il valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7 con le attività e passività riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, si fa presente che i valori esposti nella situazione patrimoniale e finanziaria corrispondono al valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7 al netto dei crediti di natura tributaria e delle partecipazioni. Si evidenzia inoltre che il valore delle attività e delle passività finanziarie è comprensivo dei rispettivi derivati di copertura.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione. Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dalla potenziale esposizione relativa a strumenti finanziari derivati e dagli investimenti finanziari del Gruppo.
Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una policy per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

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

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore specifiche policy che definiscono limiti di concentrazione per controparte e per classe di rating.
Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, ogni società del Gruppo è responsabile per la gestione e analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti e della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.
Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, per categoria e per controparte.

Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

valori in milioni di euro

	31.12.2024				
	Pubblica amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti finanziari**	**Società del Gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	851	1.562		59	2.472
Altre attività correnti e non correnti	11.900	1.894		4	13.798
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.508	398	175		4.081
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			1.075		1.075
Totale attività finanziarie (*)	**16.259**	**3.854**	**1.250**	**63**	**21.426**

(*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

valori in milioni di euro

	31.12.2023				
	Pubblica amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti finanziari**	**Società del Gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	1.030	1.628		61	2.719
Altre attività correnti e non correnti	11.300	1.800		3	13.103
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.654	799	426		4.879
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			2.197		2.197
Totale attività finanziarie (*)	**15.984**	**4.227**	**2.623**	**64**	**22.898**

(*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze.
L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.
La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2024 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in milioni di euro

31.12.2024						
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	15.401	112	25	283	806	16.627
Fondo Svalutazione	(98)			(5)	(265)	(368)
Pubblica Amministrazione (netto)	**15.303**	**112**	**25**	**278**	**541**	**16.259**
Clienti terzi (lordo)	3.544	416	37	109	798	4.904
Fondo Svalutazione	(46)	(209)	(18)	(28)	(749)	(1.050)
Clienti terzi (netto)	**3.498**	**207**	**19**	**81**	**49**	**3.854**
Istituti finanziari (lordo)	1.217	26	6		1	1.250
Fondo Svalutazione						
Istituti finanziari (netto)	**1.217**	**26**	**6**		**1**	**1.250**
Società del Gruppo (lordo)	56	6			1	63
Fondo Svalutazione						
Società del Gruppo (netto)	**56**	**6**			**1**	**63**
Totale attività finanziarie	**20.074**	**351**	**50**	**359**	**592**	**21.426**

valori in milioni di euro

31.12.2023						
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	15.020	53	96	342	829	16.340
Fondo Svalutazione	(121)	(5)	(6)	(1)	(223)	(356)
Pubblica Amministrazione (netto)	**14.899**	**48**	**90**	**341**	**606**	**15.984**
Clienti terzi (lordo)	3.981	368	88	130	705	5.272
Fondo Svalutazione	(327)	(34)	(10)	(23)	(651)	(1.045)
Clienti terzi (netto)	**3.654**	**334**	**78**	**107**	**54**	**4.227**
Istituti finanziari (lordo)	2.579	25	20		1	2.625
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
Istituti finanziari	**2.578**	**25**	**20**			**2.623**
Società del Gruppo (lordo)	52	4	3		5	64
Fondo Svalutazione						
Società del Gruppo (netto)	**52**	**4**	**3**		**5**	**64**
Totale attività finanziarie	**21.183**	**411**	**191**	**448**	**665**	**22.898**

L'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito è stata riclassificata per classe di rischio al 31 dicembre 2024, così come determinato dall'agenzia di rating Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in milioni di euro

31.12.2024					
	FVTPL	FVOCI			Costo Ammortizzato
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-		33	5.460	12.487	625
da BB a BB+	1		2.477	114	108
da B a CCC			106	857	507
da CC a C					70
Valori Contabili Lordi	**1**	**33**	**8.043**	**13.458**	**1.310**
Fondo Svalutazione			(22)	(385)	(1.012)
Valore Netto	**1**	**33**	**8.021**	**13.073**	**298**

valori in milioni di euro

31.12.2024					
	FVTPL	FVOCI			Costo Ammortizzato
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-		108	9.132	9.856	348
da BB a BB+	1		2.539	70	157
da B a CCC			14	823	429
da CC a C			8	769	47
Valori Contabili Lordi	**1**	**108**	**11.693**	**11.518**	**981**
Fondo Svalutazione			(48)	(608)	(747)
Valore Netto	**1**	**108**	**11.645**	**10.910**	**234**



I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito.

valori in milioni di euro

	31.12.2024			
	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime-impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2024	**48**	**608**	**747**	**1.403**
Riclassifica				
Rivalutazione/Svalutazione netta del fondo svalutazione	(20)	41	248	269
Attività finanziarie rimborsate	(7)	(1)		(8)
Nuove attività acquisite	1	5	37	43
Utilizzo fondo		(268)	(20)	(288)
Saldo al 31 dicembre 2024	**22**	**385**	**1.012**	**1.419**

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance & Investor Relations di Holding, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.
La Capogruppo adotta tecniche di asset liability management nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo ha in essere una linea di credito (cd. "Sustainability linked Back-up Facility") dell'importo di euro 3,5 miliardi, con una finalità "general purpose" concessa a FS su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") con scadenza al 18 giugno 2027. Inoltre ha in essere un programma di Euro-Commercial Paper per un plafond massimo di euro 2 miliardi.
Il Gruppo ha inoltre a disposizione varie linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.



Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, indicate al lordo degli interessi da versare:

valori in milioni di euro

31 dicembre 2024	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	1.205	537	1.369	3.849	3.617	10.577
Finanziamenti da banche	4.260	255	493	1.427	180	6.615
Altri finanziamenti	(5)	5		1	3	4
Passività finanziarie	26	3	2		124	155
Passività del leasing	74	171	177	372	346	1.140
Debiti finanziari non derivati	**5.560**	**971**	**2.041**	**5.649**	**4.270**	**18.491**
Debiti commerciali	**4.307**	**4.745**	**76**	**1**	**2**	**9.131**
Interest rate swap di copertura	(15)	(7)	(5)	(4)		(31)
Debiti finanziari derivati	**(15)**	**(7)**	**(5)**	**(4)**		**(31)**
Totale passività finanziarie	**9.852**	**5.709**	**2.112**	**5.646**	**4.272**	**27.591**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	624	1.180	1.077	4.246	3.827	10.954
Finanziamenti da banche	3.527	345	253	1.162	339	5.626
Debiti verso altri finanziatori	6					6
Altri finanziamenti	(5)	6			3	4
Passività finanziarie	44	384			168	596
Passività del leasing	61	174	117	345	331	1.028
Debiti finanziari non derivati	**4.257**	**2.089**	**1.447**	**5.753**	**4.668**	**18.214**
Debiti commerciali	**4.324**	**4.434**	**16**	**1**		**8.775**
Debiti finanziari derivati	**2**					**2**
Totale passività finanziarie	**8.583**	**6.523**	**1.463**	**5.754**	**4.668**	**26.991**

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2024	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.314	1.492	4.669	3.153
Finanziamenti da banche	6.403	4.456	1.777	170
Debiti verso altri finanziatori	8	6		2
Passività finanziarie	155	29	2	124
Passività del leasing	1.032	228	499	305
Debiti finanziari non derivati	**16.912**	**6.211**	**6.947**	**3.754**
Debiti commerciali	**9.131**	**9.052**	**77**	**2**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2023	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.563	1.461	4.728	3.374
Finanziamenti da banche	5.405	3.782	1.301	322
Debiti verso altri finanziatori	14	12		2
Passività finanziarie	597	428		169
Passività del leasing	928	215	409	304
Debiti finanziari non derivati	**16.507**	**5.898**	**6.438**	**4.171**
Debiti commerciali	**8.898**	**8.883**	**15**	

Si evidenzia che, con riferimento alle passività finanziarie non derivate in scadenza entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.
Il Gruppo nello svolgimento della sua attività operativa è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposto al rischio dell'oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia, RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche policy di gestione del rischio approvate dai rispettivi CDA in coordinamento con la Holding Fs.
Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di business proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle policy adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.
In attuazione delle suddette policy, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "plain vanilla" quali interest rate swap, interest rate collar ed interest rate cap.
Il Gruppo potrebbe inoltre essere esposto al rischio di variazione del fair value, legato all'oscillazione dei tassi di interesse, di strumenti finanziari iscritti in bilancio. A tal fine il Gruppo ha in essere delle coperture attraverso Interest Rate Swap finalizzati all'ottimizzazione e al bilanciamento dei portafogli di attività e passività finanziarie.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	9.618	10.600	4.494	1.039	2.184	2.883
Tasso fisso	7.294	7.891	2.037	1.002	3.465	1.387
Saldo al 31 dicembre 2024	**16.912**	**18.491**	**6.531**	**2.041**	**5.649**	**4.270**
Tasso variabile	8.180	9.105	3.526	1.155	1.594	2.830
Tasso fisso	8.327	9.109	2.820	292	4.159	1.838
Saldo al 31 dicembre 2023	**16.507**	**18.214**	**6.346**	**1.447**	**5.753**	**4.668**

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	57%	50%
Tasso fisso	43%	50%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	44%	34%
Tasso variabile protetto	(0)%	1%
Tasso fisso	56%	64%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 basis points dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2024.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	30	(30)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(3)	3
Totale	**27**	**(27)**

Si riporta altresì una sensitività che evidenzia gli effetti di uno shift parallelo di 50 basis point in aumento e in diminuzione della curva dei tassi swap rilevata al 31 dicembre 2024 sul fair value degli strumenti derivati di copertura:

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	9	(10)
Totale	**9**	**(10)**

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

valori in milioni di euro

	31.12.2024	31.12.2023
Variazione di valore, dall'inizio della copertura, relativa alla componente di rischio iscritta in hedge accounting	28	93
Variazione del valore dell'elemento coperto utilizzata per determinare l'inefficacia della copertura	28	93

Le potenziali fonti di inefficacia delle relazioni di copertura dei flussi finanziari per il Gruppo possono derivare da un potenziale disallineamento delle caratteristiche dello strumento di copertura da quello dell'elemento coperto o dall'effetto della componente rischio di credito sulle variazioni di valore dello strumento di copertura e dell'elemento coperto.
In ogni caso non si rileva inefficacia delle relazioni di copertura in essere o scadute nell'anno 2024 sia in cash flow hedge che in fair value hedge.

Rischio di cambio

Il Gruppo è principalmente attivo nel mercato italiano ed è pertanto esposto solo limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera relative sostanzialmente a contratti stipulati da Italferr.

Fs Italiane ha concesso a Trenitalia UK, società controllata da Trenitalia, un prestito intercompany di ammontare nominale pari a 60 milioni di sterline. A fronte dell'esposizione intercompany di FS verso Trenitalia UK, sono stati stipulati dei currency forward a copertura del rischio di cambio.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. Il Gruppo FS si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

45. Passività ed attività potenziali

Il Gruppo FS è parte in procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Oltre ai fondi rischi stanziati in bilancio, è possibile che in futuro il Gruppo possa sostenere altre passività allo stato valutate come improbabili e/o non quantificabili. Nel seguito sono riportate le principali attività e passività potenziali.

Anas/Management Engineering Consulting SpA (MEC). Il contenzioso ha ad oggetto l'impugnazione della sentenza del TAR Lazio n. 16995/2023, che ha respinto la domanda di risarcimento proposta da MEC avverso Anas, MIT ed altri relativamente al mancato perfezionamento della proposta di finanza di progetto presentata dalle ricorrenti. Si è in attesa della pronuncia della sentenza del Consiglio di Stato all'esito dell'ultima udienza dell'11 luglio 2024. Il contenzioso ha un petitum di 356 milioni di euro. Il 22 luglio 2024, MEC ha notificato un nuovo ricorso avverso il MIT, Anas ed altri soggetti pubblici per l'accertamento dell'obbligo di provvedere e avverso il silenzio serbato dalle amministrazioni a seguito della diffida del 12 luglio 2023, le amministrazioni evocate in giudizio a voler: (i) definire la procedura di project financing avviata in data 30 giugno 2003 (per la quale pende il giudizio innanzi al Consiglio di Stato); (ii) astenersi dal proseguire ulteriori comportamenti volti ad ostacolare sine die la definizione della procedura, "in particolare, intimando al MIT, in quanto soggetto aggiudicatore, di porre in essere senza ulteriore indugio ogni atto propulsivo a tal fine necessario". In data 29 novembre 2024 è stata pubblicata la Sentenza n. 21502 del TAR Lazio, Roma, con la quale è stata accolta l'eccezione di difetto di legittimazione di Anas rispetto alla pretesa azionata in giudizio dalla ricorrente e dunque è stata disposta l'estromissione di Anas dal giudizio. Il Tar ha altresì ordinato al MIT di pronunciarsi sulla diffida della ricorrente nel termine ultimativo di 120 giorni dalla pubblicazione della sentenza. Successivamente, in data 27 dicembre 2024, l'Avvocatura dello Stato ha notificato l'appello avverso la sentenza del TAR contestando, tra l'altro, l'estromissione di Anas dal giudizio. Si è in attesa della fissazione della prima udienza.

Anas/NBI SpA. Il contenzioso ha ad oggetto le riserve (n. 24) iscritte da NBI (in ati con Impresa SpA ed Ellemme Impianti SpA) sui documenti contabili afferenti all'appalto avente ad oggetto i lavori di costruzione della Variante alla SS 145 Sorrentina tra i km 11+600 e il km 14+000, completamento e adeguamento opere civili, realizzazione degli impianti tecnologici e di sicurezza. NBI, in particolare, ha convenuto Anas dinanzi al Tribunale di Napoli al fine di condannarla al pagamento dell'importo di 81,48 milioni di euro per le riserve oltre interessi. Con sentenza n. 7881/2019 il Tribunale di Napoli ha condannato Anas al pagamento di 5,3 milioni di euro oltre rivalutazione e interessi. La sorte è stata pagata da Anas nell'ottobre del 2019 con riserva di ripetizione in caso di esito favorevole del giudizio di gravame. Con atto di appello, Anas ha impugnato la predetta sentenza chiedendone la riforma integrale. NBI dal canto suo, ha proposto appello incidentale domandando la condanna di Anas al pagamento dell'importo di 81,10 milioni di euro. La causa, all'esito dell'udienza del 6 settembre 2024, è stata trattenuta in decisione.

Trenitalia/CAF Italia Srl. Trenitalia è stata citata innanzi al Tribunale di Roma (Giudizio civile RG n. 43504/2022) per la condanna a titolo di responsabilità da "contatto sociale qualificato", riferito alla gara GU UE n. 2018/S 048-106383 del 9 marzo 2018, quantificato in risarcimento danni subiti a titolo di lucro cessante e danno emergente per una somma non inferiore a complessivi 24,8 milioni di euro. Il Giudice, in data 17 gennaio 2024, ha accolto la richiesta di ammissione dei mezzi istruttori e rinviato all'udienza del 23 ottobre 2025 per l'escussione dei testi di parte attrice.

46. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo network per l'esercizio 2024 è pari a 4.662 milioni di euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (326 mila euro).

valori in migliaia di euro

Tipologia di servizi	Società capo-gruppo	Società control-late	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Società capo-gruppo	Società control-late	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Società capo-gruppo	Società control-late	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Revisione legale dei conti	439	2.246	2.685	355	355	439	2.601	3.040	
Servizi di attestazione	591	658	1.249	47	47	591	705	1.296	
Altri servizi	39	46	85	241	241	39	287	326	
Totale corrispettivi	**1.069**	**2.950**	**4.019**	**643**	**643**	**1.069**	**3.593**	**4.662**	

47. Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

valori in migliaia di euro

PERCIPIENTI	2024	2023
Amministratori	1.209	1.209
Sindaci	100	100
TOTALE	**1.309**	**1.309**

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 113 mila euro per il 2024 (105 mila euro per il 2023). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del MEF (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

48. Parti correlate

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.
I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

valori in milioni di euro

	2024	2023
Benefici a breve termine	14	12
Benefici successivi al rapporto di lavoro	5	1
Totale	**19**	**13**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2024 erogati, pari a 14 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2025, per un importo indicativamente non superiore a 4,8 milioni di euro (3,4 milioni di euro nel 2023).
I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo FS Italiane e le imprese che ne fanno parte, o con altre parti ad esse correlate.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti commerciali e di altra natura

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	7	75		21	5	111
Gruppo Eni	4	18		20	9	25
Gruppo Leonardo		2				14
Gruppo Invitalia		8			1	17
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	30	855		6.979	416	291
Gruppo RAI						1
Gruppo GSE		(77)				693
Gruppo Poste Italiane	1	1			1	4
Gruppo SO.G.I.N.		1			2	
IPZS						1
EUROFER		19				29
PREVINDAI		6				10
Altri fondi previdenziali	3	20				53
Altri Parti correlate	43	15			96	38
Totale	**88**	**943**		**7.020**	**530**	**1.287**

Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Garanzie	Proventi	Oneri
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		50		20	
Gruppo Poste Italiane	3				
Totale	**3**	**50**		**20**	

La natura dei principali rapporti sopradescritti con entità correlate esterne è di seguito riepilogata.
I rapporti attivi con il gruppo Enel e con il gruppo Eni riguardano prevalentemente canoni di locazione e costi di trasporto materiali, mentre i rapporti passivi sono relativi a canoni per utenze varie.
I rapporti passivi con il gruppo Leonardo riguardano prevalentemente manutenzioni varie (Materiale rotabile, linea, software) e acquisto materiali.
I rapporti passivi verso il gruppo GSE si riferiscono principalmente ad acquisto di energia elettrica per la trazione dei treni.
I rapporti attivi con il gruppo Cassa Depositi e Prestiti si riferiscono principalmente a canoni di locazione e di servitù su terreni, mentre i rapporti passivi sono relativi a finanziamenti ed energia elettrica verso la società Terna SpA.
I rapporti attivi con il gruppo Poste Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

49. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:

- garanzie reali costituite su rotabili di Trenitalia SpA, rilasciate dalla società a favore di Eurofima SA a garanzia dei finanziamenti a medio/lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (il debito verso Eurofima SA al 31 dicembre 2024 è pari a 1.993 milioni di euro);
- garanzie bancarie emesse nell'interesse di Trenitalia SpA, anche in relazione ai Contratti di Servizio stipulati con le Regioni, per un importo pari a circa 119 milioni di euro;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di RFI SpA e in favore di Terna SpA (per il Contratto di Servizio del dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per

gli altri usi) per un importo complessivo pari a 24,2 milioni di euro, una garanzia diretta a favore di GSE SpA (per l'approvvigionamento di energia elettrica sul libero mercato) per un importo di € 150 milioni, garanzie bancarie emesse sempre nell'interesse di RFI SpA e in favore di Areti SpA, e-distribuzione SpA, Unareti SpA, Inrete Distribuzione Energia SpA ed Edyna Srl (per i contratti relativi a servizi di trasporto dell'energia sia per la trazione ferroviaria sia per gli altri usi) per un importo complessivo pari a circa 20,4 milioni di euro; altre garanzie dirette e bancarie emesse nell'interesse di RFI per un importo complessivo di circa 31,4 milioni di euro;

- garanzie dirette e bancarie nell'ambito di progetti all'estero emesse principalmente nell'interesse di: Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di circa 17 milioni di euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 10,7 milioni di euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 11,6 milioni di euro), Hellenic Train S.A. (per un importo pari ad 3,2 milioni di euro), Qbuzz BV (per un importo pari 103,4 milioni di euro), TX Logistik AG (per un importo pari ad a 12,6 milioni di euro); Netinera Deutschland GmbH (per un importo pari a 231 milioni di euro);
- altre garanzie dirette e bancarie emesse nell'interesse delle società del Gruppo per un ammontare complessivo di circa 444 milioni di euro (di cui, in particolare: ca 49,7 milioni di euro per Busitalia Sita Nord e le sue Controllate, ca 91 milioni di euro per il settore Logistica e 226 milioni di euro per il settore Urbano) e nell'interesse di Società Terze di circa 8 mln di euro;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione finanziaria per un importo complessivo pari a circa 42,0 milioni di euro (di cui 10,2 milioni di euro nell'interesse di Trenitalia SpA, 15,7 milioni di euro nell'interesse di FS Technology, 7,7 milioni di euro nell'interesse di GS Rail e 6,5 milioni di euro nell'interesse di Mercitalia Logistics, Treni Turistici Italiani 1,9 milioni di euro, RFI 0,07 milioni di euro, Mercitalia Intermodal 0,02 milioni di euro);
- garanzie bancarie emesse nell'interesse della Capogruppo: nell'ambito di progetti all'estero, si segnala una controgaranzia bancaria di importo pari a un controvalore di 48,6 milioni di euro, a valere sul performance bond emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC);
- fideiussioni bancarie emesse a favore di altri soggetti come bid bond (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), performance bond (garanzie di buona esecuzione), advance payment bond (garanzie di rimborso di un anticipo).
- fidejussioni rilasciate in favore di terzi da parte di Anas per 27,4 milioni di euro di cui 17,6 milioni di euro per le commesse estere (Algeria, Libia e Georgia), 8 milioni di euro in favore di ENEL SpA come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati dall'esecuzione di lavori e fideiussioni bancarie e assicurative per euro 1,8 milioni di cui 0,98 a favore di soggetti privati e 0,82 a favore di enti pubblici;
- una garanzia corporate rilasciata nell'interesse di AIE SpA in liquidazione dal 23 giugno 2023 da parte di Anas SpA a favore di Simest, relativamente alla commessa in Russia, per complessivi 2,5 milioni di euro.

Per ulteriori dettagli in relazione alle garanzie e agli impegni della Capogruppo emessi nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione (Nota 41) delle Note al Bilancio di esercizio.

50. Informazioni ex Legge n. 124 del 2017

Le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 comma 125, relative alle società partecipate italiane, consolidate con il metodo integrale, sono riportate in Allegato 6, così come esposte nei bilanci d'esercizio delle suddette società.

51. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

In data 15 aprile si è perfezionata l'operazione di cessione delle partecipazioni detenute da Anas SpA nelle società concessionarie Concessioni Autostradali Venete – CAV, Autostrada Asti – Cuneo, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco – SITMB e Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus – SITAF, per l'importo di 343 milioni di euro.

ALLEGATI

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

IMPRESA CONTROLLANTE ED ELENCO DELLE IMPRESE CONTROLLATE

Impresa controllante

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	39.204.173.802		Altri servizi		

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
ABS Arbeitsmedizin Braunschweig GmbH	Braunschweig	Germania	50.000	EUR	Logistica	NEF Norddeutsche Eisenbahnfachschule GmbH	31,00
Anas SpA	Roma	Italia	2.269.892.000	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	100,00
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	3.500.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	70,00
Blu Jet Srl	Messina	Italia	200.000	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Bluferries Srl	Messina	Italia	20.100.000	EUR	Infrastrutture	Mercitalia Logistics SpA	100,00
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	73.000.000	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	100,00
Busitalia Campania SpA	Salerno	Italia	50.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Busitalia Veneto SpA	Padova	Italia	20.500.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	78,78
Cremonesi workshop Srl	Brescia	Italia	100.000	EUR	Urbano	FS Sistemi Urbani	93,00
DeltaRail GmbH	Francoforte	Germania	115.000	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	90,00
Die Länderbahn CZ s.r.o.	Ústi nad Labem	Repubblica Ceca	40.000.000	CZK	Passeggeri	Die Länderbahn GmbH DLB	100,00
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach	Germania	1.022.584	EUR	Passeggeri	Regentalbahn GmbH	100,00
erixx GmbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	87,51
erixx Holstein GmbH	Lübeck	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	87,51
Exploris DE GmbH	Amburgo	Germania	265.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	100,00
Fercredit SpA	Roma	Italia	32.500.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	60,00
FS International SpA	Roma	Italia	2.739.515	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
FS Park SpA	Roma	Italia	3.016.463	EUR	Urbano	FS Sistemi Urbani Srl	100,00
FS Security SpA	Roma	Italia	500.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	EUR	Urbano	FS Italiane SpA	100,00
FS Treni Turistici Italiani Srl	Roma	Italia	2.000.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh	Arabia Saudita	10.030.000	SAR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
FSTechnology SpA	Roma	Italia	27.578.244	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	Italia	4.000.000	EUR	Urbano	FS Italiane SpA	100,00
Grandi Stazioni Rail SpA	Roma	Italia	4.304.201	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Hellenic Train - Railway Company SA - già TrainOSE SA	Atene	Grecia	6.219.456	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
HSL Akademie GmbH	Amburgo	Germania	25.000	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
HSL Belgium PgmbH	Eupen	Belgio	50.000	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	90,00
HSL Logistik Austria GmbH	Wiener Neudorf	Austria	1.635.000	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
HSL Logistik GmbH	Amburgo	Germania	750.000	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
HSL Netherlands B.V.	Hendrik-Ido-Ambacht	Paesi Bassi	50.000	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	90,00
HSL Polska Sp. Z o.o.	Varsavia	Polonia	1.000.000	PLN	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
HSL Schweiz GmbH	Muttenz	Svizzera	50.000	CHF	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
HSL-Logistik s.r.o	Praga	Repubblica Ceca	200.000	CZK	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
Infrarail Srl	Firenze	Italia	5.500.000	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado	Serbia	39.626.684	RSD	Infrastrutture	Italferr SpA	100,00
Intermodalidad de Levante SA	Valencia	Spagna	2.400.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	51,00
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	55,67
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	100,00
Italia Loyalty SpA	Roma	Italia	500.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Mercitalia Intermodal SpA	Milano	Italia	7.000.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	53,28
Mercitalia Logistics SpA	Roma	Italia	385.294.666	EUR	Logistica	FS Italiane SpA	100,00
Mercitalia Rail Srl	Roma	Italia	164.884.293	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	100,00
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Genova	Italia	5.000.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	100,00
metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	Germania	500.000	EUR	Passeggeri	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	74,76
NEF Norddeutsche Eisenbahnfachschule GmbH	Braunschweig	Germania	100.000	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	51,00
Neißeverkehr GmbH	Forst	Germania	1.074.000	EUR	Passeggeri	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00
NETINERA Bachstein GmbH	Celle	Germania	150.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach	Germania	1.025.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	Germania	100.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	87,51
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	52,50

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim	Germania	500.000	EUR	Passeggeri	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	50,00
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde	Germania	250.000	EUR	Passeggeri	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	50,00
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle	Germania	21.034.037	EUR	Passeggeri	NETINERA Bachstein GmbH	87,51
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino	Germania	200.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Qbuzz BV	Amersfoort	Paesi Bassi	400.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Qbuzz Groningen-Utrecht BV	Amersfoort	Paesi Bassi	18.000	EUR	Passeggeri	Qbuzz BV	100,00
Qbuzz DMG Materieel BV	Utrecht	Paesi Bassi	100	EUR	Passeggeri	Qbuzz BV	100,00
Qbuzz Mobility Service BV	Utrecht	Paesi Bassi	18.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Qbuzz Multimodaal BV	Amersfoort	Paesi Bassi	100	EUR	Passeggeri	Qbuzz BV	100,00
Qbuzz Taxi BV	Amersfoort	Paesi Bassi	100	EUR	Passeggeri	Qbuzz BV	100,00
Quadrilatero Marche-Umbria SpA	Roma	Italia	50.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	92,38
Regentalbahn GmbH	Viechtach	Germania	2.444.152	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.528.425.068	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	100,00
Rom Rail Transport Srl	Bucarest	Romania	385.943	RON	Logistica	Mercitalia Rail Srl	93,00
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Schienenlogistik Hamburg SLH GmbH	Amburgo	Germania	25.500	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
sei mobil on demand GmbH	Sendenhorst	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	sei mobil Verkehrsgelschaft GmbH	100,00
sei mobil Verkehrsgeselschaft mbH	Sendenhorst	Germania	26.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00
Task Force Team GmbH	Essen	Germania	25.000	EUR	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	19.500.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	58,00
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	100,00
Trenitalia c2c Limited	Londra	Regno Unito	100.000	GBP	Passeggeri	Trenitalia UK Limited	100,00
Trenitalia France SAS - già Thello SAS	Parigi	Francia	1.500.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.607.137.500	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	100,00
Trenitalia UK Limited	Londra	Regno Unito	13.000.100	GBP	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni SpA	Roma	Italia - Austria	1.415.790.910	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	90,92
TX Logistik A/S	Padborg	Danimarca	500.000	CKK	Logistica	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik AB	Helsingborg	Svezia	2.240.238	SEK	Logistica	TX Logistik AG	100,00

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
TX Logistik AG	Troisdorf	Germania	55.079.070	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	100,00
TX Logistik GmbH	Basel	Svizzera	50.000	CHF	Logistica	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik Transalpine GmbH	Schwechat	Austria	35.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	100,00
Verkehrstriebe Bils GmbH	Sendenhorst	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Via Cargo Logistics GmbH	Essen	Germania	215.000	EUR	Logistica	Via Cargo S.A.	100,00
Via Cargo S.A.	Varsavia	Polonia	206.000	PLN	Logistica	Exploris DE GmbH	100,00
vlexx GmbH	Mainz	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Regentalbahn GmbH	100,00

2. ELENCO DELLE *JOINT VENTURE*

Società a controllo congiunto

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Die Länderbahn GmbH DLB	50,00
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	EUR	Infrastrutture	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	45,41
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg	Germania	25.565	EUR	Passeggeri	KVG Stade GmbH & Co. KG	31,02
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	Germania	1.099.300	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	27,42
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	Germania	4.600.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	31,02
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	26,97
Operation Alliance OPS Co	Riyadh	Arabia Saudita	100.000	SAR	Infrastrutture	FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	50,00
SWS Italferr Adi Ortakligi	Ankara	Turchia	1.000	TRL	Infrastrutture	Italferr SpA	50,00
Trenitalia TPER Scarl	Bologna	Italia	11.000.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	70,00
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	50,00
Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT SaS (già Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas)	Le Bourget du Lac	Italia - Francia	1.000.000	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle	Germania	600.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen AG	44,95

3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Società a controllo congiunto

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	300.000	EUR	Logistica	Mercitalia Rail Srl	33,33
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahng-esellschaft mbH	9,46
CeBus Verwaltungsgesel-lschaft mbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahng-esellschaft mbH	9,43
Celler Straßenbahngesell-schaft mbH	Celle	Germania	572.680	EUR	Passeggeri	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	9,52
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	Belgio	100.000	EUR	Logistica	Mercitalia Intermodal SpA	13,37
Concessioni Autostradali Lombarde - CAL SpA	Milano	Italia	4.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	50,00
EVG Euregio - Verkehrsge-sellschaft mbH & Co. KG	Münster	Germania	60.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	29,67
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	Germania	36.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	29,67
First Trenitalia West Coast Limited	Londra	Regno Unito	100	GBP	Passeggeri	Trenitalia UK Limited	30,00
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	14,74
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg	Germania	1.750.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen AG	26,25
Logistica SA	Levallois	Francia	37.000	EUR	Logistica	Mercitalia Rail Srl	50,00
METRO 5 SpA	Milano	Italia	53.300.000	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	36,70
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	20.476.000	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italia-na - RFI SpA	50,00
Stretto di Messina SpA	Roma	Italia	672.527.489	EUR	Infrastrutture	Anas SpA Rete Ferroviaria Italia-na - RFI SpA	36,70 5,83
Ziel Terminal GmbH	Duisburg	Germania	1.000.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	25,10

4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Società a controllo congiunto

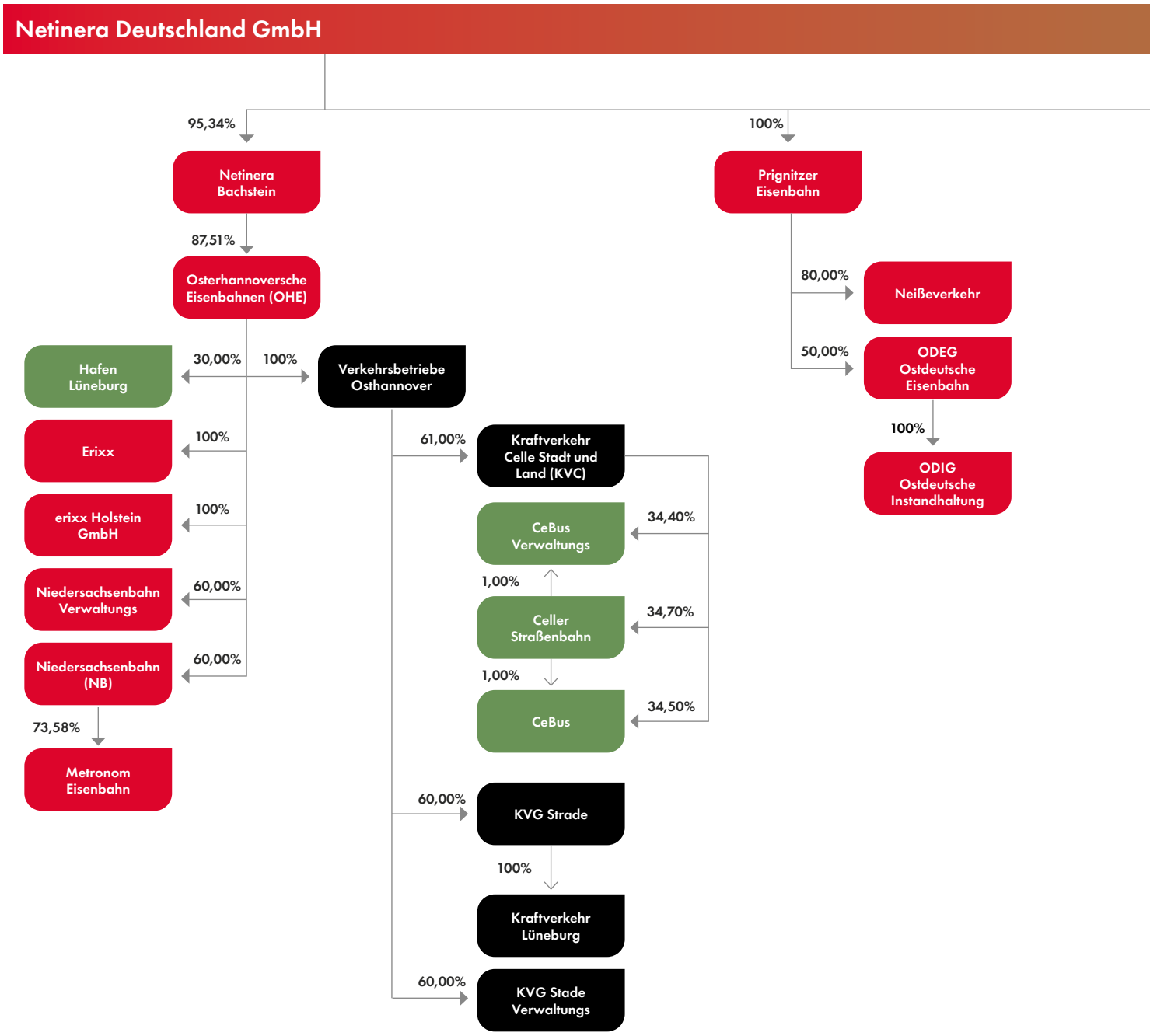
Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto
Anas Concessioni Autostradali SpA in liquidazione	Roma	Italia	1.000.000	Anas SpA	100,00
Anas International Enterprise	Roma	Italia	3.000.000	Anas SpA	100,00
Crew Middle East DMCC	Dubai	Emirati Arabi Uniti	25.668	Cremonesi workshop Srl	100,00
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	4.682.830	FS Italiane SpA	100,00
FS Italian Railways USA Inc	New York City	New York	96.256	FS Italiane SpA	100,00
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	78.363	Bluferries Srl	33,33
TX Service Management GmbH	Troisdorf	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00
TX Consulting Gmbh	Troisdorf	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00
Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA	Venezia	Italia	2.000.000	Anas SpA	50,00
Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	Susa	Italia	65.016.000	Anas SpA	31,74
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco SpA	Prè Saint Didier	Italia	198.749.000	Anas SpA	32,12
Autostrada Asti - Cuneo SpA	Roma	Italia	200.000.000	Anas SpA	35,00



5. MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

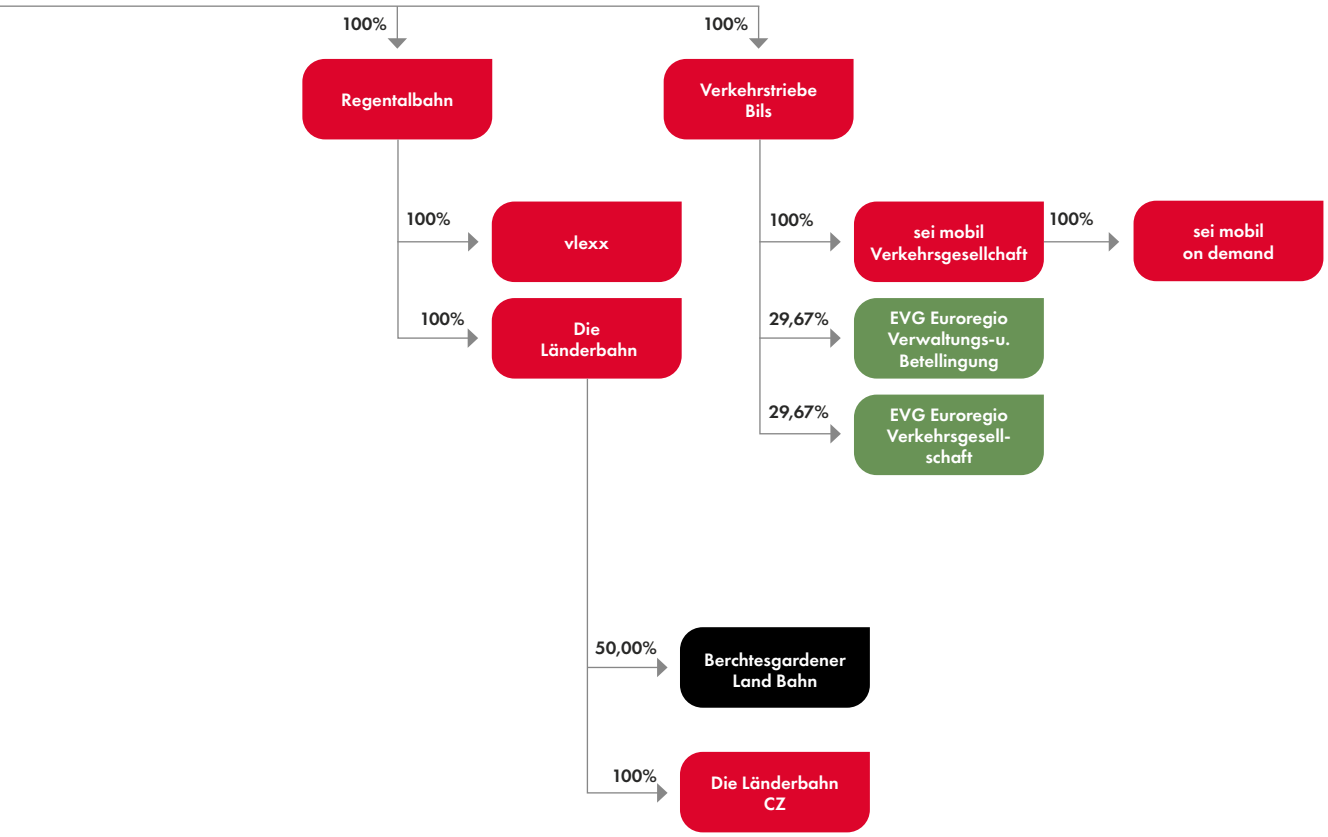



Mercitalia Logistics
100%
Fercredit
100%
FS Technology
100%
FS Security
100%
TELT
50,00%
METRO 5
36,70%
FNM
14,74%
58,00%
Terminal Alptransit
100%
Bluferries
100%
Mercitalia Shunting & Terminal
100%
Terminali Italia
100%
Mercitalia Rail
100%
Rom Rail Transport
93,00%
Logistica SA
50,00%
Alpe Adria
33,33%
53,28%
Mercitalia Intermodal
25,10%
CIS
FSI Saudi Arabia for Land Transport
100%
50%
Operation Alliance OPS
Busitalia Sita Nord
100%
70,00%
ATAF gestioni
60,00%
Firenze City Sightseeing
100%
Busitalia Rail Service
78,78%
Busitalia Veneto
100%
Busitalia Campania
100%
Savit
100%
Qbuzz Mobility Service
100%
Qbuzz
100%
FS International
100%
100%
EXPLORIS Deutschland Holding GmbH
100%
VIA Cargo S.A.
100%
Via Cargo Logistics GmbH
100%
HSL Polska Sp. Z o.o.
100%
100%
HSL Logistik S.r.o.
100%
HSL Logistik Hamburg GmbH
100%
HSL Logistik Austria GmbH
100%
90%
HSL Belgium PgmbH
HSL Schweiz GmbH
100%
90%
HSL Netherlands B.V.
51%
NEF GmbH
60%
ABS Gmbh
HSL Akademie GmbH
100%
100%
Schienen Logistik SLH
DeltaRail GmbH
90%
100%
Task Force Team GmbH
100%
Qbuzz DMG Materieel BV
100%
Qbuzz Taxi
100%
Qbuzz Multimodaal
100%
Qbuzz Groningen-Utrecht



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO
DEL GRUPPO NETINERA AL 31/12/2024

- Capogruppo e Società Controllate di Gruppo
- Società valutate con il metodo del Patrimonio netto (JV)
- Società valutate con il metodo del Patrimonio netto
- Società controllate valutate al costo


100%
100%
Regentalbahn
Verkehrstriebe Bils
100%
vlexx
100%
Die Länderbahn
100%
sei mobil Verkehrsgesellchaft
100%
sei mobil on demand
29,67%
EVG Euroregio Verwaltungs-u. Betellingung
29,67%
EVG Euroregio Verkehrsgesell-schaft
50,00%
Berchtesgardener Land Bahn
100%
Die Länderbahn CZ

6. INFORMATIVA EX LEGGE N. 124 DEL 2017

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT a favore di TELT Sas	Contributo passante	503.480.000
Europe's Rail	Contributo in c/Esercizio	98.000

TRENITALIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Friuli-Venezia Giulia	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	2.939.506
Regione Liguria	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	2.134.056
Regione Toscana	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	1.427.149
Regione Umbria	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	4.402.830
Regione Abruzzo	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	2.858.905
Regione Puglia	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	4.205.894
Regione Abruzzo	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	205.806
Regione Basilicata	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	322.757
Regione Campania	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	173.897
Regione Lazio	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	314.124
Azienda della Mobilità Piemontese	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	693.428
Regione Puglia	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	969
Regione Sardegna	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	1.659.444
Regione Sicilia	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	682.163
MIT	compensazione mancati ricavi AV	41.560.528

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MEF	Contributi c/impianti	5.661.107.848
MIT	Contributi c/impianti	813.996.644
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	2.088.854
UE	Contributi c/impianti	2.265.693.488
Enti Locali	Contributi c/impianti	76.112.064
Ministero della cultura	Contributi c/impianti	80.447.281
MIT	Contributi c/esercizio	10.000.000
MEF	Contributi c/esercizio	965.556.791
MIT Cap 1274/7302/1300 incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	109.900.000
CSEA	Contributi passanti*	589.099.388
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art.31)	66.781

ANAS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Stato	Contribibuti c/Esercizio	17.730.000
Altri dello Stato	Contribibuti c/Esercizio	12.839.000
MIT	Contributi c/impianti	2.904.354.000
Enti locali	Contributi c/impianti	450.747.000
Enti locali - UE (Programmi POR)	Contributi c/impianti	198.000
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	Contributi c/impianti	55.416.000

GRANDI STAZIONI RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Programma degli interventi per la riqualificazione e la realizzazione delle infrastrutture complementari alle grandi stazioni	414.018
MIT	Interventi in favore di Grandi Stazioni per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie	4.666.998
MIT	Fondo per la revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi	362.178
MEF	DPCM 11 giugno 2024,recante l'approvazione del programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025,	541.130

ITALFERR

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU)	Contributi c/esercizio	186.000
MISE	Contributi c/esercizio	67.000
HADEA (European Health and Digital Executive Agency)	Contributi c/esercizio	54.000
CINEA	Contributi c/esercizio	55.000

FS PARK

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Comune di Albano	Locazione spazi	25.000
Comune di Aversa	Locazione spazi	12.000
Comune di Certaldo	Locazione spazi	20.000
Comune di Legnano	Locazione spazi	17.000
Comune di Abbiategrasso	Locazione spazi	14.000

MERCITALIA LOGISTICS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Gestore Servizi Energetici	Tariffa incentivante riconosciuta alla Società da GSE per l'impianto di produzione di energia elettrica mediante conversione fotovoltaica della fonte solare	433.276

MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributo Norma Merci, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 e comma 4 del Regolamento 20.03.2023, n. 64	68.569
MIT	Contributi previsti dal Fondo Complementare "Rinnovo Mezzi di Movimentazione" D.L. 6.05.2021, n.59 convertito con L 01.07.2021, n. 101	235.800

MERCITALIA RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributi in c/esercizio - trasporto ferroviario	3.035.200
MIT	Contributi in c/esercizio - trasporto merci	44.836.703
MIT	Contributi in c/esercizio - corrisposto alle imprese di trasporto merci su rotaia il cui fine è risarcire i danni subiti per la pandemia da Covid 19	1.125.288
European Commission - Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail)	Contributi in conto esercizio alle imprese ferroviarie il cui utilizzo ha l'obiettivo di sviluppare nuove tecnologie	244.942

MERCITALIA INTERMODAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributo Ferrobonus	1.183.478
OFT	Sovvenzioni della Confederazione Svizzera destinate a promuovere il trasporto combinato e incoraggiare il trasferimento del traffico transalpino di merci pesanti dalla strada alla ferrovia	2.366.500
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo per prestazione di servizi di trasporto merci su rotaia in Alto Adige	238.323
Europe's Rail (UE)	Contributi Flagship Project 5 - Sustainable Competitive Digital Green Rail Freight Services	118.346
Regione Emilia-Romagna	Contributo "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio marittimo delle merci"	17.968

BUSITALIA CAMPANIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Campania	Ristori carburante II e III trimestre 2022	712.692
Regione Campania	Ristori Covid per mancati ricavi da traffico 2021 - 2022	503.597
Ministero del Lavoro	Contributi Oneri malattia 2024	35.548

BUSITALIA VENETO

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1487/2024 All. A- Finanz. del FNT	4.116.965
Regione Veneto	c/esercizio DDR 732/89000400 All. ti A e B compensazione definitiva minori introiti tariffari esercizi 2020, 2021 e I° trim 2022	5.012.817
Comune di Padova	FIN DM 443 DEL 12.11.2021	2.911.684
Ministero Lavoro e Ministero Infrastrutture	c/esercizio Contributi oneri malattia 2023	23.324

ATAF GESTIONI

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Toscana – tramite One scarl	DGRT 19/07/2024 n.16907	7.621.520

BUSITALIA SITA NORD

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Contributo CCNL 2024- Umbria	5.613.668
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2024 stima 10%	63.511
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	2.131.319
Regione Umbria - tramite Scarl	Ristori Covid-19	4.129.611
Regione Umbria	Ristori Covid-19	329.984

FSTECHNOLOGY

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Commissione Europea	Progetto Ride2Rail e IP4MaaS	50.635
Commissione Europea	Progetto PRECINT	17.808
Commissione Europea	Progetto Motional	131.249



ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MILANO CORTINA 2026

MOBILITY PREMIUM PARTNER

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2024 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Stefano Antonio Donnarumma e Fabio Paris, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e
   - l'effettiva applicazione,

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2024.

2. Al riguardo si segnala che:
   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che:
   3.1. Il bilancio consolidato:
      a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
      b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
      c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

   3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposte.

3 Aprile 2025

Stefano Antonio Donnarumma
Amministratore Delegato

Fabio Paris
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO

pwc

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

All'azionista unico di
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2024, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio consolidato che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Ferrovie dello Stato Italiane SpA (la Società) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	*Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave*
Recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali di Anas SpA *Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezioni "Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n° 24 "Attività immateriali" del bilancio consolidato* Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 include attività immateriali per euro 1.695 milioni, di cui euro 795 milioni attribuibili alla concessione della rete autostradale non a pedaggio di interesse nazionale attribuita ad Anas SpA ai sensi dell'articolo 7 c. 2 del DL n° 138/2002 convertito, con modificazioni, dalla Legge n° 178/2002 (di seguito anche la "Concessione"). Gli amministratori, avendo individuato potenziali indicatori di perdita di valore sulle attività immateriali riferibili ad Anas SpA, hanno effettuato uno specifico *impairment test*. La recuperabilità del valore è verificata confrontando il valore di carico delle attività nette attribuibili ad Anas, con il relativo valore recuperabile, rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto degli oneri di dismissione, e il valore d'uso, in conformità con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 "Riduzione di valore delle attività" (c.d. "*impairment test*"). In particolare, la configurazione di valore recuperabile presa a riferimento dalla Società è quella del valore d'uso, determinato pari al valore attuale dei flussi di cassa del "piano economico finanziario 2025-2052" (di seguito anche il "Piano"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas SpA il 5 marzo 2025, a cui è stato aggiunto un valore terminale, pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. I flussi di Piano sono stati considerati per un periodo esplicito fino al 2052,	Abbiamo svolto le procedure di revisione per indirizzare tale aspetto chiave ed al fine di valutare la coerenza del processo e della metodologia di stima di recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali utilizzata dal Gruppo con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 e dalla prassi valutativa, verificando l'appropriatezza della tipologia di flussi di cassa utilizzati, la coerenza degli stessi con il Piano e l'accuratezza matematica della quantificazione del valore recuperabile. In particolare, le procedure di revisione svolte, anche con il supporto degli esperti della rete PwC, hanno incluso: • la comprensione del processo adottato dagli amministratori per la predisposizione dell'*impairment test*; • la verifica della completezza e accuratezza circa la presenza di indicatori di perdite di valore identificati dalla direzione e per cui si è proceduto allo svolgimento dell'*impairment test*; • la verifica della ragionevolezza delle assunzioni chiave alla base dei flussi di cassa prospettici e dei tassi di attualizzazione utilizzati per lo svolgimento dell'*impairment test* (anche mediante confronto con i dati previsionali provenienti da fonti informative esterne, ove disponibili);

ipotizzando l'estensione della Concessione attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032.

Con riferimento al bilancio chiuso al 31 dicembre 2024 la direzione della Società si è avvalsa di un esperto esterno per lo svolgimento dell'*impairment test*.

Nell'ambito delle attività di revisione, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle attività immateriali di Anas SpA un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato in quanto il relativo processo di stima risulta essere particolarmente complesso e basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche, finanziarie, di mercato e regolamentari future di difficile previsione; qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della Concessione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un piano economico finanziario rielaborato di conseguenza.

- le analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti e i dati consuntivati (c.d. "*retrospective review*"), al fine di valutare l'adeguatezza e la capacità di stima del processo di valutazione adottato.
- la verifica dell'analisi di sensitività effettuata dal Gruppo rispetto al tasso di attualizzazione.

Abbiamo valutato la competenza tecnica e l'obiettività dell'esperto esterno incaricato dalla direzione del Gruppo per lo svolgimento dell'*impairment test*.

Infine, abbiamo verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato sugli aspetti precedentemente descritti.

Determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria

Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezioni "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di Rete Ferroviaria Italiana – RFI SpA" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n° 21 "Immobili, impianti e macchinari", nota esplicativa n° 23 "Investimenti immobiliari" e nota esplicativa n° 24 "Attività immateriali" del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 include immobili, impianti e macchinari per un valore pari a euro 50.270 milioni, investimenti immobiliari per un valore pari a euro 1.337 milioni e attività immateriali per un valore pari a euro 1.695 milioni.
Una quota significativa di tali immobilizzazioni è di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria.

L'ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria è calcolato sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni – km, in ottemperanza all'articolo 1 c. 87 della

Le procedure di revisione svolte per indirizzare tale aspetto chiave hanno incluso:

- la comprensione e la valutazione del processo adottato dal Gruppo e del relativo ambiente informatico per la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria in accordo alla normativa di riferimento;
- la verifica dell'efficacia operativa dei controlli rilevanti al fine di validare il sistema di controllo interno con riferimento ai processi aziendali relativi

Legge n° 266/2005. La determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori, tra cui:

- la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km (numero di eventi treno per i km di percorrenza);
- la stima del valore residuo;
- gli impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La determinazione degli ammortamenti richiede, pertanto, valutazioni significative da parte degli amministratori.

Per tali ragioni abbiamo considerato la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria un aspetto chiave dell'attività di revisione.

alla determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria;

- le analisi della ragionevolezza delle stime effettuate nella determinazione dei volumi complessivi di produzione espressi in treni-km e nella determinazione del valore residuo;
- l'analisi storica della capacità degli amministratori di effettuare stime attendibili relativamente ai volumi di produzione espressi in treni-km attraverso l'analisi degli scostamenti tra dati previsionali e dati consuntivi (c.d. "*restrospective review*");
- la verifica dell'accuratezza del calcolo dei treni per km per macro-direttrici e delle connesse aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo;
- il ricalcolo su base campionaria dell'accuratezza matematica della quota di ammortamento annuale delle immobilizzazioni dell'infrastruttura ferroviaria.

Infine, abbiamo verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione agli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria.

Determinazione dei Fondi rischi ed oneri – riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi

Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezioni "Fondi rischi e oneri" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n° 38 "Fondo per rischi ed oneri" del bilancio consolidato

L'attività del Gruppo è esposta a riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 include nella voce "Fondo per rischi ed oneri", accantonamenti a "Fondo contenzioso terzi" riferibili, principalmente, a richieste e contenziosi per corrispettivi aggiuntivi avanzati dai fornitori.

Le procedure di revisione svolte per indirizzare tale aspetto chiave hanno incluso:

- la comprensione e la valutazione del processo adottato dal Gruppo per la determinazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi;

pwc

La valutazione dei fondi per rischi ed oneri richiede la formulazione di stime sull'esito di richieste e contenziosi, per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza, che hanno comportato un significativo grado di giudizio da parte degli amministratori.
Per tali ragioni, e per la significatività della voce di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la determinazione dei fondi per rischi ed oneri relativamente alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi un aspetto chiave dell'attività di revisione.

- la verifica dell'efficacia operativa dei controlli rilevanti al fine di validare il sistema di controllo interno con riferimento ai processi aziendali relativi alla determinazione dei fondi rischi ed oneri;
- le analisi degli scostamenti tra la stima contabile dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi degli esercizi precedenti e i valori consuntivati a seguito della successiva definizione dei contenziosi (c.d. "*retrospective review*"), al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato;
- l'ottenimento di informazioni, tramite richiesta scritta ai consulenti legali, selezionati a campione, che assistono il Gruppo, in merito alla valutazione del rischio di soccombenza nei contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi in essere ed alla quantificazione della relativa passività;
- le analisi delle assunzioni adottate nella determinazione dei fondi per rischi ed oneri, per i principali contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, attraverso colloqui con le funzioni aziendali coinvolte ed analisi della documentazione di supporto;
- per i principali contenziosi, analisi degli eventi occorsi successivamente alla data di riferimento del bilancio che forniscano elementi informativi utili alla valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Infine, abbiamo verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

pwc

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ci ha conferito in data 21 marzo 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/10 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/10.

Roma, 18 aprile 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Luigi Necci
(Revisore legale)





Bilancio d’esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2024

PROSPETTI CONTABILI DEL BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Conto Economico

valori in euro

	Note	2024	2023
Ricavi e proventi		**150.239.829**	**121.444.104**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	147.892.248	116.735.787
Altri proventi	5	2.347.581	4.708.317
Costi operativi		**(277.942.872)**	**(243.493.585)**
Costo del personale	6	(77.496.830)	(73.793.425)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(9.337)	(7.288.717)
Costi per servizi	8	(164.382.926)	(115.523.308)
Altri costi operativi	9	(15.407.135)	(30.613.035)
Capitalizzazione costi per lavori interni	10		564.796
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	11	(20.646.643)	(16.839.896)
Risultato operativo		**(127.703.043)**	**(122.049.481)**
Proventi e oneri finanziari		**355.113.050**	**246.137.724**
Proventi finanziari	12	1.088.276.157	770.532.991
Oneri finanziari	13	(733.163.107)	(524.395.267)
Risultato prima delle imposte		**227.410.007**	**124.088.243**
Imposte sul reddito	14	203.724.185	76.640.871
Risultato netto d'esercizio		**431.134.192**	**200.729.114**

Conto Economico complessivo

valori in euro

	Note	2024	2023
Risultato netto d'esercizio		**431.134.192**	**200.729.114**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	27/29	56.584	(41.714)
Effetto fiscale Utili /(perdite) relativi a benefici attuariali	27/29	(11.429)	8.966
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	27/29	1.836	(117.281)
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	27/29	(441)	28.147
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**46.550**	**(121.882)**
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		**431.180.742**	**200.607.232**

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	15	2.330.531	52.899.207
Investimenti immobiliari	16		388.731.956
Attività immateriali	18	937.804	1.178.343
Partecipazioni	20	38.798.167.059	38.222.414.480
Attività finanziarie (inclusi derivati)	21	9.012.829.282	10.069.986.269
Attività per imposte anticipate	19	49.214.923	85.462.729
Crediti commerciali e contratti di servizio	24	17.969.970	2.553.508
Altre attività	22	1.737.763.407	1.792.552.801
Totale		**49.619.212.975**	**50.615.779.293**
Attività correnti			
Rimanenze	23		334.026.397
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	21	7.404.052.488	3.811.913.225
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25	313.420.073	1.504.360.565
Crediti tributari	26	81.698.767	90.839.402
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	24	161.575.812	370.987.205
Altre attività correnti	22	568.674.659	779.735.700
Totale		**8.529.421.799**	**6.891.862.493**
Totale Attività		**58.148.634.774**	**57.507.641.786**
Patrimonio netto e passività			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	27	31.062.952.307	39.204.173.802
Riserve	27	8.212.888.667	71.620.621
Utili (Perdite) portati a nuovo	27	915.364.099	714.634.985
Utile (Perdite) d'esercizio	27	431.134.192	200.729.114
Totale		**40.622.339.264**	**40.191.158.522**
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	28	9.138.013.816	10.180.762.628
Benefici ai dipendenti	29	4.191.305	4.505.556
Fondi rischi e oneri	30	12.109.438	33.697.135
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	31	11.501.280	12.908.926
Passività per imposte differite	19		61.822.275
Altre passività	32	1.729.638.826	1.801.273.397
Totale		**10.895.454.665**	**12.094.969.917**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	28	5.310.643.493	3.201.288.336
Passività finanziarie (inclusi derivati)	31	883.848.908	1.216.019.380
Debiti per imposte sul reddito	33	170.923	
Debiti commerciali	34	107.467.504	143.894.571
Altre passività	32	328.710.016	660.311.060
Totale		**6.630.840.844**	**5.221.513.347**
Totale Passività		**17.526.295.509**	**17.316.483.264**
Totale Patrimonio Netto e Passività		**58.148.634.774**	**57.507.641.786**

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto (Nota 27)

				Altre riserve
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse
Saldo al 1° gennaio 2023	**39.204.173.802**	**66.861.466**		
Destinazione del risultato netto 2022		4.507.501		
Utile/(Perdite) complessivo rilevato				
di cui:				
Utile/(Perdita) d'esercizio				
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto				
Saldo al 31 dicembre 2023	**39.204.173.802**	**71.368.967**		
Saldo al 1° gennaio 2024	**39.204.173.802**	**71.368.967**		
Destinazione del risultato netto 2023				
Utile/(Perdite) complessivo rilevato				
di cui:				
Utile/(Perdita) d'esercizio				
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto				
Altri movimenti	(8.141.221.495)	6.141.221.496		2.000.000.000
Saldo al 31 dicembre 2024	**31.062.952.307**	**6.212.590.463**		**2.000.000.000**

valori in euro

Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
	373.536	**67.235.002**	**628.992.464**	**90.150.022**	**39.990.551.290**
		4.507.501	85.642.521	(90.150.022)	
				200.729.114	200.729.114
(89.133)	(32.749)	(121.882)			(121.882)
(89.133)	**340.788**	**71.620.621**	**714.634.985**	**200.729.114**	**40.191.158.522**
(89.133)	**340.788**	**71.620.621**	**714.634.985**	**200.729.114**	**40.191.158.522**
			200.729.114	(200.729.114)	
				431.134.192	431.134.192
1.396	45.155	46.550			46.550
		8.141.221.495			
(87.738)	**385.942**	**8.212.888.667**	**915.364.099**	**431.134.192**	**40.622.339.264**

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in euro

	Note	2024	2023
Utile/(perdita) di esercizio		**431.134.192**	**200.729.114**
Imposte sul reddito	14	(203.724.185)	(76.640.871)
Proventi/oneri finanziari	12-13	(355.113.050)	(246.137.724)
Ammortamenti	11	915.596	17.148.100
Accantonamenti	11	11.642.423	1.570.000
Svalutazioni	11	(428.394)	177.769
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	29	4.560	
Accantonamenti e svalutazioni		**11.218.589**	**1.747.769**
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	5	(1.718)	
Variazione delle rimanenze	23		6.686.177
Variazione dei crediti commerciali	24	172.614.998	(173.052.269)
Variazione dei debiti commerciali	34	(19.439.738)	47.492.813
Variazione delle altre attività	22	399.351.402	(223.713.058)
Variazione delle altre passività	32	(394.332.170)	239.890.952
Utilizzi fondi rischi e oneri	30	(11.611.342)	(4.023.674)
Pagamento benefici ai dipendenti	29	(417.977)	(1.087.347)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	12-13	443.366.831	147.186.000
Variazione dei crediti/debiti per imposte	26-32	68.314.082	62.158.250
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		**542.275.510**	**(1.615.768)**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	15	(278.791)	(2.138.108)
Investimenti immobiliari	16		(3.655.484)
Investimenti in attività immateriali	18	(48.476)	(4.923.538)
Investimenti in partecipazioni	20	(514.960.000)	(746.433.000)
Investimenti al lordo dei contributi		**(515.287.267)**	**(757.150.130)**
Contributi-partecipazioni	20	503.480.000	452.640.000
Contributi		**503.480.000**	**452.640.000**
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	15	251.667	1.890.266
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	16		9.271
Disinvestimenti in attività immateriali	18	736.438	43.208.622
Disinvestimenti		**988.105**	**45.108.159**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento		**(10.819.162)**	**(259.401.971)**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	28	(403.737.590)	1.754.179.010
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	28	1.667.837.416	1.508.993.396
Variazioni delle passività del leasing	17	(243.735)	(344.883)
Variazione delle attività finanziarie	21	(2.599.337.570)	(2.325.033.356)
Variazione delle passività finanziarie	31	(53.485.779)	(463.153)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria		**(1.388.967.258)**	**937.331.014**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		**(857.510.910)**	**676.313.275**
Disponibilità liquide a inizio periodo		302.041.799	(374.271.477)
Disponibilità liquide a fine periodo		(555.469.111)	302.041.798
di cui saldo del c/c intersocietario		(868.889.184)	(1.202.318.766)

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1. Attività della Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la "Società" o "FS") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.
La pubblicazione del presente progetto di bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 3 aprile 2025 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.
In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza al principio contabile IFRS 10 "Consolidated Financial Statements" la Società ha redatto il Bilancio consolidato, che presenta nel 2024 un patrimonio netto di Gruppo pari a 41.562 milioni di euro e una perdita d'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 198 milioni di euro.

La Società PwC SpA è incaricata della revisione legale dei conti per il novennio 2023-2031.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (IFRS emanati dalla International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, IFRS-UE) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi esposti nel presente documento.
Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.
Il bilancio è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei Paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle continuing operation da quello delle discontinued operation;
- conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti e dalla variazione del fair value degli strumenti finanziari di copertura;
- prospetto delle variazioni del patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi.
Il Bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value.
Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.
Nella predisposizione del presente Bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione dello stesso al 31 dicembre 2023 ad eccezione di quanto indicato nel paragrafo "Principi contabili di recente emissione" nel Bilancio Consolidato.

3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato, al quale si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate, che sono iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. In presenza di evidenze di perdita di valore, la recuperabilità è verificata attraverso il confronto tra il valore di carico e il maggiore tra il valore d'uso (determinato attualizzando i flussi di cassa prospettici, ove possibile, della partecipazione) e il valore corrente (fair value) al netto dei costi di vendita. La quota di perdite eccedente il valore di carico contabile è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui sussistano obbligazioni legali o implicite alla copertura delle perdite e/o al ripristino della misura legale del capitale sociale. Qualora l'andamento successivo della partecipata oggetto di svalutazione evidenzi un miglioramento tale da far ritenere che siano venuti meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni rilevate negli esercizi precedenti, nella voce "Oneri su partecipazioni". Le altre partecipazioni, differenti dalle società controllate, a controllo congiunto e collegate che non sono quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulterebbe attendibile, sono valutate al costo.
I dividendi da partecipazioni sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui sono deliberati.

Principi contabili di recente emissione
Con riferimento ai principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

Uso di stime e valutazioni
Con riferimento all'utilizzo di stime contabili si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

4. Ricavi delle vendite e prestazioni (147.892 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Ricavi da contratti con i clienti	**147.789**	**106.300**	**41.489**
Ricavi da servizi diversi	147.565	98.067	49.498
Vendita immobiliare e terreni		7.971	(7.971)
Vendite diverse	224	262	(38)
Altri ricavi per vendite e prestazioni	**103**	**10.436**	**(10.333)**
Ricavi da gestione immobiliare		10.289	(10.289)
Ricavi per contributi	103	147	(44)
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	**147.892**	**116.736**	**31.156**

I "**Ricavi da contratti con i clienti**" evidenziano un incremento di 41.489 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei "Ricavi da servizi diversi" (+49.498 mila euro) derivante dall' incremento dei proventi della commessa Metro Riyadh (+52.494 mila euro) per la ripresa delle attività operative a partire dal secondo semestre 2023, dall'aumento dei ricavi per le prestazioni di servizio rese alle società del Gruppo nell'ambito del contratto di service (+8.153 mila euro) compensato parzialmente dalla riduzione dei servizi informatici (-11.149 mila euro) a seguito della cessione degli asset informatici e delle connesse attività alla società controllata FSTechnology;
- decremento dei ricavi per "Vendita immobili e terreni" di -7.971 mila euro dovuto alla cessione infragruppo del ramo immobiliare della Società a far data dal 15 gennaio 2024. Per maggiori dettagli, si rimanda al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

Gli "**Altri ricavi per vendite e prestazioni**" relativi principalmente ai "ricavi da gestione immobiliare" evidenziano un decremento di 10.333 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuto all'operazione di cessione del ramo immobiliare sopra descritta.

RIPARTIZIONE RICAVI PER IFRS 15

La tabella seguente fornisce la disaggregazione dei ricavi da contratti con i clienti per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:

valori in mila euro

	Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Mercato geografico						
Nazionale		7.971	52.621	55.651	52.621	63.622
Europeo				4		4
Extra UE			95.168	42.674	95.168	42.674
Totale Ricavi da contratti con i clienti		**7.971**	**147.789**	**98.329**	**147.789**	**106.300**
Tempistica per la rilevazione dei ricavi						
Servizi trasferiti nel corso del tempo		7.971	147.789	98.329	147.789	106.300
Totale Ricavi da contratti con i clienti		**7.971**	**147.789**	**98.329**	**147.789**	**106.300**
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni		**10.289**	**103**	**147**	**103**	**10.436**
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	**0**	**18.260**	**147.892**	**98.476**	**147.892**	**116.736**

ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DA CONTRATTO

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

valori in mila euro

	31.12.2024	31.12.2023
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	**45.078**	**62.692**
Fatture da emettere	14.930	15.420
Attività da contratto	**14.930**	**15.420**
Acconti da clienti derivanti da contratti ricadenti nell'IFRS 15	27.322	60.916
Passività da contratto	**27.322**	**60.916**

Le attività derivanti da contratto con i clienti sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato ma non ancora fatturato, alla data di chiusura del periodo, con riferimento ai contratti con società del Gruppo e in misura residuale con clienti terzi. Tali attività sono classificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato. Le passività derivanti da contratti con i clienti sono rappresentate principalmente da anticipi relativi alla Commessa Riyadh, per i quali i ricavi saranno rilevati per competenza nei futuri esercizi in linea con i dettami dell'IFRS 15.

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

valori in mila euro

	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 31 dicembre 2023	**15.420**	**60.916**
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		(33.594)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(8.715)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	8.833	
Altre variazioni	(608)	
Saldo al 31 dicembre 2024	**14.930**	**27.322**

5. Altri proventi (2.348 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Altri rimborsi	2		2
Proventi e prestazioni diverse	2.302	4.654	(2.352)
Rimborsi dal personale	43	54	(11)
Totale altri proventi	**2.348**	**4.708**	**(2.360)**

La variazione in diminuzione di 2.360 mila euro è riconducibile principalmente alla riduzione dei ricavi per cariche sociali ricoperte dai dipendenti di FS (-1.301 mila euro) verso società del Gruppo, dei ricavi connessi alla gestione del patrimonio immobiliare a seguito della cessione di ramo (-705 mila euro) e delle commissioni attive su fidejussioni rilasciate in favore di società controllate (-262 mila euro).

6. Costo del Personale (77.497 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Salari e stipendi	49.227	51.511	(2.284)
Oneri sociali	14.519	15.156	(637)
Altri costi del personale a ruolo	(9.158)	(3.293)	(5.865)
Trattamento di fine rapporto	3.151	3.197	(46)
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	11.633	(25)	11.658
Personale a ruolo	**69.372**	**66.546**	**2.826**
Salari e stipendi	335	198	137
Oneri sociali	167	90	77
Personale Autonomo e Collaborazioni	**502**	**288**	**214**
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	3.100	3.306	(206)
Altri costi collegati al personale	4.523	3.653	870
Altri costi	**7.623**	**6.959**	**664**
Totale Costo del Personale	**77.497**	**73.793**	**3.704**

Il "**Costo del Personale**" registra un incremento complessivo pari a 3.704 mila euro.

In particolare, l'incremento del costo del "**Personale a ruolo**" di 2.826 mila euro rispetto all'esercizio precedente è imputabile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento degli accantonamenti principalmente legati al fondo di change management (+11.658 mila euro), per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 30 - Fondo per rischi e oneri;
- diminuzione degli "Altri costi del personale a ruolo" dovuta principalmente all'utilizzo del fondo accantonato in esercizi precedenti per incentivi all'esodo (-7.304 mila euro) e compensata dalla riduzione dei riaddebiti per personale distaccato (+1.355 mila euro);
- decremento delle voci "Salari, stipendi", "Oneri sociali" e "Trattamento di fine rapporto" (-2.967 mila euro) derivante dalla riduzione della consistenza media dell'organico (-34 FTE).

Gli "**Altri costi**" del personale hanno subito un incremento pari a 664 mila euro, attribuibile principalmente ai maggiori costi per la formazione del personale.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Personale			
Dirigenti	120	128	(8)
Quadri	310	288	22
Altro personale	231	279	(48)
Totale Personale	**661**	**695**	**(34)**

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (9 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Materiali e materie di consumo	9	27	(18)
Illuminazione e forza motrice		10	(10)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading		7.251	(7.251)
Totale materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	**9**	**7.288**	**(7.279)**

Il decremento di tale voce (-7.279 mila euro) è attribuibile interamente alla cessione di ramo del patrimonio immobiliare della Società avvenuta nel gennaio 2024, come precedentemente descritto.



8. Costi per servizi (164.383 mila euro)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**144**	**1.280**	**(1.136)**
Servizi e lavori appaltati per conto terzi		458	(458)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	27	17	10
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	117	815	(698)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci		(10)	10
Servizi immobiliari e utenze	**1.969**	**2.495**	**(526)**
Servizi amministrativi ed informatici	**23.654**	**35.723**	**(12.070)**
Costi per comunicazione esterna e costi diversi	**13.198**	**13.943**	**(745)**
Costi per godimento beni di terzi	**6.365**	**7.528**	**(1.163)**
Costi Diversi	**119.052**	**54.554**	**64.499**
Altre prestazioni di terzi	96.821	40.040	56.781
Prestazioni professionali e Consulenze	11.511	10.617	894
Assicurazioni	5.179	511	4.668
Compensi organi sociali	2.510	1.341	1.169
Servizi di ingegneria	639	755	(115)
Altri costi per servizi	2.392	1.289	1.103
Totale costi per servizi	**164.383**	**115.523**	**48.860**

La variazione in aumento della voce "**Costi per servizi**" è pari a 48.860 mila euro e deriva, principalmente, dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori costi per "**Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati**" e "**Servizi immobiliari e utenze**" (-1.662 mila euro) riconducibili principalmente ai minori oneri sostenuti verso Ferservizi per la gestione del patrimonio immobiliare a seguito della cessione dello stesso nel gennaio 2024;
- minori costi per "**Servizi amministrativi ed informatici**" per riduzione dei costi per servizi informatici (-13.101 mila euro) a seguito della cessione, nel mese di giugno 2023, degli asset informatici e delle connesse attività alla società controllata FS Technology e per maggiori costi amministrativi verso Ferservizi (+1.031 mila euro) dovuti ad ulteriori servizi ricevuti nel corso dell'anno;
- minori "**Costi per godimento beni di terzi**" (-1.163 mila euro) legati a minori oneri di locazione di Villa Patrizi, sede legale della Società, verso la società controllata FS Sistemi Urbani;
- incremento della voce "**Costi Diversi**" (+64.499 mila euro) principalmente dovuto all'incremento dei costi connessi alla Commessa Metro Riyadh pari a +61.751 mila euro. L'incremento residuale della voce (+2.748 mila euro) è imputabile principalmente a maggiori costi per "Prestazioni professionali e Consulenze" ed ai maggiori compensi per organi sociali per i quali si rinvia al capitolo "Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari" della Relazione sulla Gestione.

9. Altri costi operativi (15.407 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Altri costi operativi	12.199	9.919	2.280
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci		1.570	(1.570)
Imposte, tasse e tributi locali	3.208	19.124	(15.916)
Totale altri costi operativi	**15.407**	**30.613**	**(15.206)**

Il decremento della voce, pari a 15.206 mila euro, è riconducibile all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- alle minori "Imposte, tasse e tributi locali" versate (-15.916 mila euro), principalmente a causa della cessione del patrimonio immobiliare della Società;
- all'incremento della voce "Altri costi operativi" (+2.280 mila euro) principalmente riconducibile ai maggiori oneri per quote associative, nazionali e internazionali, pagate dalla Holding FS in parte ribaltate alle società del Gruppo (per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 42 - Informazioni ex Legge 124/2017);
- alla riduzione degli accantonamenti per fondi rischi rispetto all'esercizio precedente (-1.570 mila euro).

10. Costi per lavori interni capitalizzati (0 mila euro)

Gli oneri per lavori interni capitalizzati al 31 dicembre 2023 pari a 565 mila euro e azzerati al 31 dicembre 2024, erano relativi ai costi capitalizzati per interventi di manutenzione straordinaria effettuati sul patrimonio immobiliare trasferito a seguito della nota operazione di scissione.

11. Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni (20.647 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Ammortamento attività immateriali	139	8.497	(8.358)
Ammortamento attività materiali	777	8.651	(7.874)
Svalutazione e perdite di valore delle attività materiali e immateriali	586	9	577
Rettifiche e riprese di valore su crediti	19.573	(495)	20.068
Svalutazione delle disponibilità liquide	(428)	178	(606)
Totale ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	**20.647**	**16.840**	**3.807**

La variazione della voce in incremento di 3.807 mila euro rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- incremento della voce "Rettifiche e riprese di valore su crediti" (+20.068 mila euro) dovuto alla rilevazione di un fondo svalutazione (+17.541 mila euro) a copertura del credito per ritenute d'acconto relative ad anni precedenti, iscritte in bilancio nei crediti tributari, ed alle maggiori rettifiche su attività finanziarie dell'esercizio dovute all'applicazione dell'IFRS 9 (+2.527 mila euro);
- incremento della voce "Svalutazione e perdite delle attività materiali e immateriali" (+577 mila euro);
- decremento degli ammortamenti per attività immateriali (-8.358 mila euro) a seguito della cessione, nel mese di giugno 2023, degli asset informatici alla società controllata FSTechnology;
- riduzione degli ammortamenti relativi alle attività materiali (-7.874 mila euro) a seguito della cessione di ramo del patrimonio immobiliare della Società;
- decremento delle svalutazioni delle disponibilità liquide (-606 mila euro) dovuto al rilascio delle quote precedentemente accantonate per IFRS 9 per minore consistenza delle disponibilità liquide rispetto all'anno precedente.

12. Proventi finanziari (1.088.276 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	423.473	354.131	69.342
Proventi finanziari su derivati	1.767	1.035	732
Proventi finanziari diversi	250.768	178.103	72.665
Dividendi	402.231	228.360	173.871
Utili su cambi	10.037	8.903	1.134
Totale proventi finanziari	**1.088.276**	**770.532**	**317.744**

Il saldo dei "**Proventi finanziari**" registra un incremento di 317.744 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto essenzialmente:

- all'incremento netto dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 173.871 mila euro dovuto principalmente ai maggiori dividendi percepiti da Trenitalia (+196.202 mila euro), FS Sistemi Urbani (+24.774 mila euro), Fercredit (+4.305 mila euro), Metro 5 (+3.670 mila euro), Italferr (+2.540 mila euro), Eurofima (+1.458 mila euro), Ferrovie Nord Milano (+1.410 mila euro), Ferrovie Sud Est (+751 mila euro) e Hit Rail (+1 mila euro); a questi si contrappongono i minori dividendi percepiti da RFI (-50.000 mila euro), Ferservizi (-7.500 mila euro) e Sita (-3.740 mila euro);
- ai maggiori proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli per 69.342 mila euro maturati sui crediti per finanziamenti a medio/lungo termine erogati verso le società del Gruppo, determinati principalmente dalle nuove erogazioni Intercompany dell'anno;
- ai maggiori proventi finanziari diversi per complessivi 72.665 mila euro dovuti per 110.268 mila euro alla maggior consistenza dei finanziamenti a breve termine concessi alle società del Gruppo rispetto all'esercizio precedente, per 21.167 mila euro agli interessi sul credito finanziario verso Ferrovie Sud Est oggetto di riclassifica a seguito della sentenza del Consiglio di Stato e per 8.230 mila euro ai maggiori proventi derivanti dall'impiego di liquidità sul sistema bancario e, parzialmente compensati per 67.000 mila euro dal rilascio di un fondo nel bilancio 2023 connesso ad una operazione di cessione di partecipazioni occorsa in anni precedenti;
- all'incremento degli utili su cambi per 1.134 mila euro determinato dall'effetto combinato dei maggiori utili sui finanziamenti a breve e medio lungo termine e sui conti correnti bancari insieme alle valutazioni di fine periodo delle partite commerciali.

13. Oneri finanziari (733.163 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
Oneri finanziari su debiti	542.605	381.088	161.517
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	156	183	(27)
Oneri finanziari su derivati	5.415	6.729	(1.314)
Oneri finanziari su leasing	11	9	2
Svalutazioni di attività finanziarie	175.404	132.845	42.559
Perdita su cambi	9.572	3.541	6.031
Totale oneri finanziari	**733.163**	**524.395**	**208.768**

Gli "**Oneri finanziari**" evidenziano un incremento di 208.768 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, riconducibile prevalentemente:

- all'incremento complessivo degli "Oneri finanziari su debiti" per 161.517 mila euro, coerentemente con quanto evidenziato nel paragrafo relativo ai proventi finanziari, dovuto sia a maggiori oneri da provvista finanziaria poi assegnata alle società del Gruppo FS, sia a una maggiore remunerazione dei conti correnti di tesoreria accentrata delle altre società del Gruppo presso FS, in virtù dei meccanismi di cash pooling vigenti;

- all'incremento di 42.559 mila euro delle "Svalutazioni di attività finanziarie" effettuate nel corso dell'esercizio principalmente imputabili alla svalutazione dei crediti finanziari verso la società Ferrovie del Sud Est di 176.503 mila euro a seguito della sentenza del Consiglio di Stato del 5 agosto 2024, per i cui dettagli si rinvia a quanto descritto alla Nota 20 - Partecipazioni e alla Nota 21 - Attività finanziarie non correnti e correnti; il saldo del 2023 si riferiva principalmente alla svalutazione a seguito degli Impairment test delle società partecipate Anas e Ferrovie del Sud Est pari a 131.216 mila euro;
- all'incremento delle perdite su cambi per 6.031 mila euro determinato dall'effetto combinato delle perdite connesse alle rilevazioni effettuate sui finanziamenti e sui conti correnti bancari insieme alle valutazioni di fine periodo delle partite commerciali.

14. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate (203.724 mila euro)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:

valori in mila euro

	2024	2023	Variazione
IRAP	897		897
IRES	9.422		9.422
Imposte Pillar 2	171		171
Proventi da adesione al consolidato fiscale	(175.008)	(96.892)	(78.116)
Imposte differite e anticipate	(41.793)	19.328	(61.121)
Imposte estere correnti	2.587	923	1.664
Totale imposte sul reddito	**(203.724)**	**(76.641)**	**(127.083)**

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo di 203.724 mila euro dovuto principalmente al provento da adesione consolidato fiscale ed alla fiscalità differita e corrente. L'incremento complessivo di 127.083 mila euro è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei "Proventi da adesione al consolidato fiscale", iscritti per 175.008 mila euro nel 2024 (+78.116 mila euro rispetto al 2023) dovuto principalmente alle maggiori imposte sul reddito trasferite dalle società del Gruppo;
- incremento delle imposte differite e anticipate nette per 61.121 mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla Nota 19 - Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite;
- incremento di imposte dirette IRES ed IRAP pari a +10.319 mila euro, legato alle variazioni in aumento e in diminuzione dovute all'applicazione della normativa fiscale all'utile ante imposte, per la cui determinazione si rinvia alla successiva tabella di riconciliazione aliquota fiscale effettiva;
- incremento delle imposte estere per +1.664 mila euro da pagare in Arabia Saudita sulla commessa Riyadh per effetto dell'avvio delle attività operative.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in mila euro

	2024		2023	
	Euro	%	Euro	%
Utile (Perdita) dell'esercizio	431.305		200.729	
Totale imposta sul reddito	203.895		76.641	
Utile (Perdita) ante imposte	227.410		124.088	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		**24,0%**		**24,0%**
Variazioni in diminuzione:				
Dividendi da partecipazione	(387.120)		(225.782)	
Utilizzi fondi	(11.611)		(70.908)	
Altre variazioni in diminuzione	(15.827)		(17.856)	
Variazioni in aumento:				
Accantonamenti ai fondi	13.168		1.600	
Sopravvenienze passive	1.698		2.600	
Differenza su cambi			2.464	
Svalutazioni e amm. non deducibili	188.136		141.394	
Imposte indeducibili	320		13.477	
Altre variazioni in aumento	23.107		25.323	
Totale imponibile IRES	**39.281**		**(3.600)**	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	**(9.422)**			
IRAP	**(897)**			
Imposte estere	**(2.587)**		**(917)**	
Totale fiscalità differita	**41.793**		**(19.328)**	
Proventi da adesione consolidato fiscale	**175.008**		**96.892**	
Altro	**(171)**		**(6)**	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	**203.724**		**76.641**	



15. Immobili, impianti e macchinari (2.331 mila euro)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce "**Immobili, impianti e macchinari**" a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

Si precisa che nel corso del 2024 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in mila euro

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	72.291	56	9.145	1.227	82.719
Ammortamenti e perdite di valore	(21.948)	(56)	(5.953)		(27.957)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 01.01.2023	**50.343**	**0**	**3.178**	**1.227**	**54.748**
Investimenti				2.138	2.138
Passaggi in esercizio	900		1.725	(2.625)	
Ammortamenti	(1.218)		(893)		(2.111)
Alienazioni e dismissioni			(1.667)	(223)	(1.890)
Altre riclassifiche	20		15	(21)	14
Totale variazioni	**(298)**	**0**	**(820)**	**(731)**	**(1.849)**
Costo storico	73.128	56	5.710	496	79.390
Ammortamenti e perdite di valore	(23.083)	(56)	(3.338)		(26.477)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 31.12.2023	**50.045**	**0**	**2.358**	**496**	**52.899**
Investimenti				279	279
Passaggi in esercizio			646	(646)	
Ammortamenti	(15)		(631)		(646)
Alienazioni e dismissioni	(49.839)		(252)		(50.091)
Altri movimenti			(5)	(105)	(110)
Totale variazioni	**(49.854)**	**0**	**(241)**	**(473)**	**(50.568)**
Costo storico	373	56	6.025	23	6.477
Ammortamenti e perdite di valore	(182)	(56)	(3.894)		(4.132)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 31.12.2024	**191**	**0**	**2.117**	**23**	**2.331**

La variazione complessiva degli immobili, impianti e macchinari pari a 50.568 mila euro è principalmente dovuta alla cessione infragruppo del ramo del patrimonio immobiliare a far data dal 15 gennaio 2024. Per maggiori dettagli si rimanda al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

16. Investimenti immobiliari (0 mila euro)

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce "**Investimenti immobiliari**" ad inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse.

valori in mila euro

	31.12.2024		31.12.2023	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° gennaio				
Costo	357.680	454.888	358.657	451.671
di cui:				
Fondo Ammortamento	(37.150)	(239.715)	(37.152)	(233.397)
Fondo Svalutazione	(113.358)	(33.613)	(114.269)	(33.821)
Valore a bilancio	**207.171**	**181.561**	**207.236**	**184.453**
Variazioni del periodo				
Incrementi				3.655
Riclassifiche			(65)	(7)
Ammortamenti				(6.541)
Dismissioni	(207.171)	(181.561)		
Totale Variazioni	**(207.171)**	**(181.561)**	**(65)**	**(2.893)**
Saldo al 31 dicembre				
Costo			357.680	454.888
di cui:				
Fondo Ammortamento			(37.150)	(239.715)
Fondo Svalutazione			(113.358)	(33.613)
Valore a bilancio	**0**	**0**	**207.171**	**181.561**

La voce "**Investimenti immobiliari**" accoglieva al 31 dicembre 2023 terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi nonché terreni e fabbricati trasferiti a seguito della cessione infragruppo di ramo del patrimonio immobiliare della Società.

17. Diritto di utilizzo beni in leasing (191 mila euro)

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

valori in mila euro

Attività per Diritti d'uso	Fabbricati	Impianti e macchinari	Totale
Costo storico	584	15	599
Ammortamenti e perdite di valore	(166)	(10)	(176)
Consistenza al 31.12.2023	**418**	**5**	**423**
Ammortamenti	(141)	(5)	(146)
Cessazioni contrattuali	(125)		(125)
Altre riclassifiche	39		39
Totale variazioni	**(227)**	**(5)**	**(232)**
Costo storico	373		373
Ammortamenti e perdite di valore	(182)		(182)
Consistenza al 31.12.2024	**191**	**0**	**191**

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

valori in mila euro

Movimentazione delle passività per leasing	2024
Passività del leasing al 1° gennaio	**423**
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	(38)
Rilevazione oneri finanziari	11
Pagamenti	(244)
Altre riclassifiche	39
Passività del leasing al 31 dicembre	**191**

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

valori in mila euro

Impatti a conto economico	2024
Ammortamento dei diritti d'uso	146
Interessi passivi sulle passività del leasing	11
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	6.365
Totale Impatti a conto economico	**6.522**

18. Attività Immateriali (938 mila euro)

La voce "**Attività immateriali**" è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo di software prevalentemente sui sistemi informativi di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio della voce.

valori in mila euro

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	242.844	5.116	247.960
Ammortamenti e perdite di valore	(189.868)		(189.868)
Contributi	(10.090)		(10.090)
Consistenza al 1.1.2023	**42.886**	**5.116**	**48.002**
Investimenti		4.924	4.924
Passaggi in esercizio	6.733	(6.733)	
Ammortamenti	(8.497)		(8.497)
Alienazioni e dismissioni	(40.581)	(2.628)	(43.209)
Altre riclassifiche		(42)	(42)
Totale variazioni	**(42.346)**	**(4.478)**	**(46.824)**
Costo storico	1.941	638	2.580
Ammortamenti e perdite di valore	(1.401)		(1.401)
Consistenza al 31.12.2023	**540**	**638**	**1.178**
Investimenti		635	635
Passaggi in esercizio	687	(687)	
Ammortamenti	(139)		(139)
Alienazioni e dismissioni	(150)	(586)	(736)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"			
Totale variazioni	**398**	**(638)**	**(241)**
Costo storico	2.034		2.034
Ammortamenti e perdite di valore	(1.096)		(1.096)
Consistenza al 31.12.2024	**938**	**0**	**938**

Nel corso del mese di giugno 2024 è stata contrattualizzata l'ulteriore cessione degli asset informatici, inerenti e funzionali all'espletamento dei Servizi ICT verso le società del Gruppo FS, alla società controllata FSTechnology per un valore netto contabile di 150 mila euro.

Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 635 mila euro principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informatici di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica.

19. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite (49.215 mila euro)

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrati la consistenza delle "Attività per imposte anticipate" e delle "Passività per imposte differite", nonché i movimenti intercorsi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in mila euro

	31.12.2023	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2024
Attività per imposte anticipate				
Asset e Rimanenze	134.631		(134.631)	
Fondo rischi	9.964	43	(6.426)	3.581
TFR	2			2
Altro	8.912	42.596	(2.865)	48.643
Totale Attività per imposte anticipate	**153.510**	**42.639**	**(143.922)**	**52.226**
Passività per imposte differite				
Fondo per imposte differite				
Asset e Rimanenze	65.893		(65.893)	
Altro	2.154	846	11	3.011
Totale Fondo imposte differite	**68.048**	**846**	**(65.882)**	**3.011**
Attività nette per imposte anticipate	**85.462**	**41.793**	**(78.040)**	**49.215**
Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	61.822		(61.822)	
Fondo imposte da consolidato fiscale	**61.822**	**0**	**(61.822)**	**0**

Le "**Attività per imposte anticipate**" e le "**Passività per imposte differite**" sono riferibili principalmente alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi e oneri, ed agli effetti derivanti dalla prima applicazione dell'IFRS 9.
L'incremento netto delle attività per imposte anticipate e differite del 2024 per +41.793 mila euro è principalmente dovuto agli accantonamenti ed utilizzi del fondo rischi e oneri e del fondo svalutazioni crediti e per i dividendi iscritti nel 2024 e non ancora incassati; gli altri movimenti di -78.040 mila euro si riferiscono prevalentemente (-78.029 mila euro) al decremento legato alla cessione di ramo del patrimonio immobiliare della Società a far data dal 15 gennaio 2024 ed in via residuale (-11 mila euro) agli altri movimenti rilevati a patrimonio netto dovuti alle variazioni registrate nelle "riserve per utili attuariali per benefici ai dipendenti".
Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES è stato completamente utilizzato nell'anno a copertura parziale delle perdite trasferite dalle società controllate aderenti al consolidato fiscale.

20. Partecipazioni (38.798.167 mila euro)

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio della voce "**Partecipazioni**", raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2024 e 2023.

valori in mila euro

	Valore netto 31.12.2024	Valore netto 31.12.2023	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	38.633.677	38.058.055	364.147
Imprese collegate	53.369	53.369	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	16.001	15.871	
Totale partecipazioni	**38.798.167**	**38.222.414**	**364.147**

Di seguito le variazioni intervenute alla voce "**Partecipazioni**" nell'esercizio 2024.

valori in mila euro

		Movimenti del periodo					
	Valore Netto 31.12.2023	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2024	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate							
Anas SpA	2.745.741					2.745.741	118.000
Fercredit SpA	31.413					31.413	
Ferservizi SpA	8.378					8.378	
Mercitalia Logistic SpA	516.321					516.321	202.170
Nuova Sistemi Urbani SpA	0	624.407			(624.407)	0	
FS Sistemi Urbani SpA	534.094				624.407	1.158.500	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616	11.300				11.916	
Italcertifer SpA	738					738	
Italferr SpA	8.047					8.047	
RFI SpA	32.463.899					32.463.899	
Trenitalia SpA	1.607.137					1.607.137	
Busitalia - Sita nord Srl	48.226					48.226	37.148
Tav Srl in liquidazione	50	50	(50)			50	
FSTechnology SpA	27.578					27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl	60.084		13.216	(73.300)			
FS Italian Railways USA Inc	3.034					3.034	
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	2.199					2.199	
FS International SpA							6.830
FS Security SpA	500					500	
	38.058.055	**635.757**	**13.166**	**(73.300)**	**0**	**38.633.677**	**364.147**
Partecipazioni in imprese collegate							
Metro 5 SpA	30.308					30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061					23.061	
	53.369	**0**	**0**	**0**	**0**	**53.369**	**0**
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto							
T.E.L.T. Sas	95.120	503.480			(503.480)	95.120	
	95.120	**503.480**	**0**	**0**	**(503.480)**	**95.120**	**0**
Altre Imprese							
BCC Bureau Central de Clearing	7					7	
Eurofima SA	14.583					14.583	
Hit Rail B.V.	97					97	
Isfort SpA	61					61	
Treccani SpA	1.000					1.000	
Italiacamp Srl	23					23	
ROAD - Rome Advanced District Road	100	100				200	
Sita SpA in liquidazione (*)						0	
Consorzio Sagitta		30				30	
	15.871	**130**				**16.001**	
Totale partecipazioni	**38.222.414**	**1.139.367**	**13.166**	**(73.300)**	**(503.480)**	**38.798.167**	**364.147**

(*) Il 30 dicembre 2024 l'Assemblea Straordinaria di Sita ha revocato lo stato di liquidazione che avrà effetto dal 18 marzo 2025.

Nel corso dell'esercizio 2024 si sono registrate le seguenti variazioni:

FS Sistemi Urbani - In esecuzione della delibera dell'Assemblea straordinaria di FS del 29 novembre 2023, è stato stipulato in data 10 gennaio 2024 l'atto di scissione mediante scorporo, ai sensi dell'art. 2506.1 c.c., efficace a far data dal 15 gennaio 2024, di parte del patrimonio di FS con assegnazione ad una società beneficiaria di nuova costituzione, denominata Nuova Sistemi Urbani, successivamente fusa in FS Sistemi Urbani. Per effetto di tale operazione, in FS è intervenuta la riduzione del relativo capitale sociale per 624.407 mila euro e la contemporanea emersione di una riserva di capitale di pari importo come contropartita della partecipazione nella società Beneficiaria, ottenuta per effetto del trasferimento del compendio scisso. Per maggiori dettagli, si rimanda al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

Grandi Stazioni Immobiliari - in data 11 novembre 2024 si è perfezionata l'operazione di acquisizione del 40% della partecipazione da parte di FS (già titolare del 60% di quote azionarie) tramite compravendita delle quote possedute da Eurostazioni per un corrispettivo di 11.300 mila euro.

TAV Srl in liquidazione - in data 20 marzo 2024 l'assemblea ha deliberato la copertura di perdite pregresse e di liquidazione e la chiusura della liquidazione con ripianamento di tutti i debiti della società, ricostituendo in via onerosa l'importo di 50 mila euro come versamento in conto capitale da parte del Socio Unico (contributo in conto copertura delle perdite residue). In data 20 dicembre 2024 l'Assemblea di TAV ha approvato il bilancio finale di liquidazione ed il piano di riparto, mentre in data 24 gennaio 2025 la Società TAV è stata cancellata dal Registro delle Imprese.

Ferrovie Sud Est - in data 5 agosto 2024 è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato per effetto della quale sono venute meno le condizioni previste dall'IFRS 10 con riguardo al controllo su FSE da parte del Gruppo FS e, pertanto, da tale data la società è stata esclusa dal perimetro di consolidamento. Il valore della partecipazione, pari a 73.300 mila euro, corrispondente all'aumento di capitale realizzato nel 2018, è stato ripristinato dell'importo svalutato nell'esercizio 2023 a seguito di impairment test. Tale valore è stato totalmente riclassificato come credito finanziario nelle attività finanziarie correnti e successivamente svalutato. Per maggiori dettagli, si rimanda inoltre al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

TELT - la partecipazione ha registrato un incremento per 503.480 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MIT per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7532, in riferimento al Contratto di Programma 2021-2029 per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

ENI Road - incremento della partecipazione a seguito del pagamento (+100 mila euro) per il rinnovo della quota annuale di FS in qualità di socio co-fondatore nel progetto "Road" di Eni SpA avente l'obiettivo di creare un tecnopolo di soggetti pubblico-privati per favorire lo sviluppo di progetti innovativi per la transizione energetica.

Consorzio Sagitta - iscrizione della partecipazione a fronte del versamento della quota consortile di 30 mila euro con cui FS Holding partecipa al 20% per la costituzione Consorzio Sagitta, che ha l'obiettivo di coordinare le attività dei Consorziati finalizzate a veicolare un'offerta 'Made in Italy' di soluzioni e prodotti IT per il settore dei trasporti e della logistica.

Di seguito le variazioni intervenute alla voce Partecipazioni nell'esercizio 2023.

valori in mila euro

		Movimenti del periodo					
	Valore Netto 31.12.2022	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2023	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate							
Anas SpA	2.863.741		(118.000)			2.745.741	118.000
Fercredit SpA	31.413					31.413	
Ferservizi SpA	8.378					8.378	
Mercitalia Logitics SpA	222.628	293.693				516.321	202.169
FS Sistemi Urbani SpA	534.094					534.094	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616					616	
Italcertifer SpA	738					738	
Italferr SpA	8.047					8.047	
RFI SpA	32.463.899					32.463.899	
Trenitalia SpA	1.607.137					1.607.137	
Busitalia - Sita nord Srl	48.226					48.226	37.148
Tav Srl in liquidazione	50					50	
FSTechnology SpA	27.578					27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300		(13.216)			60.084	13.216
FS Italian Railways USA Inc	3.034					3.034	
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	2.199					2.199	
FS International SpA							6.830
FS Security SpA	500					500	
	37.895.578	**293.693**	**(131.216)**	**0**	**0**	**38.058.055**	**377.363**
Partecipazioni in imprese collegate							
Metro 5 SpA	30.308					30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061					23.061	
	53.369	**0**	**0**	**0**	**0**	**53.369**	**0**
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto							
T.E.L.T. Sas	95.120	452.640			(452.640)	95.120	
	95.120	**452.640**	**0**	**0**	**(452.640)**	**95.120**	**0**
Altre Imprese							
BCC Bureau Central de Clearing	7					7	
Eurofima SA	14.583					14.583	
Hit Rail B.V.	97					97	
Isfort SpA	61					61	
Treccani SpA	1.000					1.000	
Italiacamp Srl	23					23	
ROAD - Rome Advanced District Road		100				100	
Sita SpA in liquidazione							
	15.771	**100**				**15.871**	
Totale partecipazioni	**38.059.838**	**746.433**	**(131.216)**	**0**	**(452.640)**	**38.222.414**	**377.363**

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in mila euro

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2024	% di partecipa-zione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2024 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	Roma	2.269.892	(92.011)	2.189.966	100,00%	2.189.966	2.745.741	555.775
Fercredit SpA	Roma	32.500	16.622	104.098	100,00%	104.098	31.413	(72.685)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	6.729	36.349	100,00%	36.349	8.378	(27.972)
Mercitalia Logitics SpA	Roma	385.295	(94.012)	317.322	100,00%	317.322	516.321	198.999
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.784	85.819	1.301.915	100,00%	1.301.915	1.158.500	(143.415)
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	4.000	(972)	31.554	100,00%	31.554	11.916	(19.638)
Italcertifer SpA	Firenze	480	1.343	17.644	55,66%	9.821	737	(9.083)
Italferr SpA	Roma	14.186	52.102	125.710	100,00%	125.710	8.047	(117.662)
RFI SpA	Roma	31.528.425	(99.078)	33.912.044	100,00%	33.912.044	32.463.899	(1.448.144)
Trenitalia SpA	Roma	1.607.138	155.272	3.091.044	100,00%	3.091.044	1.607.138	(1.483.906)
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	73.000	2.225	77.968	100,00%	77.968	48.226	(29.742)
TAV Srl in liquida-zione	Roma	50	(52)	(20)	100,00%	(20)	50	70
FSTechnology SpA	Roma	27.578	500	43.271	100,00%	43.271	27.578	(15.693)
FS Italian Railways USA Inc	San Fran-cisco	3.001	(52)	3.185	100,00%	3.185	3.034	(152)
FS Saudi Arabia for								
Land Transport LLC	Riyadh	2.662	268	3.214	100,00%	3.214	2.199	(1.015)
FS International SpA	Roma	2.740	(510)	2.229	100,00%	2.229		(2.229)
FS Security SpA	Roma	500	1.915	5.434	100,00%	5.434	500	(4.934)
Totale						**41.255.103**	**38.633.677**	**(2.621.426)**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	Milano	53.300	19.880	218.515	36,70%	80.195	30.308	(49.887)
Ferrovie Nord Milano SpA (*)	Milano	230.000	14.237	417.345	14,74%	61.517	23.061	(38.456)
Totale						**141.712**	**53.369**	**(88.343)**
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
T.E.L.T. Sas (**)	Le Bourget du Lac	1.000	0	3.814.105	50,00%	1.907.052	95.121	(1.811.932)
Totale						**1.907.052**	**95.121**	**(1.811.932)**
TOTALE PARTECIPAZIONI						**43.303.867**	**38.782.166**	**(4.521.700)**

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2023

(**) Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Pa. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Alla data di chiusura dell'esercizio gli Amministratori hanno valutato la presenza di perdite di valore di tutte le partecipazioni. Qualora sia stata accertata la presenza di indicatori di perdite di valore, il valore recuperabile di tali partecipazioni è stato verificato confrontandone il valore di carico ed il relativo valore d'uso, determinato secondo le metodologie appropriate alle singole fattispecie e circostanze.

La tabella sotto riportata indica la metodologia e i tassi di attualizzazione utilizzati per le partecipazioni sottoposte ad impairment test a seguito dell'individuazione di indicatori di perdite di valore:

valori in mila euro

CGU	Valore di carico 31.12.2024 (migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Anas SpA	2.745.741	4,90%	
Mercitalia Logitics SpA	516.321	6,28%	1,50%

Per le società con valori di iscrizione maggiori rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto si rappresenta quanto segue:

- per Anas, gli Amministratori hanno ritenuto opportuno verificare la recuperabilità dell'importo di iscrizione della partecipazione tramite il test di impairment che è stato predisposto sulla base dei flussi di cassa del piano economico finanziario 2025-2052 approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas nel mese di marzo 2025.
  In particolare, la configurazione di valore utilizzata per determinare il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari è il "value in use", calcolato, nella fattispecie, utilizzando le proiezioni di flussi di cassa basate sulle previsioni finanziarie del Piano, considerate per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'adeguamento della Concessione fino a tale data, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032, sulla base dell'evoluzione normativa precedentemente descritta al paragrafo 24 - Attività Immateriali del Bilancio Consolidato a cui si rinvia.
  I flussi del piano presentano le seguenti assunzioni:
  a) i valori degli investimenti fino al 2034 sono stati determinati tenendo conto degli investimenti attualmente in corso di esecuzione e del complessivo



portafoglio progetti del Contratto di Programma 2021-2025, b) i valori degli investimenti degli anni successivi sono stati stimati tenendo in considerazione una lieve riduzione, con una crescita solo per l'adeguamento dei prezzi previsto dai quadri economici; c) i costi correlati agli investimenti sono stati stimati con le stesse assunzioni sopra riportate e d) le altre voci di costo sono state stimate sulla base delle previsioni di crescita dell'inflazione prevista. Ai fini della determinazione del valore recuperabile, è stata inclusa anche una stima del valore residuo attualizzato (terminal value), basato sull'ipotesi che esso sia pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. Tale valore residuo si riferisce sostanzialmente al valore dell'attivo fisso a fine 2052. I flussi finanziari attesi dalla CGU sono stati attualizzati in base ad un tasso di sconto ("WACC") pari al 4,9%, ritenuto adeguato ad attualizzare tali flussi finanziari. Dall'impairment test non sono emerse perdite di valore della partecipazione da riflettere in bilancio al 31 dicembre 2024. Tenendo conto delle ipotesi chiave sopra riportate, l'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione (WACC +/-0,5%), a parità di altre condizioni, comporterebbe rispettivamente nel primo caso una svalutazione di 67.000 mila euro e nel secondo caso un valore positivo (headroom) di 197.000 mila euro. Qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.

- per Mercitalia Logistics è stato eseguito nel 2024 un test di impairment sul valore di iscrizione della partecipazione, i cui flussi di cassa sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento della stima e desumibili per il periodo esplicito dal Piano Industriale per il periodo 2025-2029 approvato dal Consiglio di Amministrazione della società. In particolare, il value in use è stato stimato applicando il metodo del Discounted Cash Flow, mediante la formula che considera l'attualizzazione dei flussi analiticamente attesi nell'orizzonte di durata dei piani previsionali e la determinazione, laddove possibile analizzando i singoli business, di un terminal value successivamente a tale orizzonte temporale. Il costo medio del capitale investito (WACC) risultato al 31 dicembre 2024 è pari allo 6,28%. Il test di impairment ha dato esito negativo e pertanto non si è proceduto con la svalutazione in bilancio della stessa. L'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione e al growth rate (+/- 50 basis points) non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate.



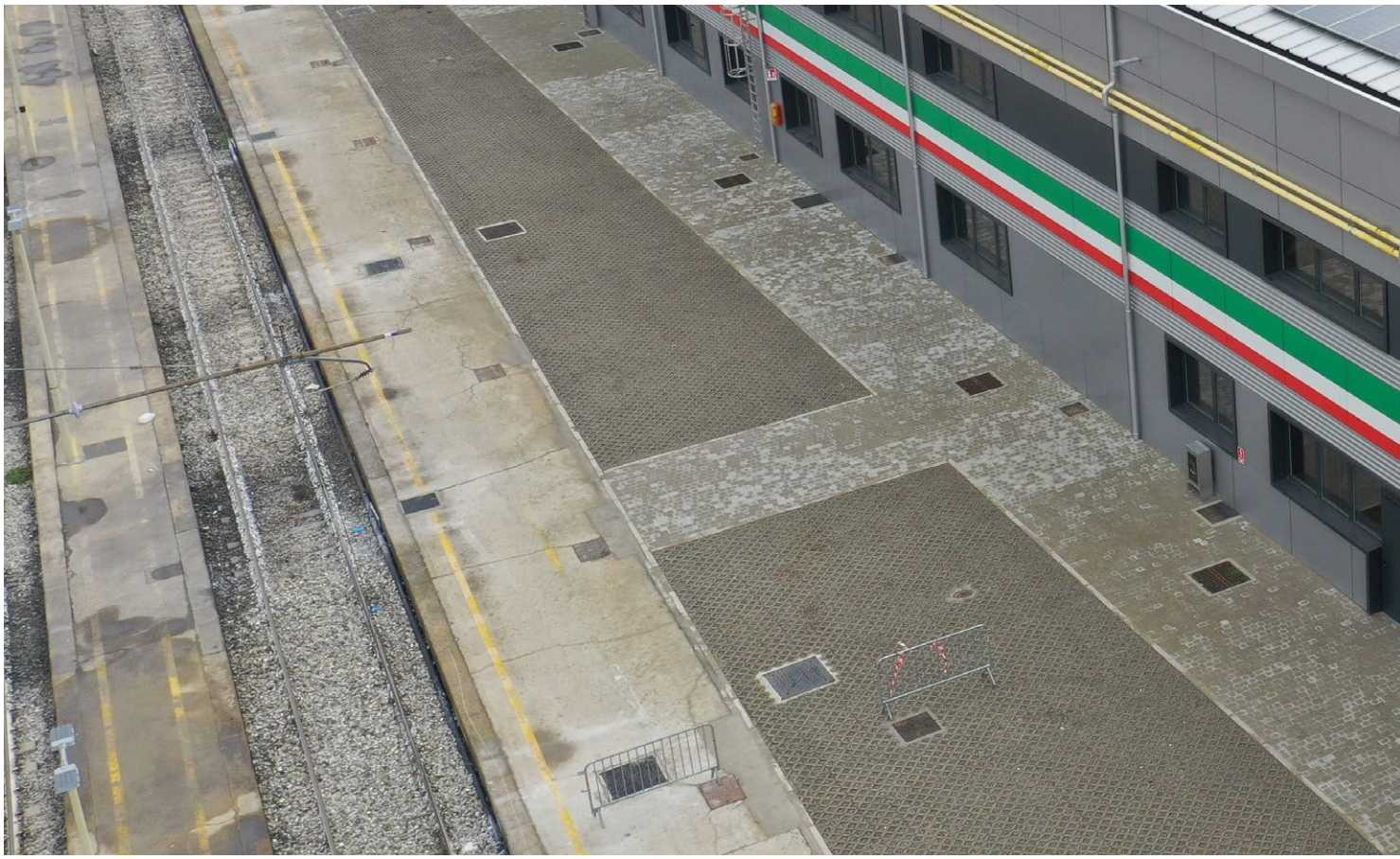
Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate e a controllo congiunto. I dati si riferiscono ai bilanci 2024 e 2023.

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2024	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita
Partecipazione in imprese collegate				
FNM SpA (*)	14,74%	336.927	1.108.324	
Metro 5 SpA	36,70%	122.585	581.335	
Partecipazione a controllo congiunto				
T.E.L.T. Sas	50,00%	1.469.129	4.177.913	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2023

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2023	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita
Partecipazione in imprese collegate				
FNM SpA (*)	14,74%	166.483	1.141.792	3.912
Metro 5 SpA	36,70%	117.710	600.753	
Partecipazione a controllo congiunto				
T.E.L.T. Sas (**)	50,00%	493.810	3.137.405	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2022
(**) Nell'esercizio corrente è stata effettuata una diversa classificazione dei dati e, al fine di una migliore comparabilità, sono stati riclassificati anche i dati dell'esercizio precedente.

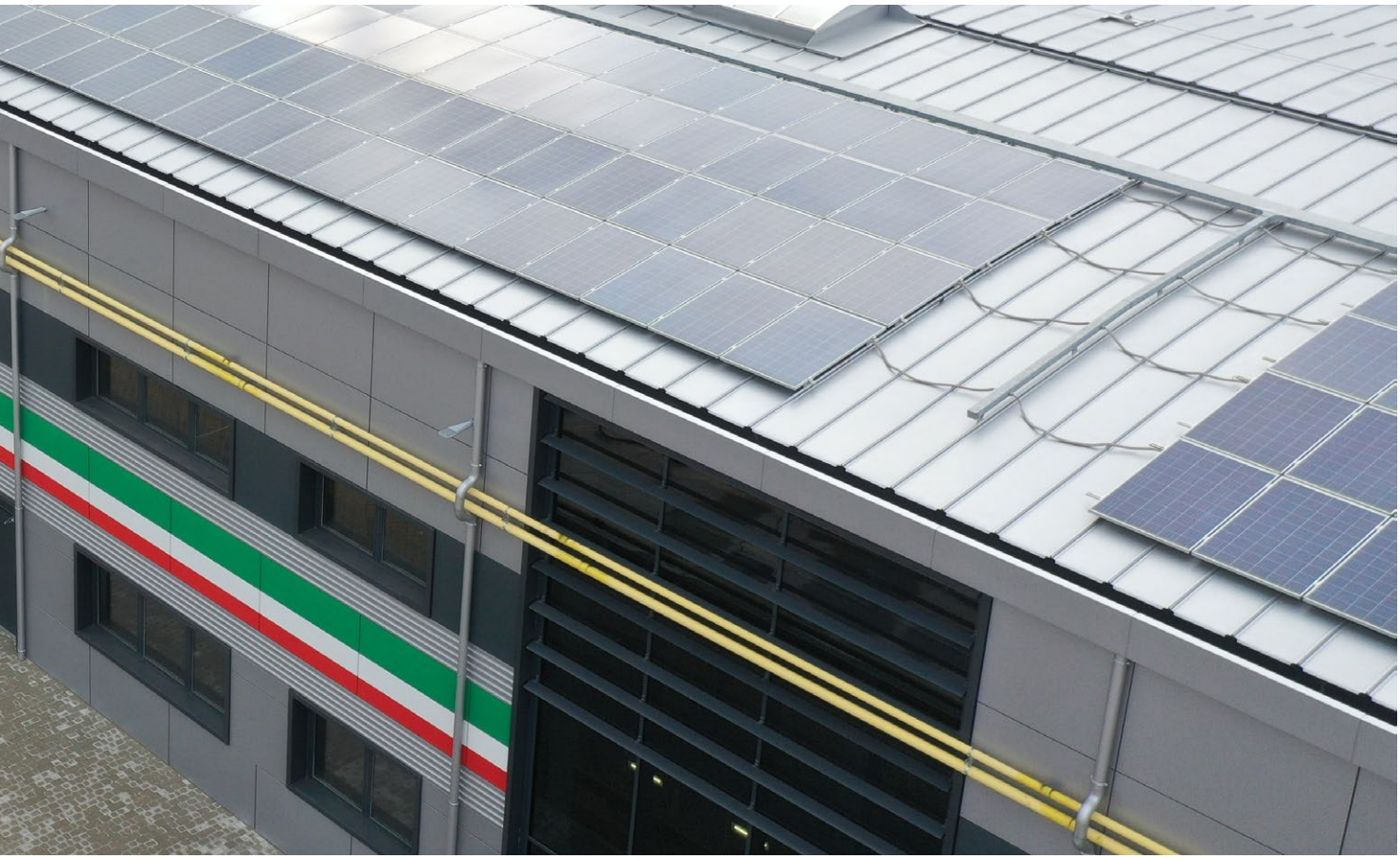


valori in mila euro

Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
1.445.250	355.420	672.485	1.027.905	119.965	105.728	14.237
703.920	90.540	394.859	485.399	84.256	64.367	19.889
5.647.042	1.463.074	4.183.101	5.646.175	14.440	14.440	

valori in mila euro

Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
1.312.187	218.593	680.467	899.060	85.478	77.448	8.031
718.463	89.965	417.359	507.324	81.308	61.691	19.618
3.631.215	456.480	3.173.868	3.630.348	12.651	12.651	



21. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati) (16.416.881 mila euro)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle "**Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)**" alla fine dei due esercizi a confronto.

valori in mila euro

Valore contabile									
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura		367	367		277	277		90	90
Finanziamenti a medio/lungo termine	9.008.865	1.851.123	10.859.988	10.068.753	1.273.332	11.342.085	(1.059.888)	577.791	(482.097)
Crediti per finanziamenti a breve		5.544.344	5.544.344		2.535.396	2.535.396		3.008.948	3.008.948
Altri crediti finanziari	3.964	8.218	12.182	1.234	2.908	4.142	2.730	5.310	8.040
Totale attività finanziarie non correnti e correnti	**9.012.829**	**7.404.052**	**16.416.881**	**10.069.986**	**3.811.913**	**13.881.899**	**(1.057.158)**	**3.592.139**	**2.534.981**

Le Attività finanziarie, nel corso del 2024, hanno subito un incremento complessivo pari a 2.534.981 mila euro.

I "Finanziamenti a medio/lungo termine" al 31 dicembre 2024 sono relativi ai finanziamenti concessi alle società del Gruppo, principalmente alle società controllate RFI e Trenitalia per complessivi 9.750.073 mila euro, di cui 7.118.618 mila euro afferenti al Programma Euro Medium Term Notes e 1.992.900 mila euro afferenti al Programma Eurofima. Il valore della voce è esposto al netto del fondo svalutazione derivante dall'applicazione dell'IFRS 9 pari a 6.767 mila euro.
La Società nel corso dell'esercizio ha concesso finanziamenti a medio/lungo termine per un ammontare complessivo di 317.226 mila euro nei confronti principalmente di Trenitalia, FSTechnology, TX Logistics, Qbuzz, Treni Turistici Italiani, Terminal Alptransit e Busitalia Sita Nord.
A tali incrementi, si contrappongono i rimborsi effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 729.345 mila euro, prevalentemente riconducibili alle società RFI, Trenitalia, Mercitalia Rail, Busitalia Sita Nord, FSTechnology, TX Logistics, Bluferries, Mercitalia Intermodal e Hellenic Train.
Nel corso dell'esercizio a seguito della sentenza del Consiglio di Stato del 5 agosto 2024, sono venute meno le condizioni previste dall'IFRS 10 con riguardo al controllo sulla partecipata Ferrovie del Sud Est da parte del Gruppo FS e pertanto la società è stata esclusa dal perimetro di consolidamento da tale data. I finanziamenti verso di essa, precedentemente iscritti come "Finanziamenti a medio/lungo termine" verso società controllate, sono stati riclassificati come "Crediti per finanziamenti a breve" verso terzi per un totale di 81.260 mila euro. Per maggiori dettagli, si rinvia al capitolo "Principali Eventi" della Relazione sulla Gestione.

L'incremento dei "Crediti per finanziamenti a breve" dell'esercizio pari a 3.008.948 mila euro è essenzialmente dovuto alla maggiore provvista a breve termine concessa alle società del Gruppo al netto dei rimborsi dell'esercizio per un ammontare complessivo di 2.858.208 mila e all'incremento crediti per interessi maturati e non liquidati per un ammontare pari 1.354 mila euro. La voce accoglie inoltre al 31 dicembre 2024 incassi in transito relativi al Conto di tesoreria Centrale dello Stato per un ammontare pari a 149.386 mila euro. Come precedentemente descritto, la voce include l'incremento per la riclassifica del credito finanziario concesso alla società Ferrovie del Sud Est per un ammontare pari a 81.260 mila euro e l'ammontare della partecipazione riclassificata a credito finanziario per un ammontare di 73.300 mila euro oltre interessi pari a 21.167 mila euro. La voce accoglieva già un credito a breve termine di 14.047 mila euro nei confronti di

Ferrovie del Sud Est. Il totale del credito pari a 189.774 mila euro è stato integralmente svalutato a seguito di valutazione di recuperabilità secondo IFRS 9.

Sulla base di quanto previsto dall'articolo 2467 c.c. i finanziamenti concessi il cui rimborso è postergato rispetto alla soddisfazione degli altri creditori ammontano a complessivi 269.115 mila euro.

L'incremento della voce "Altri crediti finanziari", pari a 8.040 mila euro, è dovuto essenzialmente ai maggiori crediti finanziari verso gli istituti di credito per l'accensione, nel corso del 2024, della nuova linea di credito committed e revolving i cui fondi sono utilizzati per soddisfare le esigenze di liquidità del Gruppo e che sono stati allocati tramite prestiti intercompany alle società controllate. La voce, nello specifico, accoglie i risconti attivi per i costi per le up front fees relativi alle linee di credito committed.

Per ulteriori informazioni in merito alle operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio, si rimanda al paragrafo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

22. Altre attività non correnti e correnti (2.306.438 mila euro)

valori in mila euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		448.255	448.255	1	262.394	262.395	(1)	185.861	185.860
Crediti per IVA	5.504		5.504	6.141		6.141	(637)		(637)
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.718.541	71.836	1.790.376	1.786.186	507.670	2.293.856	(67.646)	(435.834)	(503.480)
Altre Amministrazioni dello Stato		14	14	11	21	32	(11)	(7)	(17)
Debitori diversi e ratei/risconti	14.847	8.622	23.469	1.288	3.915	5.203	13.559	4.707	18.266
Crediti per consolidato fiscale		41.372	41.372		7.345	7.345		34.026	34.026
Valore Lordo Altre attività	**1.738.891**	**570.098**	**2.308.989**	**1.793.627**	**781.345**	**2.574.972**	**(54.735)**	**(211.247)**	**(265.982)**
Fondo svalutazione	(1.128)	(1.423)	(2.551)	(1.074)	(1.609)	(2.683)	(54)	186	132
Totale Altre attività	**1.737.763**	**568.675**	**2.306.438**	**1.792.553**	**779.736**	**2.572.289**	**(54.789)**	**(211.061)**	**(265.850)**

La voce "**Altre attività non correnti e correnti**" ha subito un decremento totale di 265.850 mila euro per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento degli "Altri crediti verso società del Gruppo" per 185.860 mila euro dovuto all'effetto combinato dell'aumento dei crediti verso RFI per il dividendo 2023 (+100.000 mila euro), dell'aumento dei crediti verso RFI e FS Sistemi Urbani per l'operazione di cessione dello Scalo Farini - San Cristoforo (+108.121 mila euro), per la quale si rimanda al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione, compensato dalla riduzione dei crediti per incassi ricevuti dal Gruppo (-11.879 mila euro) e dalla riduzione dei crediti per Iva di Gruppo (-10.382 mila euro);
- decremento dei crediti "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti", che si riferiscono al trasferimento effettuato a TELT Sas per la realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione, a valere sul capitolo 7532, per gli incassi ricevuti nell'anno per un totale di 503.480 mila euro. Il trasferimento dei contributi dal MIT verso TELT Sas è già descritto nella Nota 20 - Partecipazioni;
- incremento dei "Debitori diversi e ratei/risconti" per 18.266 mila euro principalmente attribuibile alla commessa Riyadh per la costituzione di un deposito cauzionale (+13.667 mila euro) a garanzia dell'esecuzione dei lavori ed ai maggiori crediti tributari per imposte estere da recuperare (+5.269 mila euro);

- incremento dei "Crediti per consolidato fiscale" per 34.026 mila euro dovuto alle maggiori imposte ricevute dalle società del Gruppo: per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 14 - Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate;
- incremento del "Fondo svalutazione" per 132 mila euro rispetto al periodo precedente che riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione dell'IFRS 9.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

valori in mila euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Nazionali	2.294.417	2.573.030	(278.613)
Paesi dell'area euro	325	1.614	(1.289)
Regno Unito	81	155	(74)
Altri paesi europei non UE	1	8	(7)
Stati Uniti	30	151	(121)
Altri paesi	14.135	14	14.121
Totale Attività correnti e non correnti	**2.308.989**	**2.574.972**	**(265.983)**

23. Rimanenze (0 mila euro)

valori in mila euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Immobili e Terreni Trading		502.976	(502.976)
Fondo svalutazione		(168.950)	168.950
Totale Rimanenze	**0**	**334.026**	**(334.026)**

A seguito dell'operazione di cessione del patrimonio immobiliare della Società, le rimanenze, interamente composte da beni immobili destinati alla vendita, sono state trasferite, come precedentemente descritto.

24. Crediti commerciali non correnti e correnti (179.546 mila euro)

valori in mila euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari		13.671	13.671	2.564	175.567	178.131	(2.564)	(161.896)	(164.460)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche		2.842	2.841		4.244	4.244		(1.402)	(1.402)
Crediti verso società del Gruppo	17.970	150.842	168.812		212.863	212.863	17.970	(62.021)	(44.051)
Valore lordo crediti commerciali	**17.970**	**167.355**	**185.324**	**2.564**	**392.674**	**395.238**	**15.406**	**(225.319)**	**(209.913)**
Fondo svalutazione		(5.779)	(5.779)	(10)	(21.687)	(21.697)	10	15.908	15.918
Totale crediti commerciali	**17.970**	**161.576**	**179.546**	**2.554**	**370.987**	**373.541**	**15.416**	**(209.411)**	**(193.995)**

I **Crediti commerciali** subiscono nel 2024 una variazione in diminuzione di 209.913 mila euro principalmente per gli incassi ricevuti relativi in gran parte alla commessa Metro Riyadh (138.394 mila euro) ed in parte residuale ai servizi resi dalla Holding FS (32.139 mila euro). L'ulteriore variazione pari 39.380 mila euro è imputabile all'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS divenuta efficace a far data da gennaio 2024.
La natura dei crediti verso parti correlate è dettagliata alla successiva Nota 40 - Rapporti con parti correlate.
Il "Fondo svalutazione" si è decrementato complessivamente di 15.918 mila euro, rispetto al periodo precedente. Tale variazione, include la riduzione del fondo dovuta alla cessione dei crediti inerenti al ramo immobiliare (18.000 mila euro) e l'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile IFRS 9 per un ammontare pari a -2.169 mila euro.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

valori in mila euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Nazionali	176.010	246.148	(70.138)
Paesi dell'area euro	1.523	1.596	(73)
Regno Unito	62	59	3
Altri paesi europei (UE non euro)		7	(7)
Altri paesi europei non UE	24		24
Altri paesi	7.705	147.428	(139.723)
Totale Crediti commerciali non correnti e correnti	**185.324**	**395.238**	**(209.913)**

25. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (313.420 mila euro)

valori in mila euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali	263.955	1.403.189	(1.139.234)
Denaro e valori in cassa	24	25	(1)
Conto di tesoreria Centrale dello Stato	49.583	101.717	(52.134)
Totale	**313.562**	**1.504.931**	**(1.191.369)**
Fondo svalutazione	(142)	(570)	428
Totale al netto del fondo svalutazione	**313.420**	**1.504.361**	**(1.190.941)**

Il decremento della voce al 31 dicembre 2024 ammonta a 1.190.941 mila euro ed è attribuibile principalmente alla diminuzione dei depositi bancari e postali per 1.139.234 mila euro, dovuta all'impiego della provvista finanziaria realizzata nel mese di dicembre 2023 e utilizzata nel corso del 2024, nonché alla riduzione della disponibilità sul conto di tesoreria Centrale dello Stato per 52.135 mila euro.
Per maggiori dettagli relativi alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

26. Crediti tributari (81.699 mila euro)

I crediti tributari, che ammontano nel 2024 a 81.699 mila euro con una variazione in diminuzione di 9.140 mila euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2023, si riferiscono per 99.240 mila euro principalmente ai crediti IRES rivenienti dal consolidato fiscale ed alle ritenute d'acconto di Gruppo al netto di un Fondo Svalutazione Crediti iscritto nel 2024 per 17.541 mila euro a copertura del credito per ritenute d'acconto chieste relative ad anni precedenti.

27. Patrimonio netto (40.191.205 mila euro)

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2024 delle principali voci di Patrimonio netto sono riportate analiticamente nel relativo prospetto che segue gli schemi di Bilancio.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2024 è interamente sottoscritto e versato e costituito da 31.062.952.307 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.062.952.307 euro. In particolare, si evidenzia che nel corso del 2024:

- l'operazione di scissione per scorporo del ramo immobiliare ha determinato una riduzione del capitale sociale per 624.407 mila euro e contemporaneamente la rilevazione di una riserva di patrimonio netto di pari ammontare come contropartita della partecipazione dapprima nella Nuova Sistemi Urbani fusasi successivamente in FS Sistemi Urbani;
- in esecuzione dell'operazione di rimodulazione del Patrimonio netto di FS, così come deliberata dall'Assemblea del 29 novembre 2023, in data 25 marzo 2024 si è perfezionata la riduzione del capitale sociale di FS ex art. 2445 del Codice civile; pertanto, il capitale sociale di FS è passato da euro 38.579.767 mila euro (già al netto della riduzione del capitale sociale per 624.407 mila euro sopra menzionata) a 31.062.952 mila euro;
- le operazioni contabili precedentemente descritte non hanno determinato alcun impatto sul valore complessivo del Patrimonio netto di FS; per maggiori dettagli si rimanda al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

Riserva legale

Al 31 dicembre 2024 la riserva legale ammonta a 6.212.590 mila euro e si è incrementata di 6.141.221 mila euro per effetto dell'operazione di rimodulazione sopra descritta, a seguito della quale la riserva legale ha raggiunto la capienza del 5% del capitale sociale.

Riserve diverse

A seguito delle operazioni precedentemente descritte, di scissione per scorporo e di rimodulazione del patrimonio netto, è stata costituta la riserva interamente disponibile di 2.000.000 mila euro.

Riserve di valutazione

Le Riserve di valutazione includono gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto (TFR), della Carta di Libera Circolazione (CLC) e della variazione di Fair Value sui Derivati. Al 31 dicembre 2024 la riserva, al netto dell'effetto imposte, ammonta complessivamente a 298 mila euro.

Riserva per utili (perdite) portate a nuovo

La Riserva per utili/perdite portate a nuovo, pari a 915.364 mila euro, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2023 e degli anni precedenti.

Risultato di esercizio

L'utile dell'esercizio 2024 è pari a 431.134 mila euro. Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.

valori in mila euro

	Importi al 31.12.2024 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di utilizzo
Capitale Sociale	**31.062.952**	**31.062.952**		
Riserva legale	6.212.590	6.212.590		B
Riserve diverse	2.000.000	2.000.000		A, B, C
Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)	(88)			A, B
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	386		386	A, B
Riserva per utili (perdite) portate a nuovo	915.364		915.364	A,B,C
Totale	**40.191.205**	**39.275.543**	**915.750**	

Legenda:
A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci

28. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (14.448.657 mila euro)

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della Società valutate al costo ammortizzato:

valori in mila euro

	Valore Contabile		
Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	**31.12.2024**	**31.12.2023**	**Variazione**
Prestiti obbligazionari	7.720.998	9.113.353	(1.392.355)
Finanziamenti da banche	1.417.016	1.067.409	349.607
Totale	**9.138.014**	**10.180.763**	**(1.042.749)**

valori in mila euro

	Valore Contabile		
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di Finanziamenti a medio/lungo termine	**31.12.2024**	**31.12.2023**	**Variazione**
Prestiti obbligazionari (breve termine)	1.597.360	456.325	1.141.035
Finanziamenti da banche (breve termine)	3.713.275	2.744.958	968.317
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	8	5	3
Totale	**5.310.643**	**3.201.288**	**2.109.355**
Totale Finanziamenti	**14.448.657**	**13.382.051**	**1.066.606**

Nel corso del 2024, l'ammontare dei "Prestiti obbligazionari" (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è decrementato di 251.320 mila euro per i rimborsi effettuati di ammontare complessivo pari a 353.732 mila euro e per la riduzione degli interessi passivi su prestiti obbligazionari per un ammontare di 3.831 mila euro. A tali decrementi, si contrappone la sottoscrizione di un nuovo bond, a valere sul Programma EMTN ed interamente sottoscritto dalla Banca europea per gli investimenti (BEI), per un ammontare di 100.000 mila euro a tasso variabile e una durata pari a 12 anni. Si precisa che la voce si è decrementata per effetto della valutazione periodica del derivato di copertura Fair Value Hedge che ha generato nel periodo un differenziale di 2.736 mila euro.

Per ulteriori informazioni in merito alle operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio, si rimanda al paragrafo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

La voce "Finanziamenti da banche" (sia quota a medio/lungo che quota a breve) presenta una variazione in aumento di 1.317.924 mila euro, principalmente per l'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- in data 15 gennaio 2024, nell'ambito dell'assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore della società controllata Nuova Sistemi Urbani, sono stati trasferiti alla stessa due prestiti bancari sottoscritti con Caixa ed Intesa Sanpaolo per un totale di 200.000 mila euro, precedentemente in capo a FS;
- sottoscrizione di cinque contratti di finanziamento per un importo complessivo di 350.000 mila euro con scadenze entro il 2029;
- avvio del programma di Euro-Commercial Paper (ECP): al 31 dicembre 2024 la Società ha effettuato 10 emissioni di ECP con un debito di 320.000 mila euro;
- rimborsi delle quote capitale per prestiti, finanziati da Intesa San Paolo, Unicredit e BPM per 500.000 mila euro;
- incremento della provvista a breve termine per 1.350.692 mila euro legata alle esigenze di liquidità e operative del Gruppo.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

valori in mila euro

				31.12.2024		31.12.2023	
Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di Scadenza	Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
EUROFIMA SERIE 13	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	190.000	190.676	190.000	191.000
EUROFIMA SERIE 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	100.000	100.356	100.000	100.526
EUROFIMA SERIE 15	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	128.700	129.765	128.700	130.072
EUROFIMA SERIE 16	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	116.000	116.414	116.000	116.612
EUROFIMA SERIE 18	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024			122.200	122.742
EUROFIMA SERIE 19	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	65.700	66.246	65.700	66.403
EUROFIMA SERIE 26	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	43.339	42.500	43.375
EUROFIMA SERIE 27	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	201.493	200.000	201.980
EUROFIMA SERIE 28	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	201.461	200.000	201.947
EUROFIMA SERIE 29	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.702	200.000	201.014
EUROFIMA SERIE 30	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	240.000	241.844	240.000	242.428
EUROFIMA SERIE 31	EUR	Euribor 6 m + Spread	2041	250.000	251.532	250.000	252.093
EUROFIMA SERIE 32	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	160.000	161.169	160.000	161.558
EUROFIMA SERIE 33	EUR	Euribor 6 m + Spread	2033	100.000	100.128	100.000	100.162
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	300.000	300.031	300.000	300.126
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	Tasso fisso 1,65%	2031	49.895	50.256	49.879	50.240
EMTN PROGR. TR. 6	EUR	Tasso fisso 1,50%	2025	999.781	1.007.507	999.340	1.007.045
EMTN PROGR. TR. 8	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	100.000	100.085	100.000	100.144
EMTN PROGR. TR. 9	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	202.252	200.000	202.729
EMTN PROGR. TR. 10	EUR	Tasso fisso 1,12%	2026	699.844	703.641	699.738	703.525
EMTN PROGR. TR. 11	EUR	Tasso fisso 1,03%	2029	99.912	100.329	99.892	100.308
EMTN PROGR. TR. 12	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	140.000	140.124	140.000	140.093
EMTN PROGR. TR. 13	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024			190.000	190.117
EMTN PROGR. TR. 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2032	100.000	102.061	112.500	115.003
EMTN PROGR. TR. 15	EUR	Tasso fisso 0,64%	2030	250.000	250.123	250.000	250.123
EMTN PROGR. TR. 17	EUR	Tasso fisso 0,37%	2028	997.287	1.000.184	996.465	999.354
EMTN PROGR. TR. 18	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	316.129	316.386	338.710	338.922
EMTN PROGR. TR. 19	EUR	Euribor 6 m + Spread	2039	193.548	197.908	200.000	204.870
EMTN PROGR. TR. 20	EUR	Tasso fisso 3,75%	2027	1.097.525	1.127.135	1.096.455	1.125.983
EMTN PROGR. TR. 21	EUR	Tasso fisso 4,125%	2029	597.341	612.462	596.780	611.860
EMTN PROGR. TR. 22	EUR	Tasso fisso 4,5%	2033	495.234	508.981	494.763	508.472
EMTN PROGR. TR. 23	EUR	Euribor 6 m + Spread	2040	500.000	500.946	500.000	501.390
EMTN PROGR. TR. 24	EUR	Euribor 6 m + Spread	2040	100.000	100.298		
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024			199.936	200.214
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024			49.978	50.106
TLTRO (UNICREDIT)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024			199.953	200.298
TLTRO BPM	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024			99.986	100.035
TLTRO CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024			149.940	150.187
Finanziamento CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	99.762	101.807	149.655	152.792

valori in mila euro

				31.12.2024		31.12.2023	
Creditore	**Valuta**	**Tasso di interesse Nominale**	**Anno di Scadenza**	**Valore Nominale**	**Valore Contabile**	**Valore Nominale**	**Valore Contabile**
Finanziamento CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	149.726	152.598	99.717	101.940
Finanziamento BNL	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	99.871	100.313	99.808	100.423
Finanziamento Unicredit	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	299.467	301.045	299.413	301.503
Finanziamento BPER	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	119.713	120.345	119.648	120.484
Finanziamento BBVA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	99.721	100.245	99.658	100.352
Finanziamento CA-CIB	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	199.602	200.615	199.511	200.839
Finanziamento BNL	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	59.826	60.214		
Finanziamento Barclays	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	49.927	50.232		
Finanziamento ING	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	69.762	70.154		
Finanziamento Unicredit	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	69.784	70.220		
Finanziamento BPM	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	99.854	100.210		
Totale Finanziamenti (*)				**10.646.412**	**10.753.831**	**11.246.824**	

(*) Il valore contabile dei finanziamenti non comprende al 31.12.2024 la provvista a breve pari a 3.702.294 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a - 9.801 mila euro. Lo stesso valore al 31.12.2023 non comprende la provvista a breve pari a 2,033.193 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a - 12.536 mila euro e debiti finanziari verso società del Gruppo per 5 mila euro.



Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale Riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2024, confrontata con il 31 dicembre 2023:

valori in mila euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**(1.522.980)**	**(898.966)**	**(624.014)**
Conto di tesoreria Centrale dello Stato	(49.535)	(101.653)	52.118
Strumenti finanziari derivati	1.069	1.353	(284)
Finanziamenti da banche	3.713.275	2.744.958	968.317
Prestiti obbligazionari	1.597.360	456.325	1.141.035
Conto corrente intersocietario	874.032	1.204.684	(330.652)
Crediti finanziari	(7.403.685)	(3.811.636)	(3.592.049)
Depositi bancari e postali	(263.885)	(1.402.708)	1.138.823
Debiti finanziari correnti IFRS 16	83	169	(85)
Altri debiti finanziari	8.306	9.542	(1.236)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**136.686**	**123.685**	**13.001**
Strumenti finanziari derivati	9.916	12.654	(2.737)
Finanziamenti da banche	1.417.016	1.067.409	349.607
Prestiti obbligazionari	7.720.998	9.113.353	(1.392.356)
Crediti finanziari	(9.011.353)	(10.069.986)	1.058.634
Debiti finanziari non correnti IFRS 16	109	255	(147)
Totale complessivo	**(1.386.294)**	**(775.281)**	**(611.014)**

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie, secondo quanto richiesto dall'Amendment allo IAS 7.

valori in mila euro

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2023	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetto da movimentazione conto corrente intersocietario	Effetti non monetari		31.12.2024
				IFRS 9	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(1.504.361)	1.190.940				(313.420)
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio/lungo termine	13.382.051	1.266.900			(200.294)	14.448.657
Variazione delle altre attività finanziarie	(13.881.899)	(2.461.987)	(1.049)	1.444	(73.390)	(16.416.882)
Variazione delle altre passività finanziarie	1.228.928	2.095	(330.446)		(5.226)	895.350
Totale	**(775.281)**	**(2.052)**	**(331.496)**	**1.444**	**(278.910)**	**(1.386.294)**

29. Benefici ai dipendenti (4.192 mila euro)

valori in mila euro

	31.12.2024	31.12.2023
Valore attuale obbligazioni TFR	3.984	4.284
Valore attuale obbligazioni CLC	208	221
Totale valore attuale obbligazioni	**4.192**	**4.505**

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli Altri benefici).

valori in mila euro

	31.12.2024	21.12.2023
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	4.505	5.364
Service Costs	5	4
Interest cost (*)	156	183
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto (**)	(56)	41
- da cambiamenti assunzioni demografiche	(10)	
- da cambiamenti assunzioni finanziarie	(35)	117
- derivanti dall'esperienza	(11)	(75)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(418)	(1.087)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**4.192**	**4.505**

(*) con rilevazione a Conto Economico
(**) al netto degli effetti fiscali

La variazione in diminuzione del fondo TFR e della CLC, pari a circa 313 mila euro, è imputabile principalmente:

- alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (-315 mila euro) ed ai trasferimenti dei dipendenti da/presso altre società del Gruppo (-88 mila euro);
- alla differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione ed il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, che costituisce l'importo degli (utili)/perdite attuariali. Tale calcolo ha generato una perdita attuariale di 56 mila euro rispetto alla perdita generata nel 2023, pari a 41 mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

valori in mila euro

	31.12.2024	21.12.2023
Tasso di attualizzazione TFR	3,18%	3,08%
Tasso di attualizzazione CLC	3,38%	3,17%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+1)	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione TFR (Anno+1)	2,00%	2,00%
Tasso di inflazione CLC (Anno+1)	2,00%	2,00%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle sensitivity effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nella tabella è fornita la durata (duration) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in mila euro

	TFR	CLC
Tasso di inflazione +0,25%	4.023	215
Tasso di inflazione -0,25%	3.944	200
Tasso di attualizzazione +0,25%	3.922	202
Tasso di attualizzazione -0,25%	4.047	214
Tasso di turnover + 1%	3.994	
Tasso di turnover - 1%	3.972	
Service Cost		5
Duration del piano	7	13
Erogazione 1° anno	685	16
Erogazione 2° anno	334	16
Erogazione 3° anno	182	15
Erogazione 4° anno	337	15
Erogazione 5° anno	264	15

30. Fondo per rischi ed oneri (12.109 mila euro)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2024 dei Fondi per rischi ed oneri.

valori in mila euro

Descrizione	31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi e Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2024
Fondo incentivo all'esodo (*)	8.300	10.000	(8.300)		10.000
Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito	522			(522)	0
Fondo contenzioso personale	67	15	(4)	(3)	75
Fondo contenzioso terzi	5.967		(5.553)		414
Altri fondi diversi	18.841	1.620	(16.180)	(2.662)	1.620
Totale fondo per rischi ed oneri	**33.697**	**11.635**	**(30.037)**	**(3.186)**	**12.109**

* per una migliore rappresentazione il saldo del fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito riferito al processo di change management è stato riclassificato in dedicato "Fondo incentivo all'esodo".

Il "Fondo incentivo all'esodo" è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale dirigente coinvolto nel processo di change management, precedentemente inserito all'interno del "Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito". Il saldo del fondo al 31 dicembre 2024 è imputabile agli accantonamenti effettuati nel periodo di riferimento ed i relativi utilizzi, per i cui dettagli si rinvia alla Nota 6 - Costo del personale.

Il "Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito" costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito è stato rilasciato nel corso del 2024 essendo giunti a conclusione i relativi progetti attivati nel corso degli esercizi precedenti.

Il "Fondo contenzioso personale" posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso con il personale è

stato utilizzato per 4 mila euro per sentenze sfavorevoli. Sono, inoltre, stati stanziati ulteriori accantonamenti dell'anno per 15 mila euro e rilasci per esubero fondi per 3 mila euro.

Il "Fondo contenzioso terzi" è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti. Il fondo in questione si è ridotto a seguito della cessione del ramo del patrimonio immobiliare della società. Per maggiori dettagli, si rimanda al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

Gli "Altri fondi diversi" sono relativi a fondi per altri rischi ed oneri futuri. Il fondo si è ridotto a seguito della cessione di ramo del patrimonio immobiliare della società ed al rilascio imputabile alla conclusione favorevole di questioni contrattuali con una società partecipata dalla Holding FS. Il saldo residuo del fondo al 31 dicembre 2024 è imputabile agli accantonamenti effettuati per esigenze di natura contrattuale legate al costo del personale.

31. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati) (895.350 mila euro)

valori in mila euro

	Valore contabile								
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	9.916	1.437	11.352	12.654	1.630	14.284	(2.738)	(193)	(2.931)
Passività del leasing	108	83	192	255	169	424	(147)	(86)	(233)
Altre passività finanziarie	1.477	882.329	883.806		1.214.221	1.214.221	1.477	(331.892)	(330.415)
Totale passività finanziarie	**11.501**	**883.849**	**895.350**	**12.909**	**1.216.019**	**1.228.928**	**(1.408)**	**(332.171)**	**(333.579)**

Il decremento delle "Altre passività finanziarie" è principalmente dovuto al minor debito verso le società del Gruppo gestite in regime di cash pooling, che trasferiscono quotidianamente le disponibilità monetarie nel conto di FS.

Il decremento della voce "Strumenti finanziari" accoglie il minor debito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13. In particolare, in base alla natura dei rischi coperti, la Società presenta relazioni di copertura cash flow hedge e fair value hedge. A seguito della valutazione effettuata al 31 dicembre 2024, la voce ha subito un decremento pari a 2.931 mila di euro riconducibile sostanzialmente all'andamento dei tassi nel periodo di riferimento. La voce "Passività del leasing" pari a 192 mila euro rappresenta il debito finanziario derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16.

32. Altre passività non correnti e correnti (2.058.349 mila euro)

valori in mila euro

	Valore contabile								
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	1.718.541	71.836	1.790.376	1.786.186	507.670	2.293.856	(67.646)	(435.834)	(503.480)
Debiti per IVA		426	426		681	681		(255)	(255)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.735	5.735		5.732	5.732		3	3
Altri debiti verso società del Gruppo	8.081	191.411	199.491	10.018	82.275	92.293	(1.937)	109.136	107.198
Altri debiti e ratei/risconti passivi	3.018	48.242	51.259	5.069	53.108	58.178	(2.052)	(4.867)	(6.918)
Debiti per consolidato fiscale	0	11.061	11.061	0	10.845	10.845		215	215
Totale altre passività	**1.729.639**	**328.710**	**2.058.349**	**1.801.273**	**660.311**	**2.461.584**	**(71.635)**	**(331.601)**	**(403.236)**

La voce "**Altre passività non correnti e correnti**" ha subito un decremento di 403.236 mila euro come risultato delle seguenti variazioni:

- gli "Acconti per contributi" sono interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione. La variazione rispetto all'esercizio precedente (-503.480 mila euro) è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del MIT, per il cui dettaglio si rimanda alla Nota 22 - Altre attività non correnti e correnti;
- gli "Altri debiti verso società del Gruppo" si incrementano per 107.198 mila euro principalmente per l'aumento dei debiti verso RFI legati all'operazione di cessione dello Scalo Farini - San Cristoforo (+108.121 mila euro), per il cui dettaglio si rimanda alla Nota 22 - Altre attività non correnti e correnti e al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione, compensati dalla riduzione dei debiti verso il Gruppo a seguito della scissione del ramo immobiliare;
- gli "Altri debiti e ratei/risconti passivi" si riducono per 6.918 mila euro principalmente per il decremento dei debiti tributari per IVA estera da pagare (-3.437 mila euro) riconducibili alla commessa Riyadh ed in parte residuale alla riduzione degli altri debiti a seguito della scissione del ramo immobiliare;
- i "Debiti per consolidato fiscale" si incrementano per 215 mila euro, per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 14 - Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate.

33. Debiti per imposte sul reddito (171 mila euro)

A seguito del recepimento in Italia della Direttiva n. 2022/2523, che prevede l'introduzione obbligatoria del Pillar II/Global Minimum Tax di matrice OCSE nei paesi Membri UE, per mezzo del Titolo II del d.lgs. n. 209/2023 e successivi decreti attuativi, sono stati rilevati debiti tributari per 171 mila euro.
Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 19 - Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate del Bilancio Consolidato.

34. Debiti commerciali correnti (107.468 mila euro)

valori in mila euro

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Debiti verso fornitori	34.567	32.410	2.157
Acconti commerciali	28.019	65.407	(37.388)
Debiti commerciali verso società del Gruppo	44.882	46.078	(1.196)
Totale Debiti commerciali correnti	**107.468**	**143.895**	**(36.427)**

I debiti commerciali subiscono nel 2024 un decremento pari a 36.427 mila euro come risultato delle seguenti variazioni:

- gli "Acconti Commerciali" si riducono di -37.388 mila euro e sono principalmente connessi alla commessa Riyadh, il decremento è imputabile all'effetto combinato della rilevazione dei ricavi di competenza per +95.168 compensato dagli acconti fatturati nell'anno (-61.602 mila euro). La variazione residuale è imputabile all'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS (-4.008 mila euro) ed all'incremento degli anticipi da clienti ordinari (+184 mila euro);
- i "Debiti commerciali verso società del Gruppo" si riducono per 1.196 mila euro come risultato combinato dell'incremento dei debiti legati alla commessa Riyadh (+12.782 mila euro) e della riduzione dei debiti derivanti dall'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS (-11.887 mila euro) e per la parte residuale (-2.091 mila euro) alla riduzione dei debiti commerciali verso società del Gruppo.
  La natura dei debiti verso parti correlate è dettagliatamente indicata alla successiva Nota 40 - Rapporti con parti correlate;
- i "Debiti verso fornitori" si incrementano per +2.157 mila euro e sono principalmente legati all'incremento dei costi per servizi, per i quali si rinvia alla Nota 8 - Costi per servizi.

35. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società espongono la stessa a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo degli strumenti finanziari, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse e di cambio), il rischio di liquidità e il rischio di credito.

Si riporta di seguito la classificazione delle attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS 9.

valori in mila euro

	31.12.2024	31.12.2023
Crediti commerciali al costo ammortizzato	179.546	373.541
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	313.420	1.504.361
Altre attività al costo ammortizzato	2.253.439	2.558.095
Altre attività finanziarie:	**16.416.881**	**13.881.899**
- Al costo ammortizzato	16.416.514	13.881.622
- Derivati attivi al FVOCI		13
- Derivati attivi al FVTPL	367	264
Totale attività finanziarie (*)	**19.163.286**	**18.317.896**
Finanziamenti al costo ammortizzato	14.448.657	13.382.051
Debiti commerciali al costo ammortizzato	107.468	143.895
Altre passività al costo ammortizzato	2.036.139	2.434.412
Altre passività finanziarie:	**893.876**	**1.228.928**
- Al costo ammortizzato	882.523	1.214.645
- Derivati passivi al FVOCI	1.552	1.747
- Derivati passivi al FVTPL	9.801	12.536
Totale passività finanziarie (*)	**17.486.139**	**17.189.286**

(*) Non sono inclusi i crediti e debiti di natura tributaria

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione di FS a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale.
La gestione dei rischi si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società stessa.
In relazione alla presente informativa sui rischi finanziari, al fine di riconciliare il valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7 con le attività e passività riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria societaria, si fa presente che i valori esposti nella situazione patrimoniale e finanziaria corrispondono al valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7 al netto dei crediti di natura tributaria e delle partecipazioni. Si evidenzia inoltre che il valore delle attività e delle passività finanziarie è comprensivo dei rispettivi derivati di copertura.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione contrattuale; tale rischio deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società.
Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una policy per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Holding FS che definisce:

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

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, la Società ha in vigore specifiche policy che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di rating.
Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e

l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.
Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

valori in mila euro

31.12.2024					
	Pubblica amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti finanziari**	**Società del Gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	24	14.604		164.918	179.546
Altre attività correnti e non correnti	1.789.302	15.427		489.346	2.294.075
Attività finanziarie correnti e non correnti		178.513	444	16.237.924	16.416.881
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			313.396		313.396
Totale attività finanziarie (*)	**1.789.326**	**208.544**	**313.840**	**16.892.188**	**19.203.898**

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria, i risconti e le partecipazioni

valori in mila euro

31.12.2023					
	Pubblica amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti finanziari**	**Società del Gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	111	162.895		210.535	373.541
Altre attività correnti e non correnti	2.292.632	2.424		269.585	2.564.641
Attività finanziarie correnti e non correnti		47.440	1.511	13.832.948	13.881.899
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			1.504.336		1.504.336
Totale attività finanziarie (*)	**2.292.743**	**212.759**	**1.505.847**	**14.313.068**	**18.324.417**

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2024 e 2023 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

valori in mila euro

31.12.2024						
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione	1.790.438				2.841	1.793.279
Fondo Svalutazione	(1.136)				(2.817)	(3.953)
Pubblica Amministrazione (netto)	**1.789.302**				**24**	**1.789.326**
Clienti Terzi	200.763	197.506	66	6	1.518	399.859
Fondo Svalutazione	(1.140)	(189.774)			(401)	(191.315)
Clienti Terzi (netto)	**199.623**	**7.732**	**66**	**6**	**1.117**	**208.544**
Istituti Finanziari	313.982					313.982
Fondo Svalutazione	(142)					(142)
Istituti finanziari (netto)	**313.840**					**313.840**
Società del Gruppo	16.819.515	73.365	3.222	5.927	3.183	16.905.212
Fondo Svalutazione	(4.404)	(6.804)	(1.484)	(72)	(260)	(13.024)
Società del Gruppo (netto)	**16.815.111**	**66.561**	**1.738**	**5.855**	**2.923**	**16.892.188**
Totale Attività Finanziarie	**19.117.876**	**74.293**	**1.804**	**5.861**	**4.064**	**19.203.898**

valori in mila euro

31.12.2023						
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione	2.296.445	78	22	12	1.763	2.298.320
Fondo Svalutazione	(3.827)			(4)	(1.746)	(5.577)
Pubblica Amministrazione (netto)	**2.292.618**	**78**	**22**	**8**	**17**	**2.292.743**
Clienti Terzi (lordo)	78.096	133.396	382	1.091	18.328	231.293
Fondo Svalutazione	(1.346)	(64)	(61)	(749)	(16.314)	(18.534)
Clienti Terzi (netto)	**76.750**	**133.332**	**321**	**342**	**2.014**	**212.759**
Istituti Finanziari	1.506.417					1.506.417
Fondo Svalutazione	(570)					(570)
Istituti finanziari (netto)	**1.505.847**					**1.505.847**
Società del Gruppo	14.216.770	66.912	32.850	1.831	3.717	14.322.080
Fondo Svalutazione	(9.007)				(5)	(9.012)
Società del Gruppo (netto)	**14.207.763**	**66.912**	**32.850**	**1.831**	**3.711**	**14.313.068**
Totale Attività Finanziarie	**18.082.978**	**200.322**	**33.193**	**2.181**	**5.742**	**18.324.417**

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, così come determinato dall'agenzia di rating "Fitch":

valori in mila euro

31.12.2024					
	FVTPL	**FVOCI**	**Costo Ammortizzato**		
		12-months expected credit losses	**12-months expected credit losses**	**Lifetime - not impaired**	**Lifetime - impaired**
da AAA a BBB-			16.813.628	2.407.439	190.874
da BB a BB+					392
Valori Contabili Lordi			16.813.628	2.407.439	191.266
Fondo Svalutazione			13.196	3.970	191.266
Valore Netto	**0**	**0**	**16.800.432**	**(2.403.468)**	**0**

Fair value throught profit and loss; Fair value throught other comprehensive income

valori in mila euro

31.12.2023					
	FVTPL	**FVOCI**	**Costo Ammortizzato**		
		12-months expected credit losses	**12-months expected credit losses**	**Lifetime - not impaired**	**Lifetime - impaired**
da AAA a BBB-			18.178.720		5.835
da BB a BB+			155.350		18.205
Valori Contabili Lordi			18.334.070		24.040
Fondo Svalutazione			33.693		
Valore Netto	**0**	**0**	**18.300.377**	**0**	**24.040**

Fair value throught profit and loss; Fair value throught other comprehensive income

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli avvenuti nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito:

valori in mila euro

	31.12.2024			
	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime-impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2024	**33.693**			**33.693**
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	(20.416)	3.970	191.266	174.820
Utilizzo fondo	(80)			(80)
Saldo al 31 dicembre 2024	**13.197**	**3.970**	**191.266**	**208.433**

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance & Investor Relations della Holding FS, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

La Holding FS adotta tecniche di asset liability management nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo ed ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Holding FS può accedere a diverse fonti di provvista che concedono al Gruppo flessibilità nel funding di breve termine.

In particolare, la Holding FS:

- ha sottoscritto una linea di credito (cd. "Sustainability linked Back-up Facility") dell'importo di euro 3,5 miliardi, con una finalità "general purpose" su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") con scadenza al 18 giugno 2027;
- dispone di numerose linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario;
- ha in essere un programma di Euro-Commercial Paper per un plafond massimo di euro 2 miliardi.

Inoltre, la Holding FS ha in essere un processo integrato e continuativo di monitoraggio delle esigenze di liquidità di Gruppo, che consente l'implementazione di azioni mirate in caso di manifestarsi di esigenze di breve termine.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

valori in mila euro

31 dicembre 2024	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	1.204.643	536.874	1.369.084	3.849.375	3.617.000	10.576.976
Finanziamenti da banche	3.730.754	23.361	374.237	1.143.413		5.271.764
Passività Finanziarie	882.329		1.477			883.806
Passività del leasing	45	45	89	22		201
Debiti finanziari verso società del Gruppo	8					8
Debiti finanziari non derivati	**5.817.779**	**560.280**	**1.744.887**	**4.992.810**	**3.617.000**	**16.732.755**
Debiti commerciali	**107.468**					**107.468**
Debiti finanziari derivati	**1.552**					**1.552**
Totale passività finanziarie	**5.926.799**	**560.280**	**1.744.887**	**4.992.810**	**3.617.000**	**16.841.775**

valori in mila euro

31 dicembre 2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	624.565	1.180.013	1.076.617	4.246.037	3.826.768	10.954.000
Finanziamenti da banche	2.797.387	16.888	142.143	894.449	101.498	3.952.365
Passività Finanziarie	1.214.221					1.214.221
Passività del leasing	121	92	135	131		479
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5					5
Debiti finanziari non derivati	**4.636.299**	**1.196.993**	**1.218.895**	**5.140.617**	**3.928.266**	**16.120.594**
Debiti commerciali	**143.895**					**143.895**
Debiti finanziari derivati	**1.747**					**1.747**
Totale passività finanziarie	**4.781.941**	**1.196.993**	**1.218.895**	**5.140.617**	**3.928.266**	**16.266.236**

Passività finanziarie derivate e non derivate

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura del bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi. Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in mila euro

31 dicembre 2024	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.318.358	1.497.360	4.668.467	3.152.531
Finanziamenti da banche	5.130.291	3.712.286	1.418.005	
Passività del leasing	192	89	112	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	8	8		
Passività finanziarie	883.806	882.329	1.477	
Debiti finanziari non derivati	**15.332.655**	**6.092.072**	**6.088.061**	**3.152.531**
Debiti commerciali	**107.468**	**107.468**	**0**	**0**

valori in mila euro

31 dicembre 2023	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.569.679	1.467.121	4.727.721	3.374.837
Finanziamenti da banche	3.812.367	2.744.001	968.393	99.973
Passività del leasing	424	169	255	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5			
Passività finanziarie	1.214.221	1.219.226		
Debiti finanziari non derivati	**14.596.696**	**5.430.517**	**5.696.369**	**3.474.810**
Debiti commerciali	**143.895**	**143.895**	**0**	**0**

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.
All'interno dei rischi di mercato la Società è esposta al rischio di tasso di interesse e limitatamente al rischio di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Le pratiche di asset liability management, che

prevedono la raccolta di debito sul mercato da parte di FS ed il quasi totale impiego a favore delle società del Gruppo, non espongono generalmente la Società al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile, in quanto quasi totalmente ribaltati attraverso intercompany loan.
Di conseguenza le società del Gruppo che sono maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia, RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche policy di gestione del rischio approvate dai rispettivi CDA ed implementate con il supporto tecnico e operativo della struttura Finance & Investor Relations della Holding FS. Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di business proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle policy adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere e, ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.
L'operatività su coperture tasso di interesse di FS è limitata a poche rare operazioni.
La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in mila euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	10.031.732	10.972.215	5.260.408	942.034	1.994.375	2.775.398
Tasso fisso	5.300.922	5.760.540	1.117.762	802.763	2.998.413	841.602
Saldo al 31 dicembre 2024	**15.332.654**	**16.732.755**	**6.378.170**	**1.744.797**	**4.992.788**	**3.617.000**
Tasso variabile	8.949.140	9.833.090	4.550.629	1.088.121	1.450.976	2.743.364
Tasso fisso	5.647.556	6.287.982	1.282.664	130.775	3.689.641	1.184.902
Saldo al 31 dicembre 2023	**14.596.696**	**16.121.072**	**5.833.293**	**1.218.896**	**5.140.617**	**3.928.266**

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 basis points dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2024.

	31.12.2024	31.12.2023
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	65,43%	61,31%
Tasso fisso	34,57%	38,69%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	65,79%	61,91%
Tasso fisso	34,21%	38,09%

valori in mila euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Maggiori/(minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	(27.193)	27.193
(Maggiori)/minori interessi attivi da operazioni di finanziamento	28.311	(28.316)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	80	(81)
Totale	**1.197**	**(1.203)**

valori in mila euro

	Shift + 50 bps	Shift – 50 bps
Fair value derivati di copertura	(1.881)	1.937
Totale	**(1.881)**	**1.937**

Le potenziali fonti di inefficacia delle relazioni di copertura dei flussi finanziari per FS possono derivare da un potenziale disallineamento delle caratteristiche dello strumento di copertura da quello dell'elemento coperto o dall'effetto della componente rischio di credito sulle variazioni di valore dello strumento di copertura e dell'elemento coperto.
In ogni caso non si rileva inefficacia delle relazioni di copertura in essere, o scadute nell'anno 2024, sia in cash flow hedge che in fair value hedge.

Rischio di cambio

FS Italiane ha concesso a Trenitalia UK, società controllata da Trenitalia, un prestito intercompany di ammontare nominale pari a 60.000 mila sterline.
A fronte dell'esposizione intercompany di FS verso Trenitalia UK, sono stati stipulati dei currency forward a copertura del rischio di cambio.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

36. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

37. Altre informazioni

Alla data di presentazione del Bilancio si rileva, in continuità con gli esercizi passati, che il capitale sociale di Eurofima SA, con sede a Basilea e partecipata al 13,50%, non è del tutto richiamato. Pertanto, tale circostanza costituisce impegno finanziario da parte della Società sulla base delle seguenti considerazioni:

- i decimi non ancora versati (callable share) vedono la loro ultima relativa delibera risalire al lontano 1997;
- la normativa civilistica svizzera prevede la possibilità che i decimi deliberati possano anche non essere mai richiamati.

Il capitale sociale richiamabile attribuito a FS è pari a 280.800 mila franchi svizzeri (298.343 mila euro al cambio alla data del 31 dicembre 2024).

A seguito dell'assemblea straordinaria di Mercitalia Logistics tenutasi in data 31 maggio 2023, il capitale sociale della società risulta deliberato per 604.102 mila euro e sottoscritto e versato al 31 dicembre 2024 per 385.295 mila euro.
In data 27 febbraio 2025 FS ha sottoscritto un'ulteriore tranche di aumento di capitale pari a 96.000 mila euro. Di conseguenza, il capitale richiamabile alla data di presentazione della Relazione finanziaria è di 218.807 mila euro.

38. Compenso alla Società di revisione (1.069 mila euro)

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del codice civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo network è pari a 1.069 mila euro, di cui 439 mila euro relativi alla revisione legale e 630 mila euro per i corrispettivi relativi ad altri servizi di verifica.

39. Compensi Amministratori e Sindaci (1.309 mila euro)

valori in mila euro

	2024	2023
Amministratori	1.209	1.209
Sindaci	100	100
Totale	**1.309**	**1.309**

Il compenso agli Amministratori racchiude gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, Amministratore Delegato ed i rimanenti Consiglieri, il suddetto compenso comprende la componente fissa e variabile previste da contratto.
Ai suddetti compensi si devono aggiungere quelli dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 113 mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del MEF (consiglieri e sindaci) vengono riversati al citato Ministero secondo le norme vigenti in materia.

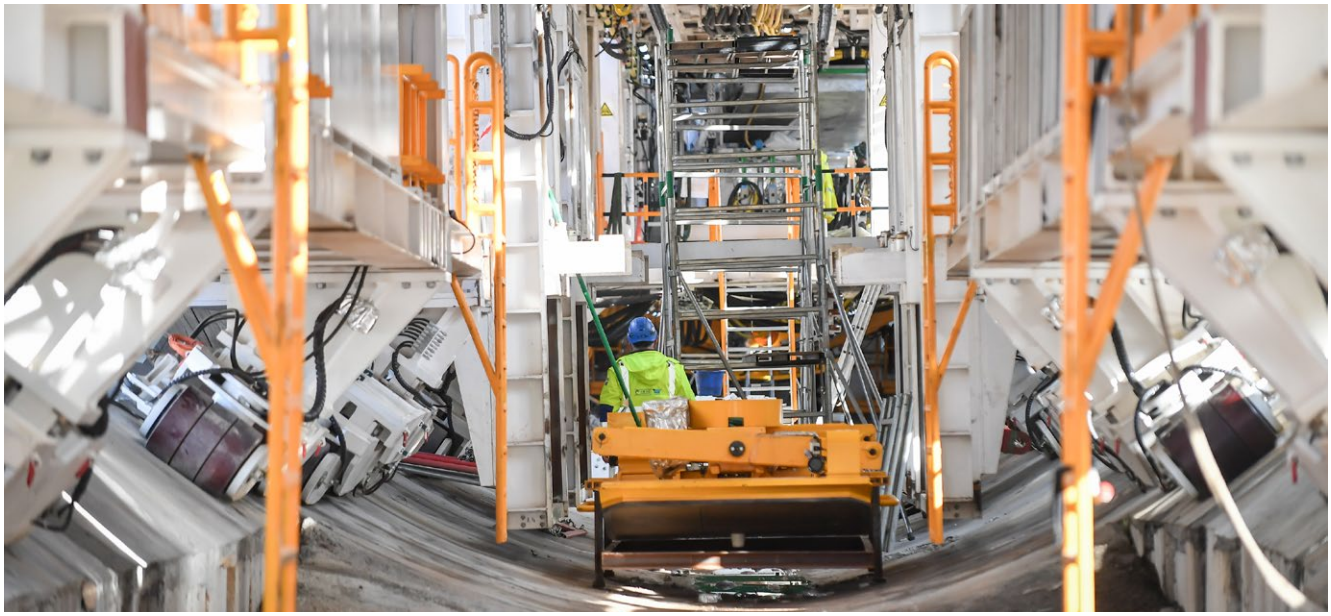
40. Parti correlate

valori in mila euro

	2024	2023
Benefici a breve termine	4.207	4.921
Benefici successivi al rapporto di lavoro	346	350
Totale benefici	**4.553**	**5.271**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai dirigenti con responsabilità strategiche.
Ai benefici a breve termine erogati nel corso del 2024, pari a 4.207 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile ancora da liquidare nel 2024, per un importo indicativamente non superiore a 2.120 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati per tale esercizio.

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche da considerare parti correlate non sono stati erogati altri benefici a lungo termine.
I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.



Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

valori in mila euro

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
Anas SpA	Cariche sociali	Personale distaccato
	Personale distaccato	
	Rimborsi comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Ataf Gestioni Srl	Cariche sociali	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Bluferries Srl	Servizi resi dalla Capogruppo	
Busitalia Rail Service Srl	Cariche sociali	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Busitalia Sita Nord Srl	Brokeraggio	Personale distaccato
	Cariche sociali	
	Riaddebito servizi gestione sinistri	
	Rimborsi per formazione	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Busitalia Veneto SpA	Cariche sociali	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Cremonesi Workshop Srl	Rimborso spese comunicazione esterna	
Fercredit SpA	Brokeraggio	Altri servizi di gruppo
	Cariche sociali	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl	Cariche sociali	Personale distaccato
	Personale distaccato	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Ferservizi SpA	Brokeraggio	Personale distaccato
	Cariche sociali	Fee acquisto titoli di viaggio
	Riaddebito servizi gestione sinistri	Facilities management
	Rimborsi per consulenze	Servizi amministrativi
	Rimborsi per formazione	Servizi di ristorazione
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS International SpA	Brokeraggio	Personale distaccato
	Cariche sociali	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS Park SpA	Cariche sociali	
	Rimborso spese comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS Security SpA	Brokeraggio	Personale distaccato

valori in mila euro

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
	Personale distaccato	
	Rimborsi per prestazioni professionali	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS Sistemi Urbani SpA	Servizi resi dalla Capogruppo	Personale distaccato
	Brokeraggio	Canone di locazione
	Cariche sociali	Oneri condominiali
	Riaddebito servizi di comunicazione esterna	Riaddebito utenze
	Riaddebito servizi gestione sinistri	
	Rimborsi per formazione	
	Rimborsi polizze assicurative	
FSTechnology SpA	Brokeraggio	Personale distaccato
	Cariche sociali	Servizi informatici
	Personale distaccato	
	Rimborsi per formazione	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Rimborso spese comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FSI Saudi for Land Transport LLC	Brokeraggio	Personale distaccato
	Personale distaccato	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Rimborsi viaggi e soggiorni	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Brokeraggio	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Grandi Stazioni Rail SpA	Servizi resi dalla Capogruppo	Canoni indennità di occupazione
		Facilities management
		Oneri condominiali
Italcertifer SpA	Brokeraggio	Personale distaccato
	Rimborsi per formazione	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Servizi resi dalla capogruppo	
Italferr SpA	Brokeraggio	Personale distaccato
	Cariche sociali	
	Riaddebito servizi gestione sinistri	
	Rimborsi per formazione	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Servizi di comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Mercitalia Intermodal SpA	Servizi resi dalla Capogruppo	
	Cariche sociali	

valori in mila euro

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
Mercitalia Logistics SpA	Brokeraggio	Prestazioni di servizi
	Cariche sociali	
	Riaddebito servizi gestione sinistri	
	Rimborsi per formazione	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Rimborso spese comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Mercitalia Rail Srl	Cariche sociali	
	Rimborsi per formazione	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Servizi resi dalla Capogruppo	
	Cariche sociali	
Netinera Deutschland GmbH	Servizi resi dalla Capogruppo	Personale distaccato
Qbuzz BV	Cariche sociali	
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Brokeraggio	Prestazioni sanitarie
	Cariche sociali	
	Riaddebito servizi gestione sinistri	
	Riaddebito servizi relazioni esterne	
	Rimborsi per formazione	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Terminali Italia Srl	Cariche sociali	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia SpA	Servizi resi dalla Capogruppo	Personale distaccato
	Brokeraggio	Contributo trasporto gratuito titolari CLC
	Riaddebito prestazioni professionali e consulenze	Spese di rappresentanza
	Riaddebito servizi gestione sinistri	Spese di trasporto viaggiatori
	Rimborsi per formazione	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Servizi di comunicazione esterna	
Trenitalia TPER Scarl	Brokeraggio	
	Riaddebito servizi gestione sinistri	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Servizi resi dalla Capogruppo	


jazz
ETR 425
jazz

Rapporti diversi

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl			Bluferries Srl	
Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA			Busitalia Campania SpA	
Busitalia Rail Service Srl		Busitalia Rail Service Srl				
Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl			Busitalia Sita Nord Srl	
Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA			Busitalia Veneto SpA	
Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA			Mercitalia Intermodal SpA	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA				
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA				
Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA			Mercitalia Logistics SpA	
FS Security SpA	FS Security SpA	FS Security SpA				
FS Sistemi Urbani SpA	FS Sistemi Urbani SpA	FS Sistemi Urbani SpA			FS Sistemi Urbani SpA	
FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA			FSTechnology SpA	
Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl			Mercitalia Rail Srl	
Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA			Grandi Stazioni Rail SpA	
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA			Italcertifer SpA	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA			Italferr SpA	
FS Park SpA	FS Park SpA	FS Park SpA				
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA			RFI SpA	
Mercitalia Shunting&Terminal Srl	Mercitalia Shunting&Terminal Srl	Mercitalia Shunting&Terminal Srl			Mercitalia Shunting&Terminal Srl	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA			Trenitalia SpA	
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA						
	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl			Terminali Italia Srl	
	FS Treni Turistici Italiani Srl	FS Treni Turistici Italiani Srl			FS Treni Turistici Italiani Srl	
		Ataf Gestioni Srl				
		Qbuzz BV			Qbuzz BV	
		Grandi Stazioni Immobiliare SpA				
		Trenitalia TPER				
		FS International SpA				
		Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl				
					Busitalia Savit Srl	
					Crew Middle East DMCC	

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
					Hellenic Train - Railway Company SA	
					Netinera Deutschland GmbH	
					TELT Sas	
					Terminal Alptransit Srl	
					Trenitalia France SAS	
					Trenitalia c2c Limited	
					Trenitalia UK Limited	
					Trenitalia TPER Scarl	
					TX Logistik AG	
					Altre Parti correlate	Altre Parti correlate
					Fondazione FS	Eurofer
						Previndai

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

valori in mila di euro

Denominazione	2024				
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Alpe Adria SpA	6				6
Anas SpA	3.965	447		1.128	1.816
Ataf Gestioni Srl	2				5
Bluferries Srl	75		7.000	13	9
Blu Jet					
Busitalia Campania SpA	24		15.935		24
Busitalia Rail Service Srl	775	14		4	
Busitalia Veneto SpA	33	8	14.898	(11)	32
Busitalia - Sita Nord Srl	1.388	3.590	18.885	(117)	2.108
Cremonesi Workshop Srl	17		406	2	2
Fercredit SpA	2.118	17		(87)	68
Ferservizi SpA	1.661	6.545		8.906	577
FS International SpA	40	137		137	
FS Park SpA	1.772			(97)	10
FS Saudi for Land Trasport LLC	352	(16)		(761)	
FS Security SpA	96	531		282	11
FSTechnology SpA	28.809	8.437	28.498	19.394	2.104
FS Treni Turistici Italiani Srl	522		1.891	(111)	
FS Sistemi Urbani Srl	202.941	1.251	12.718	8.606	803
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	12				(1)
Grandi Stazioni Rail SpA	1.257	398	7.694	28	13
Hellenic Train - Railway Company SA	119	187	3.245	120	14
Italcertifer SpA	946	2	7.483	(20)	106
Italferr SpA	2.269	1.651	12.880	(53)	1.429
Infrarail Firenze Srl	18			(18)	
Mercitalia Intermodal SpA	430	753	1.320	(10)	10
Mercitalia Logistics SpA	22.355	486	9.851	(248)	2.547
Mercitalia Rail Srl	20.487	297	41.387	(28)	67
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	2.745	1.693	17.568	(98)	50
Netinera Deutschland GmbH	831		23.760	(11)	75
Nugo SpA in liquidazione		(1)			
Qbuzz BV	353		29.472		163
Rete Ferroviaria Italiana SpA	288.929	202.113	225.936	(5.124)	18.692
Savit Srl	1		25		
TAV Srl in liquidazione					
Terminal Alptransit Srl	5		2.951		5

valori in mila di euro

Denominazione	2024				
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Terminali Italia Srl	116	996	3.633	(2)	10
Trenitalia France Sas	5				6
Trenitalia SpA	68.689	2.853	131.024	(4.968)	23.246
Trenitalia c2c	48		17.069		41
Trenitalia UK Ltd	52				2
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		222			
TX Logistik AG	277		2.938		12
Totale	**654.541**	**232.613**	**638.467**	**26.856**	**54.063**
Imprese collegate					
Metro 5 SpA	20				10
Totale	**20**				**10**
Imprese a controllo congiunto					
Operation Alliance OPS Co	(1)	22.791		79.202	(236)
T.E.L.T. Sas	973		2.803	(2.177)	1
Trenitalia TPER Scarl	86		234	(15)	38
Trenord Srl	295			(4)	147
Totale	**1.353**	**22.791**	**3.037**	**77.007**	**(50)**
Collegate di controllate					
First Trenitalia West Coast Rail Limited	27				
Totale	**27**				
TOTALE	**655.941**	**255.404**	**641.504**	**103.863**	**54.023**
Altre parti correlate					
Gruppo Anas					
Gruppo CDDPP		87		153	
Gruppo ENEL					
Gruppo ENI		23		36	
Gruppo ENAV					
Gruppo Leonardo					
Gruppo Finmeccanica					
Gruppo INVITALIA				300	
Gruppo POSTE	3	(1)		136	
Gruppo RAI					
Gruppo Equitalia Giustizia					
IPZS				49	
Eurofer		207		281	20
Altri fondi previdenziali	20	20		768	
Scarl, associazioni, geie, partenariato				29	6
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl	401	69			831
Fondazione FS	415	113	107	8.326	17
Previndai		841		1.356	
Totale	**839**	**1.360**	**107**	**11.432**	**874**

Rapporti finanziari

valori in mila di euro

Denominazione	2024				
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Ataf Gestioni Srl		20.422		369	
Bluferries Srl	22.722	7.879		279	1.375
Busitalia Campania SpA	9.496	1.563		85	611
Busitalia Rail Service Srl	6.795	3.385		84	453
Busitalia Veneto SpA	9.995	3.776		227	561
Busitalia - Sita Nord Srl	18.735	12.423		242	1.539
Cremonesi Workshop Srl	2				48
Fercredit SpA	150.153	699		38	12.581
Ferservizi SpA		26.570		922	3.593
FS International SpA		2.170		51	
FS Park SpA	29	9.559		355	
FS Security SpA	30	27.246		926	
FSTechnology SpA	154.450	29.560		1.740	5.981
FS Treni Turistici Italiani Srl	13.426	4.041		63	539
FS Saudi for Land Trasport LLC				4	
FS Sistemi Urbani Srl	6.005	444.699	213.000	18.579	25.689
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	14.093	430		100	1.076
Grandi Stazioni Rail SpA	45.052	8.302		323	2.189
Hellenic Train - Railway Company SA	167.182				7.087
Italcertifer SpA		134		46	
Italferr SpA	85.898	3.803	15.000	385	60.236
Mercitalia Logistics SpA	128.171	1.285		178	7.680
Mercitalia Rail Srl	276.509	18.804	6.868	1.754	10.621
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	42.774	10.961		136	1.737
Mercitalia Intermodal SpA	50.892	2.019		214	2.592
Netinera Deutschland GmbH	28		207.102		799
Qbuzz BV	205.853	47.855	74.111	937	11.736
Rete Ferroviaria Italiana SpA	5.925.047	149.236		7.705	331.006
Savit Srl	2.907				148
Sita SpA in liquidazione				(2.649)	
TAV Srl in liquidazione		30		50	
Trenitalia France Sas	123.722				5.386
Terminali Italia Srl		21		1	
Terminal Alptransit Srl	5.026				26
Trenitalia SpA	8.424.566	27.515		7.558	493.640
Trenitalia UK Ltd	99.222		10.673		8.315
TX Logistik AG	249.143		10.000		10.846

valori in mila di euro

Denominazione	2024				
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
TOTALE	**16.237.924**	**864.387**	**536.754**	**40.703**	**1.008.088**
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA					1.475
Metro 5 SpA					3.670
Totale					**5.144**
Imprese a controllo congiunto					
Operation Alliance OPS Co				394	
Trenitalia TPER Scarl		11.322		898	1.109
Totale		**11.322**		**1.292**	**1.109**
TOTALE	**16.237.924**	**875.709**	**536.754**	**41.994**	**1.014.341**
Altre parti correlate					
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl	189.775	205		1.393	26.187
Gruppo CDDPP					
TOTALE	**189.775**	**205**		**1.393**	**26.187**

41. Garanzie

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

valori in mila euro

Rilasciate nell'interesse di	Non Finanziarie	Finanziarie
Bluferries Srl	7.000	
Busitalia Savit Srl	25	
Busitalia Campania SpA	15.935	
Busitalia Sita Nord Srl	18.885	
Busitalia Veneto SpA	14.898	
Crew Middle East DMCC	406	
Fondazione FS	107	
FS Treni Turistici Italiani Srl	1.891	
FSTechnology SpA	28.498	
FS Sistemi Urbani SpA	12.718	213.000
Grandi Stazioni Rail SpA	7.694	
Hellenic Train - Railway Company SA	3.245	
Italcertifer SpA	7.483	
Italferr SpA	12.880	15.000
Mercitalia Intermodal SpA	1.320	
Mercitalia Logistics SpA	9.851	
Mercitalia Rail Srl	41.387	6.868
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	17.568	
Netinera GmbH	23.760	207.102
Qbuzz BV	29.472	74.111
RFI SpA	225. 936	
TELT Sas	2.803	
Terminal Alptransit Srl	2.951	
Terminali Italia Srl	3.633	
Trenitalia France Sas		
Trenitalia SpA	131.024	
Trenitalia C2C Limited	17.069	
Trenitalia UK Limited		10.673
Trenitalia TPER Scarl	234	
TX Logistik AG	2.938	10.000
Totale garanzie	**641.611**	**536.754**

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti ovvero a copertura di obbligazioni di natura prettamente finanziaria. Le garanzie non finanziarie sono costituite principalmente da bid bond (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), performance bond (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali ed impegni a favore dell'Erario.
Di seguito si riportano a titolo esemplificativo le garanzie finanziarie e non finanziarie più rilevanti in termini di materialità di importo.

Tra le principali garanzie non finanziarie si evidenziano quelle rilasciate da istituti finanziari nell'interesse di Trenitalia di 57.672 mila euro a favore della Agenzia Mobilità Piemontese, una di 20.000 mila euro a favore di RFI a copertura dell'obbligazione dell'Accordo Quadro per infrastruttura AV/AC, una di 10.710 mila euro a favore di Ferrovie dell'Emilia-Romagna e una di 10.000 mila euro a favore SNCF Mobilites di Trenitalia; una garanzia emessa nell'interesse di RFI di 12.872 mila euro a favore di E-Distribuzione SpA; una garanzia rilasciata nell'interesse di Busitalia Veneto di 11.315 mila euro a favore della Provincia di Padova.
Infine, si evidenzia una garanzia di 15.300 mila euro emessa per conto di Netinera Deutschland GmbH nell'interesse di Ostdeutssche Eisenbahn GMbh a favore di NDL Brandenburg relativo al progetto Net Elbe-Spree (NES).

Tra le garanzie non finanziarie si evidenziano anche le garanzie dirette (rilasciate in forma di Parent Company guarantee, senza impiego di banche) come quella a favore della società GSE a copertura del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana 150.000 mila euro; le garanzie emesse a favore di Terna SpA a copertura dei contratti stipulati con Rete Ferroviaria Italiana per il servizio di dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per usi diversi, garanzie rispettivamente pari ad 22.400 mila euro e ad 1.800 mila euro; una garanzia a favore della Regione Bestuur Utrecht di 14.333 mila euro e nell'interesse di Qbuzz BV ed una garanzia a favore di IBM AWC di 10.441 mila euro nell'interesse di FS Technology.

Altre garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario per 42.039 mila euro a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle seguenti controllate: Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Mercitalia Intermodal, Grandi Stazioni Rail e FSTechnology.

Tra le principali garanzie finanziarie, si evidenzia una garanzia emessa nell'interesse di Trenitalia UK di 6.750 mila sterline (pari ad un controvalore di circa 8.140 mila euro) rilasciata da un istituto di credito a copertura di obbligazioni di pagamento.

Tra le garanzie finanziarie si evidenziano anche le garanzie dirette tra cui si segnalano quelle rilasciate nell'interesse di FS Sistemi Urbani di 160.000 mila euro a copertura di obbligazioni di pagamento nascenti dal contratto di finanziamento con CaixaBank e di 53.000 mila euro a copertura di obbligazioni di pagamento nascenti dal contratto di finanziamento con Intesa Sanpaolo SpA; una di 66.145 mila euro nell'interesse di Qbuzz B.V. a copertura delle obbligazioni di pagamento con Vereniging Studentenkaart Streekvervoer (VSS); garanzie nell'interesse di Netinera Deutschland GmbH a favore di European Investment Bank di 60.403 mila euro, a favore di Amozela di importo 49.638 mila euro, a favore di Commerzbank AG di 34.500 mila euro, a favore di Intesa Sanpaolo 30.000 mila euro, a favore di Unicredit Bank AG di 20.050 mila euro; una garanzia emessa nell'interesse di TX Logistik AG di 10.000 mila euro a copertura delle obbligazioni di pagamento per l'acquisizione della società Exploris SA.

Tra le garanzie emesse nell'interesse della Capogruppo si evidenzia, nell'ambito di progetti all'estero, una controgaranzia bancaria di importo pari a 189.318 mila SAR (pari a un controvalore di 48.594 mila euro), a valere sul performance bond emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC).

42. Informazioni ex Legge 124/2017

In base alla Legge n. 124 del 4 agosto 2017, articolo 1 (commi dal 125 al 129) per il mercato e la concorrenza in materia di erogazioni pubbliche a carico delle società controllate direttamente ed indirettamente dallo Stato, con riferimento all'anno 2024, per quanto attiene le somme pagate significative (superiori a 10 mila euro):

valori in unità di euro

Soggetto beneficiario	Descrizione	Importo
ASSOCIAZIONI SISTEMA CONFINDUSTRIA		
Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi	Contributo	690.000
Confindustria	Contributo	2.451.178
Federturismo	Contributo	50.000
ASSOCIAZIONI CON SEDE ALL'ESTERO		
Gaia-X	Contributo	75.000
Business Integrity Forum	Contributo	10.000
Carbon Disclousure Project	Contributo	13.810
Community of European Railway and Infrastructure Companies	Contributo	272.300
Conseil de Cooperation Economique	Contributo	50.000
Corporate Partnership Board OECD	Contributo	50.000
H&Z Railsponsible	Contributo	20.000
International Association For Public Transport	Contributo	101.527
International Capital Market Association	Contributo	22.852
The Trilateral Commission	Contributo	20.000
Trace International, Inc	Contributo	16.755
Union International Of Railways	Contributo	332.578
ALTRE ASSOCIAZIONI		
Accademia Nazionale Santa Cecilia	Contributo	170.000
Agici Finanza d'Impresa Srl	Contributo	11.000
Aspen Institute Italia	Contributo	35.000
Associazione Amici dei Lincei	Contributo	10.000
Associazione Civita	Contributo	22.000
Associazione Italiadecide	Contributo	50.000
Associazione Italia-India per la Cooperazione tra Paesi	Contributo	10.000
Assonime	Contributo	226.800
Centro Nazionale Ricerca High Perform. Computing & Big Data	Contributo	250.000
Consiglio per le Relazioni tra gli Stati Uniti e l'Italia	Contributo	15.000
Consumers' Forum	Contributo	21.000
Cotec Fondazione per L'innovazione	Contributo	30.000
Digital Transformation Institute	Contributo	30.000
European University Institute	Contributo	20.000
Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Spec. per le Costruzioni e la Manutenzione	Contributo	40.000
Fondazione Centro Studi Coldireretti - Divulga	Contributo	150.000
Fondazione Centro Nazionale Mobilità Sostenibile	Contributo	400.000
Fondazione FS Italiane	Contributo	8.363.531
Fondazione Global Compact Network	Contributo	23.500

valori in unità di euro

Soggetto beneficiario	Descrizione	Importo
Fondazione Nuovo Millennio Scuola Politica	Contributo	30.000
Fondazione Ottimisti & Razionali	Contributo	15.000
Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile	Contributo	18.000
Fondazione Return Pe3	Contributo	20.000
Fondazione Ricerca & Imprenditorialità	Contributo	50.000
Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità	Contributo	33.000
Fondazione Vittorio Occorsio	Contributo	35.000
Istituto Grandi Infrastrutture	Contributo	106.000
Istituto per gli Studi di Politica Internazionale	Contributo	23.000
Italia Camp	Contributo	300.000
Kyoto Club	Contributo	10.000
Parks Liberi e Uguali	Contributo	25.000
Remind	Contributo	40.000
Utenti Pubblicità Associati	Contributo	16.846
Valore D	Contributo	20.000
Totale beneficiari		**14.795.677**

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla suddetta legge con riferimento all'anno 2024, per quanto attiene alle somme ricevute:

Soggetto erogante	Descrizione	Importo
MIT a favore di TELT Sas	Contributo passante	503.480.000
Europe's Rail di cui:	Contributo in c/ esercizio	287.423
a favore di altre società del Gruppo		189.164
a favore di FS SpA		98.259

43. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

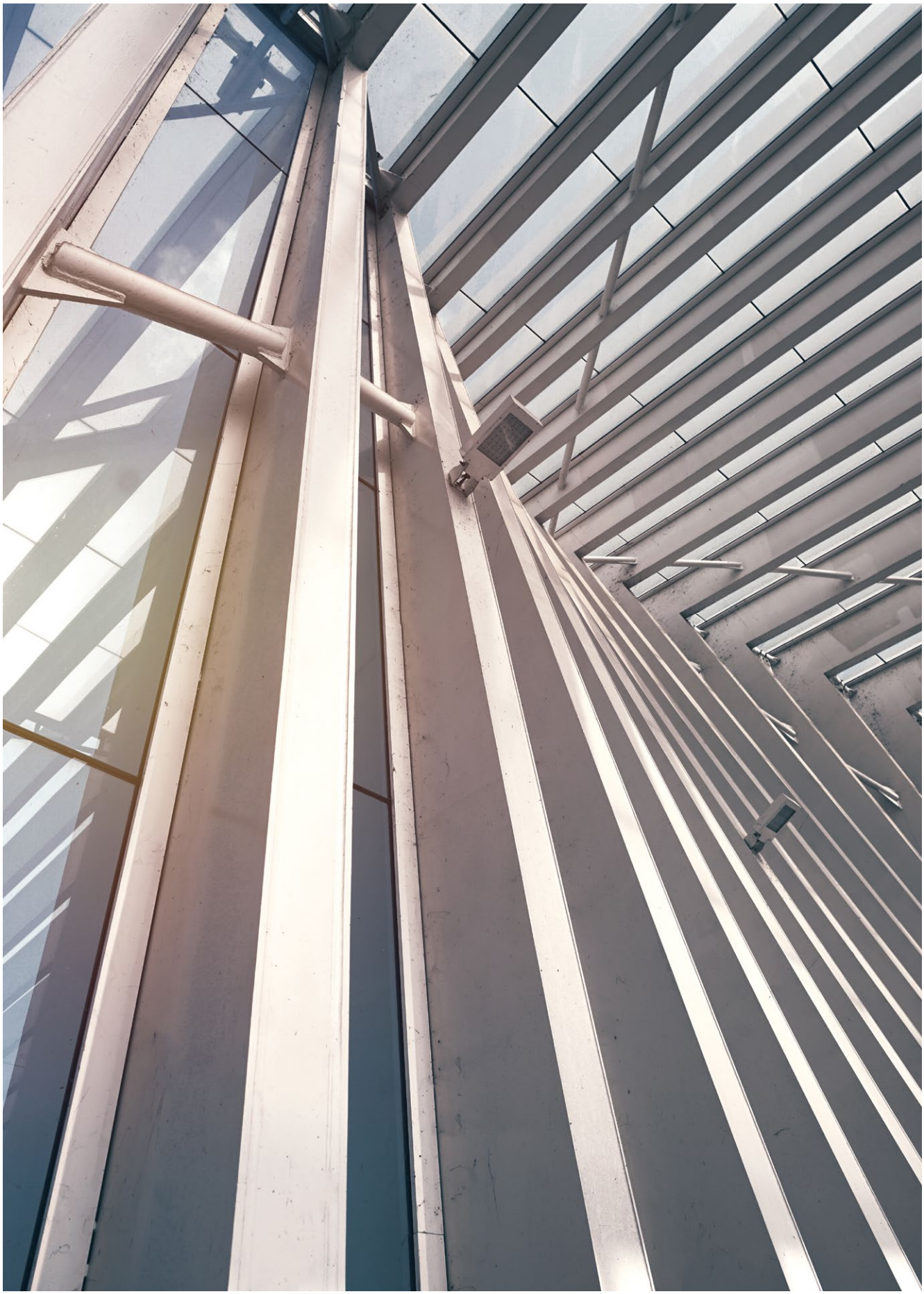
In data 27 febbraio 2025 FS ha sottoscritto un'ulteriore tranche di aumento di capitale pari a 96.000 mila euro nei confronti di Mercitalia Logistics, per la quale si rinvia alla Nota 37 del Bilancio d'esercizio.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Si propone di portare a nuovo l'Utile netto dell'esercizio 2024 pari a 431.134.192,20 euro.

Roma, 03 aprile 2025

Per il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato e Direttore Generale



ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MOBILITY PREMIUM PARTNER

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2024 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Stefano Antonio Donnarumma e Fabio Paris, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e
   - l'effettiva applicazione,

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso del 2024.

2. Al riguardo si segnala che:
   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che:
   3.1. Il bilancio d'esercizio:
      a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
      b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
      c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.
   3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

3 Aprile 2025

Stefano Antonio Donnarumma
Amministratore Delegato

Fabio Paris
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

All'azionista unico di
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	*Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave*
Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate *Nota esplicativa n° 3 "Principi contabili applicati", nota esplicativa n° 20 "Partecipazioni" del bilancio d'esercizio* Il bilancio al 31 dicembre 2024 include partecipazioni in imprese controllate per un valore pari a euro 38.634 milioni. Le partecipazioni in imprese controllate sono valutate al costo di acquisto o di costituzione e, in presenza di eventi che facciano presumere una riduzione di valore, la recuperabilità del loro valore è verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile, rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto degli oneri di dismissione, e il valore d'uso, in conformità con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 "Riduzione di valore delle attività" (c.d. "*impairment test*"). A seguito delle analisi svolte, gli amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti alle partecipazioni controllate di Anas SpA e di Mercitalia Logistics SpA. In particolare, per quanto concerne la partecipazione nella controllata Anas SpA, la configurazione di valore recuperabile presa a riferimento dalla Società è quella del valore d'uso, determinato attualizzando i flussi di cassa del "piano economico finanziario 2025-2052" (di seguito anche il "Piano"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas SpA il 5 marzo 2025, a cui è stato aggiunto un valore terminale, pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. I flussi di Piano sono stati considerati per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'estensione della Concessione attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032.	Per indirizzare tale aspetto chiave, abbiamo svolto le procedure di revisione al fine di valutare la coerenza del processo e della metodologia di stima di recuperabilità delle partecipazioni utilizzata dalla Società con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 e dalla prassi valutativa, verificando l'appropriatezza dei flussi di cassa utilizzati, la coerenza degli stessi con i piani industriali delle società controllate e l'accuratezza matematica della quantificazione del valore recuperabile. In particolare, le procedure di revisione svolte, anche con il supporto degli esperti della rete PwC, hanno incluso: • la comprensione del processo adottato dagli amministratori ai fini della valutazione di recuperabilità delle partecipazioni in società controllate; • la verifica della completezza e accuratezza della presenza di indicatori di perdite di valore identificati dalla direzione e per cui si è proceduto allo svolgimento dell'*impairment test*; • la verifica della ragionevolezza delle assunzioni chiave alla base dei flussi di cassa prospettici e dei tassi di attualizzazione utilizzati per lo svolgimento dell'*impairment test* (anche mediante confronto con i dati previsionali provenienti da fonti informative esterne, ove disponibili);

Con riferimento al bilancio chiuso al 31 dicembre 2024 la direzione della Società si è avvalsa di un esperto esterno per lo svolgimento dell'*impairment test* sulla partecipazione detenuta in Anas SpA.

Nell'ambito delle attività di revisione, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave della revisione del bilancio d'esercizio in quanto il relativo processo di stima risulta essere particolarmente complesso e basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche, finanziarie, di mercato e regolamentari future di difficile previsione; qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un piano economico finanziario rielaborato di conseguenza.

- le analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti e i dati consuntivati (c.d. "*retrospective review*"), al fine di valutare l'adeguatezza e la capacità di stima del processo di valutazione adottato;
- la verifica dell'analisi di sensitività effettuata dalla Società rispetto al tasso di attualizzazione.

Abbiamo valutato la competenza tecnica e l'obiettività dell'esperto esterno incaricato dalla direzione della Società per lo svolgimento dell'*impairment test* sulla partecipazione detenuta in Anas SpA.

Infine, abbiamo verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio d'esercizio sugli aspetti precedentemente descritti.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

pwc

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ci ha conferito in data 21 marzo 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/10 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98;

- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono coerenti con il bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 18 aprile 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Luigi Necci
(Revisore legale)

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE





Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMA 2, CODICE CIVILE

All'Assemblea dell'Azionista di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

INTRODUZIONE

Signor Azionista,

la presente Relazione, redatta ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio Sindacale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nel corso dell'esercizio 2024 in coerenza con le norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

L'attuale composizione del Collegio Sindacale nominato per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2024, è il risultato della delibera assembleare del 3 maggio 2022 di nomina dei Sindaci effettivi Rosalba Cotroneo (Presidente), Sergio Duca e Marino Marrazza e dei Sindaci supplenti Letteria Dinaro e Francesco Tulimieri.

In considerazione della qualifica di Ente di interesse pubblico (EIP) di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito anche "FS S.p.A." o "FS"), il Collegio Sindacale della Capogruppo riveste anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

L'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti è demandata alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. (di seguito anche "PwC") che ha rilasciato in data 18 aprile 2025 la Relazione di cui agli artt. 14 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014 sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, nell'ambito della quale ha espresso il seguente giudizio: "*[…] il bilancio d'esercizio fornisce*

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – Società con socio unico
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 31.952.307,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359601001 – R.E.A. 962605





una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05".

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 3 aprile 2025, ed è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

1. Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss del codice civile

Nel corso dell'esercizio 2024, il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri ad esso demandati dalla legge, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Ha vigilato sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento, assicurando, insieme agli altri Organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria.

Come riportato nella Relazione sul governo societario, l'assetto organizzativo del Gruppo alla data del 31 dicembre 2024, prevede quattro poli, che comprendono aree di business omogenee, e precisamente:

- Infrastrutture (composto da: RFI SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Anas SpA; Italferr SpA; Ferrovie del Sud Est Srl per la sola area infrastruttura ferroviaria);
- Passeggeri (composto da: Trenitalia SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Busitalia Sita Nord Srl; Ferrovie del Sud Est Srl per la sola area servizi di trasporto);
- Logistica (composto da Mercitalia Logistics SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate);
- Urbano (composto da: FS Sistemi Urbani SpA come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Grandi Stazioni Immobiliare SpA).

Detto assetto si completa inoltre con le società di "*shared services*" (tra queste, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, FS Security SpA e FS International SpA).

Nell'adunanza del 21 marzo 2025 il Consiglio di Amministrazione di FS ha approvato l'emanazione del nuovo Modello di Governance del Gruppo in coerenza con il Regolamento del Gruppo FS con un assetto che prevede l'identificazione delle seguenti *Business Unit* (BU): (i) BU Infrastrutture – Ferrovie, con al vertice Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.; (ii) BU Infrastrutture – Strade, con al vertice ANAS S.p.A.; (iii) BU Trasporto – Merci, con al vertice Mercitalia Logistics S.p.A.; (iv) BU Trasporto

– Internazionale Passeggeri, con al vertice FS International S.p.A.; (v) BU Trasporto – Passeggeri, con al vertice Trenitalia S.p.A. Le società citate sono qualificate quali "Capofila di Business Unit".

Nel corso dell'esercizio 2024, il Collegio Sindacale si è complessivamente riunito 17 volte e a tutte le sedute è stato invitato il Magistrato della Corte dei Conti Delegato al Controllo sulla gestione finanziaria, designato ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259. Ha partecipato alle riunioni del Comitato Controllo e Rischi, del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione e del Comitato Sostenibilità, come previsto dai rispettivi Regolamenti dei Comitati. A partire da ottobre sono state svolte delle riunioni congiunte con il Comitato Controllo e Rischi al fine di favorire lo scambio di informazioni tra soggetti con compiti rilevanti in materia di controllo interno e revisione contabile. Nel corso del 2025 e sino alla data di emissione della presente relazione, il Collegio Sindacale ha tenuto 11 riunioni, di cui 3 svolte congiuntamente a quelle del Comitato Controllo e Rischi.

Con riferimento all'attività svolta, si rappresenta quanto segue.

Nel corso dell'esercizio 2024, il Collegio Sindacale ha partecipato all'Assemblea Ordinaria dell'Azionista del 27 giugno 2024, nel corso della quale ai sensi dell'art. 2364 comma 1 codice civile è stata approvata la Relazione Finanziaria Annuale – esercizio 2023 e sono stati nominati i componenti del Consiglio di Amministrazione per il triennio 2024-2026.

Il Collegio Sindacale – o in sua rappresentanza alcuni membri – ha, inoltre, partecipato a n. 12 riunioni del Consiglio di Amministrazione (di cui 8 svolte dal Consiglio nella sua attuale composizione[1]), a n. 9 riunioni del Comitato Controllo Rischi (di cui 3 svolte congiuntamente con le riunioni del Collegio Sindacale) a n. 4 riunioni del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione ed a n. 3 riunioni del Comitato Sostenibilità. Il Collegio ha altresì preso parte alle sessioni di *induction* su specifici temi rivolte ad amministratori e sindaci, in particolare in materia di Linee Strategiche di Gruppo e Piano Industriale 2025-2029. Nel corso del 2025 il Collegio Sindacale – o in sua rappresentanza alcuni membri – ha, inoltre, partecipato a n. 4 riunioni del Consiglio di Amministrazione, a n. 4 riunioni del Comitato Controllo Rischi (di cui 3 svolte congiuntamente con le riunioni del Collegio Sindacale) a n. 6 riunioni del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione ed a n. 4 riunioni del Comitato Sostenibilità. Il Collegio ha altresì preso parte alle sessioni di *induction* su specifici temi rivolte

[1] Con l'approvazione del bilancio di esercizio 2023 in delibera assembleare del 27 giugno 2024, è giunto a scadenza l'organo di gestione nominato per il triennio 2021-2023, che era composto da sette membri: Nicoletta Giadrossi (Presidente), Luigi Ferraris (Amministratore Delegato), Pietro Bracco, Alessandra Bucci, Riccardo Barbieri Hermitte, Paola Gina Maria Schwizer e Tommaso Tanzilli. Di conseguenza, l'Assemblea del 27 giugno 2024 ha deliberato la nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione per il triennio 2024-2026 (sino alla data dell'Assemblea di approvazione del bilancio 2026), composto sempre da sette membri: Tommaso Tanzilli (Presidente), Stefano Antonio Donnarumma, Caterina Belletti, Pietro Bracco, Tiziana De Luca, Franco Fenoglio e Loredana Ricciotti. In pari data, il Consiglio di Amministrazione ha nominato l'Ing. Stefano Antonio Donnarumma quale Amministratore Delegato e Direttore Generale.

ad amministratori e sindaci, in particolare in materia di Governance, alla luce dell'approvazione del nuovo Modello di Governance del Gruppo.

Le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari alle quali il Collegio Sindacale ha partecipato si sono svolte nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle riunioni consiliari, sono stati adempiuti gli obblighi di informativa periodica al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale previsti all'art. 2381 c.c.. Il Collegio Sindacale ha acquisito dall'organo amministrativo, con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate.

Il Collegio Sindacale ha incontrato i sindaci delle principali società controllate (ivi incluse le strategiche e le capogruppo di settore), acquisendo le valutazioni di generale adeguatezza dei relativi sistemi di controllo interno ed in tali incontri non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodici incontri con la società di revisione, con la quale ha scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento dell'attività di vigilanza.

In riferimento all'attività di vigilanza sull'indipendenza della Società incaricata della revisione legale, in qualità di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, il Collegio Sindacale ha:

- verificato e monitorato l'indipendenza della Società incaricata della revisione legale a norma degli artt. 10, 10 *bis*, 10 *ter*, 10 *quater* e 17 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'articolo 6 del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, in particolare per quanto riguarda l'adeguatezza e l'assenza di incompatibilità delle prestazioni di servizi diversi dalla revisione;
- approvato il conferimento degli incarichi non di revisione alla Società incaricata della revisione legale e al suo *network* e ricevuto dalle strutture aziendali periodiche informative di monitoraggio del rispetto della soglia massima dei corrispettivi erogabili a fronte degli incarichi conferiti, come previsto dalle procedure interne in materia;
- riscontrato che nella Relazione aggiuntiva, resa ai sensi dell'art. 11 del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, la PwC S.p.A. ha confermato, ai sensi dell'art 6, paragrafo 2) lett. a) del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, la propria indipendenza.

Pertanto, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non si ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della Società incaricata della revisione legale PwC S.p.A.

Il Collegio Sindacale ha incontrato i Responsabili delle funzioni aziendali che compongono il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR) e, sulla base delle informazioni acquisite, nel fare un generale rinvio a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale, non ha osservazioni da

riferire nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha incontrato il preposto al sistema di controllo interno, ricevendo evidenza delle attività poste in essere. Nel corso dell'esercizio ha altresì ricevuto informazioni e aggiornamenti dal Responsabile *Security* e dal Responsabile *Risk* in merito alle attività svolte nell'area di competenza, ivi incluse quelle in materia di anticorruzione. Inoltre, anche con il supporto del Responsabile dell'area *Technology*, il Collegio Sindacale ha ricevuto informativa in merito ai presidi predisposti dalla società in ambito *cybersecurity*. Inoltre, dà atto che il Comitato per il Controllo Rischi ha valutato positivamente il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei rischi della Società rispetto alle dimensioni e alle caratteristiche della stessa.

Il Collegio Sindacale ha incontrato l'Organismo di Vigilanza, ricevendo informativa in merito alle attività svolte nel corso dell'anno sui profili rilevanti ai fini del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, dalla quale non sono emersi temi da riportare nella presente relazione. Con particolare riguardo al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e ai presidi di carattere procedurale posti in essere ai sensi del D.Lgs. n. 231 del 2001, è stata ricevuta, anche dalle competenti strutture aziendali, un'adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2024 e sull'attività di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 febbraio 2024 e da ultimo in data 28 febbraio 2025, alla luce delle novità legislative intervenute e delle variazioni organizzative interne correlate al sistema di controllo interno e gestione dei rischi.
Il Collegio Sindacale ha altresì incontrato il Comitato Etico per avere un aggiornamento sulle attività svolte nel corso del 2024 e ha ricevuto conferma che rispetto all'anno in questione non sono stati riscontri elementi di criticità da sottoporre all'Organo di controllo.

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni.

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali.

Il Collegio ha verificato che la Società ha adempiuto agli obblighi in materia di Rendicontazione di Sostenibilità previsti dal D.Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024, che recepisce la Direttiva UE n. 2464 del 14 dicembre 2022 sulla rendicontazione societaria di sostenibilità, c.d. "*Corporate Sustainability Reporting* Directive (CSRD e ricevuto aggiornamenti sulla Doppia materialità.

Nel corso dell'esercizio 2024 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state riscontrate,

operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate. In particolare, le operazioni di natura ordinaria poste in essere, a condizioni di mercato, con società del Gruppo e con altre parti correlate, descritte nella relazione finanziaria, risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

Tra i principali eventi intervenuti nel corso dell'esercizio 2024, il Collegio Sindacale, in particolare, richiama in ordine cronologico quelli di maggior rilievo:

- Riassetto infragruppo del ramo immobiliare:

  In esecuzione della delibera dell'Assemblea straordinaria di FS S.p.A. del 29 novembre 2023 e nell'ambito del progetto di riassetto infragruppo della titolarità e gestione del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio delle attività ferroviarie o di trasporto, è stato stipulato in data 10 gennaio 2024 l'atto di scissione mediante scorporo, ai sensi dell'art. 2506.1 c.c., di parte del patrimonio di FS con assegnazione ad una società beneficiaria di nuova costituzione, denominata Nuova Sistemi Urbani S.p.A., efficace a far data dal 15 gennaio 2024, successivamente fusa in FS Sistemi Urbani.

- Rimodulazione del patrimonio netto di FS S.p.A.

  Il 25 marzo 2024 si è perfezionata la rimodulazione del patrimonio netto di FS S.p.A. come deliberata dall'Assemblea degli Azionisti del 29 novembre 2023. In particolare, decorsi i termini di legge, si è data esecuzione alla riduzione volontaria del capitale sociale di FS da 38.579.767.278 euro (quale importo già risultante dal perfezionamento dell'operazione di riassetto infragruppo del ramo immobiliare di FS) a 31.062.952.307 euro, con contestuale incremento della riserva legale, fino a sua saturazione, e della riserva di capitale, mantenendo comunque invariata l'entità complessiva del patrimonio netto di FS S.p.A..

- Perfezionamento della vendita degli ex scali ferroviari milanesi Farini e San Cristoforo

  Il 29 marzo 2024 è stata perfezionata la vendita a REDEUS Fund – Fondo di investimento alternativo immobiliare chiuso gestito da Prelios SGR S.p.A. – degli scali ferroviari dismessi Farini e San Cristoforo di Milano da parte di FS Sistemi Urbani ad un prezzo di vendita complessivo di 489,5 milioni di euro.

- Cessione delle partecipazioni concessionarie di strade a pedaggio detenute da Anas

  In data 4 giugno 2024 è stata costituita la nuova società *in house*, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIT, denominata Autostrade dello Stato S.p.A. ed avente ad oggetto l'attività di gestione e costruzione delle autostrade statali in regime di concessione, dando così attuazione al percorso di riordino del settore autostradale delineato dal D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 156/2021 (c.d. "Decreto Infrastrutture").

Successivamente il D.L. n. 155 del 19 ottobre 2024, convertito con modificazioni nella Legge n. 189 del 9 dicembre 2024, (c.d. "Decreto Fiscale") ha definito i termini dell'operazione di trasferimento delle partecipazioni detenute da Anas in società concessionarie a pedaggio ad Autostrade dello Stato S.p.A., individuando l'esatto perimetro del trasferimento (ovvero le partecipazioni nelle società Concessioni Autostrade Venete - CAV S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus – SITAF S.p.A.) e stabilendone le modalità di trasferimento. La norma, infatti, al fine di rafforzare la dotazione patrimoniale di Autostrade dello Stato, ha assegnato la somma di 343 milioni di euro, ai fini del trasferimento delle suddette partecipazioni a mezzo cessione onerosa, importo determinato in misura corrispondente al valore netto contabile d'iscrizione di dette partecipazioni nel bilancio Anas. Il completamento delle operazioni di trasferimento è atteso nel corso del 2025.

- Sentenza del Consiglio di Stato sul ricorso per il trasferimento a FS S.p.A. della partecipazione azionaria in FSE Srl

In data 5 agosto 2024 è stata pubblicata la sentenza n. 06983/2024 del Consiglio di Stato a definizione del contenzioso, proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria S.p.A. e COTRAP, avverso il decreto del MIT n. 248 del 4 agosto 2016, con il quale FS S.p.A. era stato individuato quale soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta fino ad allora dal MIT. Con detta sentenza, il Consiglio di Stato ha accolto l'appello proposto dai ricorrenti con conseguente annullamento del decreto del MIT del 4 agosto 2016 nella parte in cui ha individuato in FS S.p.A. il soggetto cui trasferire FSE, previa disapplicazione della L. n. 208/2015 nella parte in cui ha previsto lo stanziamento di 70 milioni di euro in favore di FSE. Per effetto della suddetta sentenza, a partire dal 5 agosto 2024 sono venute meno le condizioni previste dall'IFRS 10 con riguardo al controllo su FSE da parte del Gruppo FS (i.e. impossibilità di agire sul capitale di FSE) e, pertanto, da tale data la società è stata esclusa dal perimetro di consolidamento

- Le iniziative normative concernenti la società Stretto di Messina S.p.A.

La Legge n. 120 dell'8 agosto 2024, prevede modifiche al D.L. n. 35/2023 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" convertito nella Legge n. 58/2023 per garantire il rispetto del cronoprogramma dell'attività della società Stretto di Messina. La normativa citata dispone l'individuazione, mediante decreti MIT da adottare entro il 31 dicembre 2025, delle opere per la realizzazione dei progetti della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e dei relativi commissari straordinari, che sono nominati tra il personale dirigenziale di RFI e Anas.

Inoltre, nel corso dell'esercizio 2024 il Collegio Sindacale:

- ha ottenuto informativa in merito ai principali contenziosi della Società e del Gruppo, svolgendo approfondimenti su quelli di maggiore rilevanza, con il supporto delle funzioni aziendali

competenti;

- ha acquisito informazioni dai Responsabili delle principali strutture aziendali, sia direttamente nelle proprie riunioni sia attraverso la partecipazione alle riunioni dei Comitati endoconsiliari.
- ha rilasciato:
  - *i)* il parere ai sensi dell'art. 2389 comma 3 del codice civile in data 5 agosto 2024;
  - *ii)* il parere sulla nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili, in data 28 ottobre 2024.

Nel corso dell'esercizio 2024 non sono pervenute denunzie dai soci ex art. 2408 c.c. né si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.

Infine, il Collegio Sindacale ha attestato il rispetto del limite imposto dall'art. 2412 del codice civile in occasione della delibera adottata dal Consiglio di Amministrazione:

- in data 10 aprile 2024 relativa all'emissione di prestiti obbligazionari per un importo complessivo fino ad un massimo di Euro 682.100.000,00 (seicentottantaduemilionicentomila virgola zero centesimi), costituiti da obbligazioni da emettersi nell'ambito del Programma EMTN di FS (come aggiornato annualmente in linea con la prassi di mercato ed il cui aggiornamento è stato da ultimo autorizzato con delibera assunta in pari data);
- in data 21 marzo 2025 relativa all' aggiornamento annuale del Programma EMTN di Euro 12 miliardi.

Inoltre, per l'esercizio 2024 il Collegio Sindacale rappresenta:

- di non aver effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 del D.L. n. 118/2021, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* del D.Lgs. 12/1/2019 n. 14;
- di non aver ricevuto segnalazioni da parte di creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*novies* del D.Lgs. 12/1/2019 n. 14, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-*sexies* del D.L. 6/11/2021 n. 152, convertito dalla Legge 29/12/2021 n. 233 e successive modificazioni.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

2. Bilancio di esercizio e consolidato

Il Collegio Sindacale rileva che il Progetto di Report integrato del Gruppo FS, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 3 aprile 2025, rappresenta la Relazione finanziaria annuale 2024 che include il Bilancio consolidato e d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nonché la Relazione sulla Gestione. Quest'ultima risponde, oltre a quanto previsto dal Codice Civile e dalla normativa specificatamente applicabile, al dettato normativo del D.Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024

che recepisce la Direttiva UE n. 2464 del 14 dicembre 2022 sulla rendicontazione societaria di sostenibilità, c.d. "Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)".

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 che registra un utile di esercizio pari a 431.134.192 euro e un patrimonio netto di 40.622.339.264 euro. Non essendo demandata al Collegio Sindacale la funzione di revisione legale, si è vigilato sull'impostazione generale del bilancio, sulla sua conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura, senza rilevare aspetti da riferire. Il Collegio Sindacale ha verificato, inoltre, l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla gestione, anche in questo caso senza rilievi da esporre. Il Consiglio di Amministrazione ha illustrato nella Relazione Finanziaria le poste che hanno concorso al risultato economico e gli eventi generativi delle medesime. Il Collegio Sindacale ha verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui ha conoscenza. A tale riguardo, si riferisce che da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale, emerge che il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, è stato predisposto in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione. Inoltre, la Società incaricata della revisione legale ha attestato di aver svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del Decreto 39/2010.

Non essendo demandato al Collegio Sindacale il controllo analitico di merito sul contenuto della Relazione di Sostenibilità, il Collegio ha vigilato sull'osservanza da parte degli Amministratori sulle norme procedurali inerenti alla redazione, all'approvazione e alla pubblicazione della Rendicontazione di Sostenibilità, accertandone la sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e vigilando sul processo di formazione del documento.

Le attività di attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità sono state effettuate dalla società di revisione PwC in applicazione dell'art. 8 e 18 del D.Lgs. n. 125/2024, sulla base del quale l'incarico di revisione limitata della dichiarazione non finanziaria è stato conferito da FS S.p.A. fino all'esercizio 2031.

I nuovi obblighi di attestazione sulla rendicontazione di sostenibilità introdotti dal D.Lgs. 125/2024 hanno altresì comportato un maggior *effort* per la società di revisione rispetto a quanto previsto negli esercizi precedenti per l'esame limitato della dichiarazione non finanziaria. In ragione di tale circostanza, il Collegio Sindacale ha autorizzato in favore di PwC un incremento del corrispettivo originariamente convenuto per la revisione limitata della dichiarazione non finanziaria.

La società di revisione ha emesso in data 18 aprile 2025 una relazione, senza rilievi, ad esito dell'esame limitato, svolto in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità –

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

SSAE (Italia), delle informazioni relative alla rendicontazione di sostenibilità di cui all'art. 4 del D.Lgs 125/2024 e di quelle previste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852/2020 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020. In particolare, la società di revisione ha dichiarato che: *"Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:*

- *la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE (European Sustainability Reporting Standards, […]);*
- *le informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy Disclosure" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 […].".*

Si segnala che la società di revisione ha indicato nella sua Relazione quale aspetto chiave della revisione contabile la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate. In particolare, per quanto concerne la partecipazione nella controllata Anas SpA, la configurazione di valore recuperabile presa a riferimento dalla Società è quella del valore d'uso, determinato attualizzando i flussi di cassa del "piano economico finanziario 2025-2052" (di seguito anche il "Piano"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas SpA il 5 marzo 2025, a cui è stato aggiunto un valore terminale, pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. I flussi di Piano sono stati considerati per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'estensione della Concessione attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032.

Per quanto di conoscenza del Collegio Sindacale, il Consiglio di Amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c.

Ai sensi dell'art. 154-bis del D. Lgs. n. 58/1998, l'Amministratore Delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno attestato, con apposita relazione allegata al progetto di bilancio e al bilancio consolidato relativi all'esercizio 2024:

- l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione dei predetti bilanci;
- la conformità del contenuto dei bilanci ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002;
- la corrispondenza dei bilanci alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e la loro idoneità a rappresentare in maniera veritiera e corretta la situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società e delle società incluse nel perimetro di consolidamento; e
- che la relazione sulla gestione, che correda i bilanci, comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della Società e delle

società incluse nel perimetro di consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposte.

Si precisa che, a partire dall'esercizio 2024 stante l'entrata in vigore della *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) al Dirigente Preposto sono state affidate anche le responsabilità di Attestazione, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato, sull'informativa di sostenibilità (ex art. 154 bis comma 5-ter del TUF). Tale Attestazione concerne la conformità della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, inclusa nella Relazione sulla Gestione, agli standard di rendicontazione ESRS ed al Regolamento Tassonomia.

Il Collegio Sindacale ha rilevato che sono state rilasciate, senza aspetti di rilievo, le predette Attestazioni, a firma congiunta dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto, sui bilanci di esercizio di FS S.p.A. e consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e sulla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità al 31 dicembre 2024 presentati al Consiglio di Amministrazione di Holding nella seduta del 3 Aprile 2025.

Fermo restando che a carico del Collegio Sindacale non è previsto alcun obbligo di relazione né di formali espressioni di giudizio sul bilancio consolidato, che spettano invece alla Società incaricata della revisione legale, si è proceduto a constatare come:

- il bilancio consolidato chiude con una perdita di esercizio di euro pari a 208 milioni di euro e un patrimonio netto di 41.752 milioni di euro
- da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale, il bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili IFRS emanati dalla International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione. Inoltre, la Società incaricata della revisione legale ha attestato di aver svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del Decreto 39/2010
- la relazione specifica di PwC resa ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 39/2010 non contiene rilievi né richiami di informativa.

Anche per il bilancio consolidato si segnala che la società di revisione nella sua Relazione ha evidenziato i seguenti Aspetti chiave della revisione contabile:

- la recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali di ANAS S.p.A.;
- la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria;
- la determinazione dei Fondi rischi ed oneri – riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Il Collegio Sindacale riporta i seguenti fatti significativi intervenuti successivamente alla chiusura dell'esercizio al 31 dicembre 2024 contenuti nella relazione finanziaria:

- in data 27 febbraio 2025 FS ha sottoscritto un'ulteriore *tranche* di aumento di capitale pari a

96.000 nei confronti di Mercitalia Logistics.

Il Collegio Sindacale rileva altresì che non vi sono fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio per quanto concerne il bilancio consolidato.

3. Conclusioni

In conclusione, considerate le risultanze dell'attività svolta e il giudizio espresso nella Relazione di revisione rilasciata dalla Società incaricata della revisione legale e preso atto delle attestazioni rilasciate dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e alla rendicontazione di sostenibilità, il Collegio Sindacale, per quanto di propria competenza, concorda con la proposta di deliberazione in merito al progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea dell'Azionista e la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli amministratori nella nota integrativa.

Da ultimo, considerato che con l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 giunge a scadenza il proprio mandato, il Collegio Sindacale ringrazia la Società per la proficua collaborazione dimostrata all'Organo di controllo nello svolgimento delle proprie funzioni.

Roma, 18 aprile 2025

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Rosalba Cotroneo	(Presidente)	Rosalba Cotroneo
Dott. Sergio Duca	(Sindaco Effettivo)	
Dott. Marino Marrazza	(Sindaco effettivo)	

12





A cura di
Administration, Finance & Control

Supervisione editoriale e creativa
Comunicazione e Relazioni Esterne di Gruppo – Prodotti Editoriali

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie
© Archivio FS Italiane
© iStock (2, 3, 22, 23, 63, 80, 81, 116, 117)

Realizzazione, progetto grafico e stampa

GRAFICANAPPA
PRINTING | PACKAGING | IML

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

Edizione maggio 2025

FSC www.fsc.org
MISTO
Carta | A sostegno della gestione forestale responsabile
FSC® C019770