RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2022

INDICE

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2022 **1**

Lettera della Presidente 4

Gruppo in sintesi 7

Relazione sulla gestione **15**

Relazione sulla Gestione e Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 16

Modello di business 25

Piano Industriale 2022-2031 27

Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 28

Performance economiche e finanziarie del Gruppo 59

Performance economiche e finanziarie dei settori operativi 72

Performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA 83

Investimenti 87

Attività di ricerca, sviluppo e innovazione 104

Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie 110

Dialogo con gli stakeholder 165

Impegno per uno sviluppo sostenibile 167

Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea 212

Principali eventi 222

Fattori di rischio 230

Sicurezza nel viaggio 243

Altre informazioni 244

Azioni proprie della Capogruppo 257

Rapporti con parti correlate 258

Evoluzione prevedibile della gestione 259

Relazione della Società di revisione

Bilancio consolidato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2022 **261**

Prospetti contabili consolidati 262

Note esplicative al Bilancio consolidato 268

Allegati 383

Allegato: GRI Content Index 395

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

Relazione della Società di revisione

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2022 **407**

Prospetti contabili 408

Note esplicative al Bilancio d'esercizio 414

Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SPA 476

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

Relazione della Società di revisione

Relazione del Collegio Sindacale

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Consiglio di Amministrazione	**Nominati dal 26 maggio 2021**[1]
Presidente	Nicoletta Giadrossi
Amministratore Delegato	Luigi Ferraris[2]
Consiglieri	Pietro Bracco
	Stefano Cuzzilla
	Alessandra Bucci
	Riccardo Barbieri Hermitte
	Paola Gina Maria Schwizer[3]

Collegio sindacale	**Nominati dal 3 luglio 2019**[4]	**Nominati dal 3 maggio 2022**[5]
Presidente	Alessandra dal Verme	Rosalba Cotroneo
Sindaci effettivi	Susanna Masi	Sergio Duca
	Gianpaolo Davide Rossetti	Marino Marrazza
Sindaci supplenti	Letteria Dinaro	Letteria Dinaro
	Salvatore Lentini	Francesco Tulimieri

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SU FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA[6]

Giovanni Coppola

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Roberto Mannozzi

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

KPMG SpA (per il periodo 2014-2022)

[1] Per delibera assembleare assunta in pari data.
[2] Nominato Amministratore Delegato il giorno 3 giugno 2021.
[3] Nominata dall'Assemblea degli Azionisti del 6 agosto 2021.
[4] Per delibera assembleare assunta in pari data.
[5] Per delibera assembleare assunta in pari data.
[6] A decorrere dal 1° gennaio 2020, così come deliberato nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019, sono assegnate al Presidente di sezione Giovanni Coppola le funzioni di Delegato titolare al controllo della gestione finanziaria della Società a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/1958.

Lettera della Presidente

Caro Azionista,

l'esercizio 2022 si è svolto in un quadro generale di grande incertezza, segnato dal conflitto in Ucraina e dall'inasprimento delle tensioni internazionali, nonché dall'incremento dei costi dell'energia e delle principali materie prime. L'inflazione è cresciuta fino a livelli che non hanno precedenti negli ultimi 40 anni, innescando la reazione decisa della Banca Centrale Europea e l'incremento dei tassi di interesse.

La ripresa economica ha trovato un sostegno importante nell'avanzamento del programma di investimenti e riforme strutturali incentrato sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, concordato dal nostro Paese all'interno del quadro europeo.

Il Gruppo FS, al quale è affidata una quota consistente degli stanziamenti del PNRR, ha rispettato pienamente tutte le scadenze assegnate. Più precisamente, abbiamo realizzato investimenti tecnici per 11,3 miliardi di euro e, con la pubblicazione di bandi di gara per 26 miliardi di euro e l'aggiudicazione di opere per 15 miliardi di euro, abbiamo posto le basi per l'ulteriore accelerazione dei cantieri che – nei prossimi anni - potenzieranno e miglioreranno il sistema di mobilità ferroviaria e stradale del Paese.

Sul piano della governance e dell'organizzazione del Gruppo, il 2022 ha visto l'avvio del Piano Industriale 2022-2031 e la costituzione dei quattro Poli di business, omogenei per settore, missione e obiettivi: Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano. Alla Capogruppo è stata affidata una chiara funzione di indirizzo, coordinamento, controllo strategico e finanziario sulle capogruppo di settore e, a queste ultime (Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Mercitalia Logistics e FS Sistemi Urbani), è stata affidata una analoga funzione sulle società appartenenti al Polo di competenza. Completano il quadro della nuova governance del Gruppo, descritta più precisamente nella Relazione sulla Gestione, le società dedicate ai servizi trasversali e la rinnovata direzione internazionale, alla quale è affidato il compito di coordinare le attività estere del Gruppo.

Nell'esercizio appena concluso, il Polo Infrastrutture ha realizzato 9,2 miliardi di euro di investimenti, con significativi avanzamenti dei cantieri di maggiore rilievo strategico (il Terzo Valico dei Giovi, la Galleria di Base del Brennero, le linee Brescia-Verona-Vicenza, Napoli-Bari e Torino-Lione) e, più in generale, interventi mirati – articolati in tutto il territorio nazionale – sulla sicurezza, sulla dotazione tecnologica, sul mantenimento in efficienza e sullo sviluppo delle ferrovie e delle strade affidate. Da segnalare, la crescita dei volumi di traffico sulla rete ferroviaria (+7% vs. 2021, con il ritorno ai livelli prepandemici) e sulle strade gestite da Anas (+ 8%, secondo l'Indice della Mobilità Rilevata).

Il Polo Passeggeri, beneficiando anche della ripresa della mobilità generale e del superamento delle restrizioni imposte per contenere la pandemia, ha registrato significativi incrementi nei volumi di viaggiatori nei segmenti Alta Velocità (+106% vs. 2021), Intercity (+50%) e Regionale (+40%). Si sono contratti del 12% i volumi di passeggeri dei servizi di trasporto pubblico su gomma, scontando la riduzione del perimetro del Gruppo in Toscana. In un quadro di complessivo miglioramento dei principali indicatori di *customer satisfaction*, le principali priorità per il Polo Passeggeri sono il miglioramento della puntualità tecnica e dell'affidabilità dei servizi. Di rilievo, in proposito, il regolare proseguimento del rinnovo della flotta; nel trasporto su ferro, tra gli 81 convogli entrati in servizio si segnalano, in particolare, i primi due treni ibridi "*Blues*", che - grazie alla tripla alimentazione elettrica, diesel e a batteria – consentono di minimizzare i consumi di carburante e le emissioni soprattutto nei percorsi solo in parte elettrificati (ad esempio, nelle aree montane e a bassa densità di popolazione e traffico).

Il Polo Logistica ha registrato volumi di traffico sostanzialmente stabili, in linea con i livelli pre-pandemici. Gli investimenti nel rinnovo della flotta, con 155 nuovi carri e 5 locomotive, insieme alle azioni del management e allo sviluppo di partnership, si collocano in linea con gli obiettivi strategici del Polo nell'orizzonte decennale del Piano Industriale: raddoppiare la quota traffico merci su rotaia rispetto al 2019 ed evolvere il ruolo del Polo Logistica in quello di operatore multimodale di sistema.

Riguardo al Polo Urbano – al quale sono affidati progetti immobiliari, di rigenerazione urbana e di sviluppo di soluzioni di intermodalità e di logistica – si segnala nel 2022 la definitiva assegnazione dello Scalo di Porta Romana (Milano), sul quale sorgerà il Villaggio che ospiterà gli atleti di Milano-Cortina 2026 e che, dopo l'Olimpiade, sarà destinato a programmi di *student housing*.

Per quanto riguarda i risultati finanziari, nel 2022 il Gruppo FS ha conseguito ricavi per 13,7 miliardi di euro (+ 1,4 miliardi di euro rispetto al 2021), migliorando l'EBITDA (2,2 miliardi di euro, +0,3 miliardi di euro) e confermando l'EBIT e il risultato netto (pari, rispettivamente, a 0,3 e 0,2 miliardi di euro). Da considerare, nel confronto con i dati dell'anno precedente, che nel 2022 i ristori Covid-19 ricevuti dal Gruppo FS sono stati 786 milioni di euro in meno del 2021 (172 milioni di euro, -82%).

I giudizi di rating emessi dalle agenzie di credito specializzate confermano la solidità patrimoniale mostrata dai valori di bilancio, con l'indebitamento finanziario netto del Gruppo che si è ridotto sia in valore assoluto (-1 miliardo di euro, -11%), sia nel rapporto con i mezzi propri (0,19 nel 2022, era 0,21 nel 2021).

Nel Piano Industriale abbiamo delineato una visione e una missione per il Gruppo FS che allineano perfettamente i nostri obiettivi ESG con quelli del Paese, a partire dagli obiettivi fondamentali dello *shift* modale, della riduzione delle disuguaglianze e dell'aumento della connettività tra i territori. Rinviando ai dati e alle informazioni di carattere non finanziario integrate nella Relazione sulla Gestione, nonché alla più ampia e mirata illustrazione che forniamo nel Rapporto di Sostenibilità, vorrei in questa sede ricordare alcuni importanti risultati raggiunti nel 2022.

Sotto il profilo ambientale, siamo particolarmente fieri di quanto ottenuto dall'applicazione della Tassonomia Europea alle nostre attività: sono "*eco-sostenibili*" l'84,2% delle nostre spese in conto capitale, il 60,6% dei nostri ricavi e il 44,5% dei nostri costi operativi. Nel 2022 siamo riusciti a ridurre le nostre emissioni, nonostante l'incremento dei volumi di attività, e abbiamo migliorato i principali indicatori sul consumo, sul riciclo, sul riutilizzo e sullo smaltimento dei materiali, dell'acqua e dei rifiuti. Abbiamo preparato le prime gare (bandite nello scorso mese di gennaio) nell'ambito del piano che ci porterà, entro il 2027, a costruire impianti fotovoltaici che copriranno il 40% del nostro fabbisogno energetico, producendo fino a 2,6 TWh a emissioni zero.

Passando al nostro impegno verso i dipendenti e i collaboratori, il consistente avvicendamento del personale che abbiamo realizzato nel 2022 (9.687 assunzioni a fronte di 6.232 uscite) si è svolto secondo criteri e procedure trasparenti e meritocratici. Il *gender gap* si è ridotto a tutti i livelli di inquadramento professionale e, a livello dirigenziale, il numero di donne ha finalmente superato il 25% (era il 21% nel 2020). Le giornate di formazione sono cresciute del 24% (proseguendo la crescita già registrata nel 2021) e sono stati raggiunti importanti accordi sindacali. Per quanto riguarda il nostro impegno sociale, inoltre, proseguiamo il supporto agli *Help Center* e ai centri di accoglienza che ospitiamo nei nostri spazi in 19 stazioni, nonché ai progetti non profit di carattere sociale, culturale e ambientale che possono realizzarsi negli spazi che concediamo gratuitamente ad associazioni locali e altri enti del terzo settore in 465 stazioni (189.102 mq concessi nel 2022).

Sul piano della governance – oltre all'inserimento di un esplicito riferimento alla sostenibilità nello Statuto, in modo da farlo corrispondere a quello che è già profondamente radicato nella storia di questo Gruppo e nella sensibilità delle nostre Persone - il 2022 ha visto un importante chiarimento, anche sul piano formale, dei rapporti tra holding, società a capo dei Poli e altre società nel Gruppo. Il miglioramento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, inoltre, è stato supportato anche mediante incontri di confronto e discussione aperta che hanno coinvolto i vertici e i responsabili delle funzioni di assurance (anticorruzione, *compliance, risk management e internal audit*) delle principali società del Gruppo.

Nel complesso, le iniziative realizzate nel 2022 hanno consentito al Gruppo di migliorare sia il rating ottenuto da Moody's ESG Solutions (che sale dai 52/100 punti ottenuti nel 2020 ai 65/100 del 2022, all'interno della fascia di valutazione "Advanced"), sia il rating del Carbon Disclosure Project (focalizzato sui temi climatici, che passa da B ad "A-").

La sostenibilità, in una fase di grande incertezza e instabilità come quella attuale, è particolarmente importante, perché vuol dire anche resilienza e capacità di adattamento. I risultati finanziari e non finanziari dell'esercizio appena concluso rafforzano, nelle Persone del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, la fiducia nella capacità di realizzare il percorso delineato nel Piano Industriale che abbiamo presentato a maggio: essere un operatore sistemico di mobilità al servizio dello sviluppo sostenibile del Paese e di tutti i territori in cui operiamo.

La Presidente

Nicoletta Giadrossi

Gruppo in sintesi

Relazione finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

La presente Relazione finanziaria di Gruppo comprende il Bilancio consolidato e di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA nonché la Relazione sulla Gestione che risponde, oltre a quanto previsto dal Codice Civile e dalla normativa specificatamente applicabile, al dettato normativo del Decreto Legislativo n. 254 del 30 dicembre 2016 riferito alle c.d. "non financial information".

Disclaimer

Questo documento, ed in particolare la sezione "Evoluzione prevedibile della gestione", contengono 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 ed incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono ad 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 l'impatto della pandemia Covid-19, comunque ancora presente nel corso dell'ultimo anno, le tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina, 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 - e inclusi, a mero titolo esemplificativo, 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 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, rispetto a quanto riportato negli schemi di bilancio IFRS. Il management ritiene che tali indicatori siano utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal business.

Margine Operativo lordo - EBITDA: rappresenta un indicatore della performance operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. È calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.

Risultato operativo - EBIT: rappresenta un indicatore della performance operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.

Capitale circolante netto gestionale: è determinato dalla somma algebrica delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti e dei Debiti commerciali correnti/non correnti.

Altre attività nette: sono determinate quale somma algebrica dei Crediti e anticipi MEF per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti/non correnti.

Capitale circolante: è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.

Capitale immobilizzato netto: è determinato quale somma delle voci Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.

Altri fondi: sono determinati quale somma delle voci TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, gli altri Fondi di volta in volta accantonati rischi minori e dalle Passività per imposte differite.

Capitale Investito Netto - **CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita.

Posizione finanziaria netta - **PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato quale somma algebrica delle voci Prestiti obbligazionari, Finanziamenti da banche a lungo termine, quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali correnti, Disponibilità liquide e Attività finanziarie correnti e non correnti.

Mezzi Propri - MP: è un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato dell'esercizio.

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.

EBITDA margin: è un indice percentuale di redditività. È determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

EBIT margin - ROS (return on sales): è un indice percentuale di redditività delle vendite. È determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.

Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP): è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. È determinato dal rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.

Valore economico generato: è un'indicazione di base su come il Gruppo genera ricchezza per gli stakeholder e comprende i ricavi delle vendite e delle prestazioni nonché i proventi diversi quale risultato della somma algebrica di: altri proventi, proventi finanziari e quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del PN.

Valore economico distribuito: è un'indicazione di base su come il Gruppo distribuisce agli stakeholder la ricchezza generata e comprende: i costi operativi, le remunerazioni ai dipendenti, le donazioni e gli altri investimenti nella comunità, gli utili non distribuiti, i pagamenti ai finanziatori e alla Pubblica Amministrazione.

Proventi diversi del valore economico direttamente generato: la voce comprende la posta di bilancio "Altri proventi" cui si sommano i proventi finanziari.

Pagamenti ai finanziatori nel valore economico distribuito: la voce comprende la remunerazione dei finanziatori, comprensivi dei dividendi distribuiti, gli interessi su prestiti e altre forme di debito.

Pagamenti ad entità pubbliche nel valore economico distribuito: la voce comprende le imposte e tasse dell'esercizio incluse nelle poste "Imposte sul reddito" e "Altri costi operativi", escluse le imposte differite.

Impatto economico: l'impatto economico misura l'ammontare dell'apporto del Gruppo FS alla generazione del Valore Aggiunto del Paese, ovvero l'esposizione del Sistema Economico Nazionale all'attività operativa e di investimento del Gruppo FS. L'approccio metodologico consente di fornire una misura dell'impatto economico diretto, indiretto e indotto generato dall'attività svolta e dagli investimenti sostenuti dal Gruppo FS.

Impatto occupazionale equivalente: l'impatto occupazionale calcola la domanda di lavoro equivalente derivante dal fatto che il Gruppo FS esiste e opera in Italia. La domanda di lavoro calcolata considera sia l'occupazione diretta sia quella derivante dagli effetti indiretti e indotti.

Glossario della Sostenibilità

Di seguito il glossario dei termini più ricorrenti utilizzati nell'ambito del Regolamento UE n. 852/2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili:

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'articolo 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'articolo 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;

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

Mitigazione dei cambiamenti climatici: il processo di 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;

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

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

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

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

Termini di uso ricorrente

Di seguito il glossario dei termini utilizzati nell'ambito delle attività operative di Gruppo il cui uso è ricorrente nella Relazione finanziaria annuale:

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 intinerai o degli istradamenti 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.

ATC (Automatic Train control): sistema di controllo automatico della marcia del treno. È l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'Automatic Train Protection (ATP).

AV/AC (Alta Velocità-Alta Capacità): sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e conseguente Alta Capacità di trasporto.

Carico medio (vkm/tkm): esprime il numero di viaggiatori km per treno km vale a dire quante persone in media riesce a trasportare un treno.

Contratto di Programma RFI (CdP RFI): contratto tra il MIT e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA) 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.

Contratto di Programma Anas (CdP Anas): contratto tra il MIT e Anas SpA di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e altre condizioni, quali principalmente la manutenzione, per favorire lo sviluppo della rete stradale.

Contratti di servizio (CdS): 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.

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 (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano al sistema ferroviario 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 (Automatic Train Control). 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).

GSM-R (Global System for Mobile Communication): standard europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.

Impianto: unità produttiva di un'azienda ferroviaria localizzabile e avente un'area di giurisdizione identificabile sulla rete ferroviaria. Possono appartenere sia al Gestore dell'infrastruttura che alle imprese di trasporto.

Indice di Mobilità Giornaliera (IMG): rapporto fra il numero complessivo degli spostamenti effettuati in un giorno dagli abitanti di una data città e il numero degli abitanti della città stessa.

Load factor (vkm/postokm): esprime il cosiddetto fattore di riempimento; quindi, misura la saturazione della offerta commerciale.

Nodo: locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.

Raddoppio: trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.

SCC/CTC (Sistema Comando Controllo/CTC Grande rete): è un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.

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.

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).

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).

TPL: trasporto pubblico locale.

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.

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 e 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.

2009

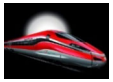
Con l'apertura della Bologna-Firenze, una linea praticamente tutta in galleria, e della Novara-Milano, si completa l'asse AV da Torino a Salerno. Mille chilometri di linee ad Alta Velocità che accorciano il Paese e modificano le abitudini di mobilità degli italiani.

2011

FS SpA acquisisce il Gruppo Arriva Deutschland, oggi chiamato Netinera, il terzo operatore nel settore dei servizi di trasporto di passeggeri in Germania.

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 parere positivo dell'AGCM e facendo seguito alla delibera assembleare con cui l'Assemblea degli azionisti di FS SpA a dicembre 2017 ha deliberato l'aumento del capitale di 2,86 miliardi di euro a seguito del conferimento dell'intera partecipazione Anas.

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).

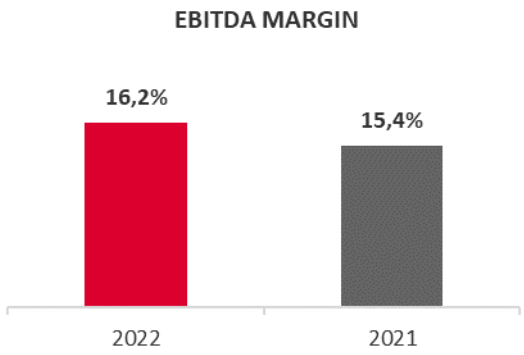
2021

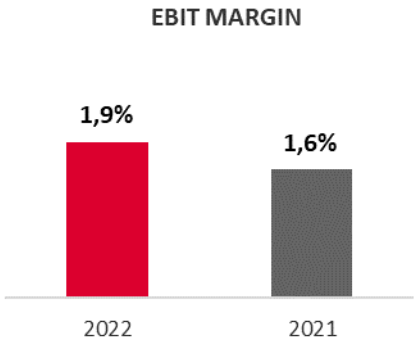
Nell'ambito del PNRR, il Gruppo FS ha un ruolo chiave nella trasformazione e nello sviluppo del "Sistema Italia" con oltre 25 mld di euro, pari a oltre l'11% del PNRR italiano, assegnati a società del Gruppo in qualità di soggetti attuatori.

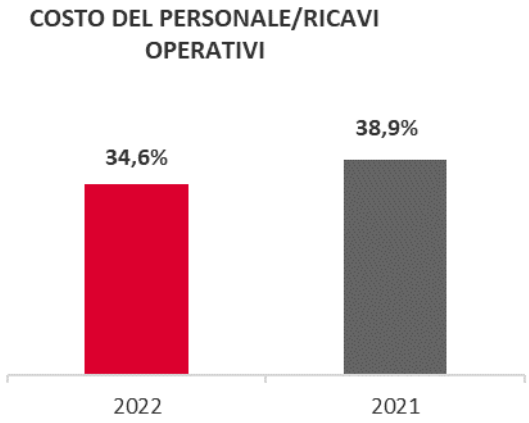
2022

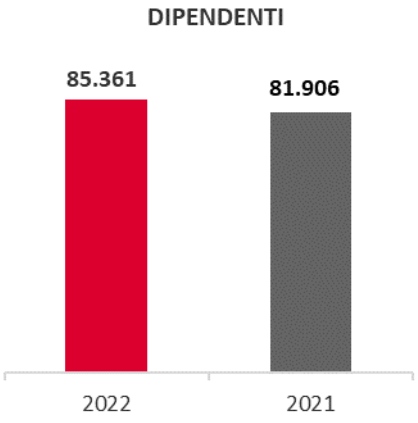
Il nuovo Piano Industriale ridefinisce la governance e rivede l'organizzazione del Gruppo FS. La nuova struttura organizzativa valorizza le potenzialità delle diverse società del Gruppo e le loro sinergie.

Risultati consolidati









valori in milioni di euro

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2022	2021	Variazione	%
Ricavi operativi	13.664	12.242	1.422	11,6
Costi operativi	(11.452)	(10.354)	(1.098)	(10,6)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.212	1.888	324	17,1
Risultato operativo (EBIT)	262	193	69	35,9
Risultato netto	202	193	9	4,4
	31.12.2022	**31.12.2021**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto (CIN)	49.707	50.422	(715)	(1,4)
Mezzi propri (MP)	41.854	41.551	303	0,7
Posizione finanziaria netta (PFN)	7.853	8.871	(1.018)	(11,5)
PFN/MP	0,19	0,21		
Investimenti dell'esercizio	8.115	9.976	(1.861)	(18,7)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	744	850	(106)	(12,5)

Informazione ad uso interno

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Relazione sulla Gestione e Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

La Relazione sulla Gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

La Relazione sulla Gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane risponde a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile integrato, ove necessario, con la normativa specificatamente applicabile. La Relazione sulla Gestione, come nel seguito meglio dettagliato, risponde anche al dettato normativo del Decreto Legislativo n. 254 del 30 dicembre 2016 riferito alle c.d. non financial information ed è pertanto integrata con le informazioni richieste dal citato Decreto. Inoltre, all'interno della Relazione sulla gestione sono riportate le informazioni previste dal Regolamento n. 852 del 2020 che prevede, per i soggetti rientranti nell'ambito di applicazione della Direttiva UE n. 95 del 2014 (recepita in Italia con il sopra indicato DL 254/2016), l'obbligo di rendicontare i ricavi, i costi e gli investimenti su base consolidata che siano eleggibili e allineati ai sensi dei criteri definiti dallo stesso regolamento e dai relativi regolamenti delegati (per approfondimenti si rimanda al capitolo "Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea").

Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 – Nota Metodologica

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è soggetto all'applicazione del Decreto Legislativo n. 254 ("Decreto") che ha dato attuazione alla Direttiva UE n.95 del 2014, recante modifiche alla Direttiva UE n.34 del 2013 per quanto riguarda la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario (c.d. non financial information) da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni.

Nel rispetto di quanto stabilito dal suddetto Decreto, il Gruppo, come già per gli esercizi precedenti, include la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (nel seguito anche DNF) nella presente Relazione sulla Gestione, anche in considerazione della natura delle informazioni ivi riportate (definite anche come "pre–finanziarie").

In continuità con le consolidate scelte metodologiche del Gruppo in tema di reporting delle non financial information, la DNF è stata redatta in conformità agli standard "GRI Sustainability Reporting Standards" (nel seguito anche Standard), definiti dal Global Reporting Initiative (GRI), recentemente aggiornati, come indicato più avanti. Tali standard sono anche applicati dal Gruppo per la redazione del Rapporto di Sostenibilità e rappresentano quelli maggiormente utilizzati, nello scenario dei grandi gruppi nazionali e internazionali, per la rendicontazione delle informazioni di carattere non finanziario. Il Rapporto di sostenibilità contiene informazioni qualitative e quantitative complementari rispetto a quelle rappresentate nella DNF. I due documenti hanno l'obiettivo di soddisfare in maniera completa e tempestiva le esigenze informative degli stakeholder.

A partire dal 2021, le informazioni sono state integrate con quanto richiesto dal Regolamento UE 852/2020 utilizzando i criteri previsti dai relativi Atti Delegati.

Al fine di garantire la comparabilità, le informazioni quantitative riguardano (ove disponibili) il triennio 2020-2022. Eventuali differenze rispetto alla precedente DNF sono dovute al perfezionamento dei metodi di rilevazione adottati e sono puntualmente segnalate.

In funzione dei criteri di materialità (impatti reali o potenziali con riferimento alle tematiche materiali[7] e alla natura del business delle società) e di controllo (diretto/indiretto), sono stati identificati diversi perimetri di rendicontazione a seconda

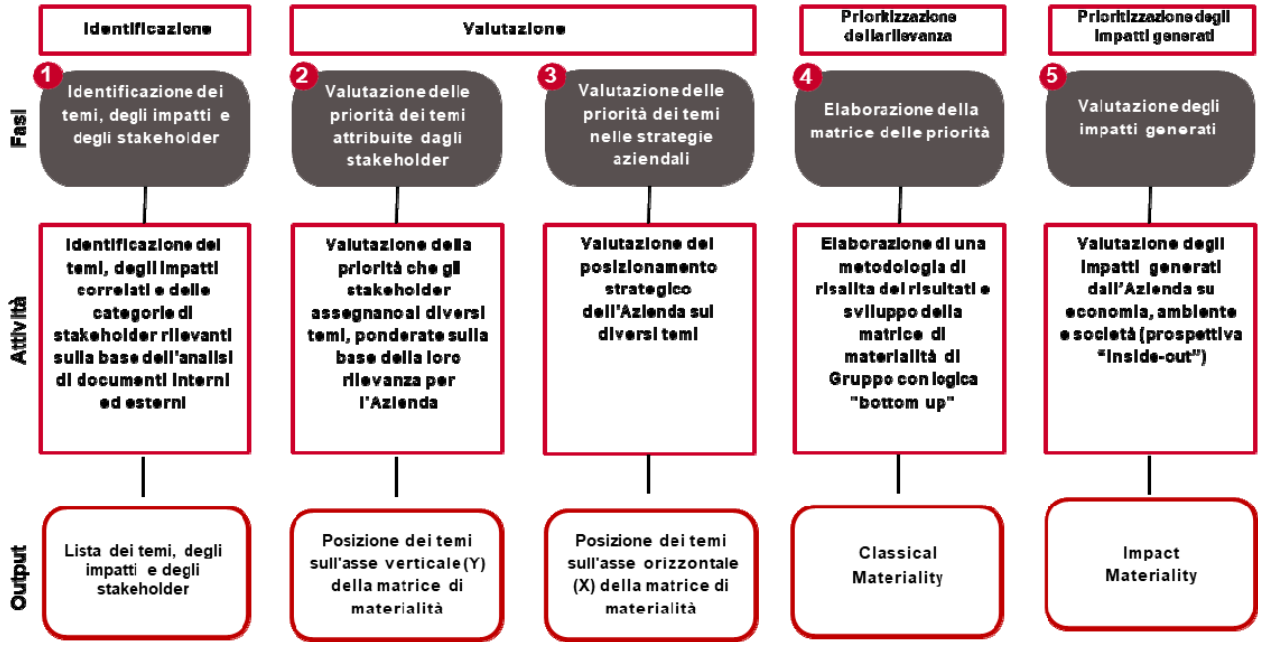
[7] Le tematiche previste dal D.Lgs. 254/2016 o risultanti materiali dall'analisi di materialità (come previsto dallo standard GRI).

della tematica di riferimento. Per il dettaglio si rimanda al "GRI Content Index", che costituisce parte integrante della DNF ed è allegato al presente documento.
L'identificazione delle informazioni rilevanti è stata effettuata prendendo in considerazione i diversi ambiti previsti dal Decreto, le attività del Gruppo e i conseguenti impatti. Inoltre, sono stati considerati i risultati dell'analisi di materialità e il documento "Orientamenti sulla comunicazione delle informazioni di carattere non finanziario" di luglio 2017 e il documento "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima" di giugno 2019 definiti dalla Commissione Europea, nonché il Regolamento di attuazione del D.Lgs. n. 254 del 2016 emanato dalla Consob in data 18 gennaio 2018.

Il Gruppo ogni anno aggiorna l'analisi di materialità, uno strumento di analisi essenziale per poter pianificare e gestire le performance di sostenibilità e per rappresentare adeguatamente nel reporting di Gruppo i risultati raggiunti e gli obiettivi prefissati. Il fine è quello di individuare le tematiche sociali, ambientali ed economiche prioritarie per gli stakeholder rilevanti del Gruppo, esterni e interni (cosiddetta "matrice di materialità"). La matrice identifica quindi le tematiche sulle quali un'azienda deve focalizzare i propri sforzi, in modo da riconoscere le sfide e le opportunità di creazione di valore nel lungo periodo.
L'aggiornamento metodologico dell'analisi di materialità 2022 si è reso necessario anche per l'introduzione di nuovi obblighi normativi e di standard di rendicontazione. Infatti, a partire dal 1° gennaio 2023, sono entrati in vigore i GRI Universal Standard 2021, con applicazione alla DNF 2022: in particolare il GRI 3 Material Topic richiede alle organizzazioni di adottare un approccio di "impact materiality", ovvero di identificare, valutare e prioritizzare gli impatti che il Gruppo genera (o può generare) nel contesto di riferimento.
Inoltre, da un punto di vista prospettico, l'approvazione della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) formalizzerà l'obbligo di adottare un approccio di "doppia materialità" (a partire dall'esercizio relativo all'anno 2024). La "doppia materialità" si compone di due dimensioni di impatto: la "impact materiality", che prende in considerazione gli impatti generati dall'organizzazione sul contesto esterno; la "financial materiality", che si concentra sulla capacità delle decisioni sulle tematiche di sostenibilità di incidere sul valore economico-finanziario dell'impresa.
Il Gruppo, all'interno della presente Dichiarazione di Carattere Non Finanziario, al fine di rispondere ai requisiti dei nuovi Standard GRI, obbligatori dal 2023, ha aggiornato la propria analisi di materialità integrandola con un processo volto a identificare, valutare e prioritizzare gli impatti generati (impact materiality).
L'analisi di materialità 2022 si basa, quindi, sulla revisione dell'albero dei temi - effettuata nel 2021 - e su una prima identificazione degli impatti generati e connessi alle attività e alla catena del valore del Gruppo che ha tenuto conto degli orientamenti strategici aziendali e delle evoluzioni del contesto esterno, in linea con il concetto di materialità dinamica, volta ad anticipare le tematiche emergenti, la cui gestione risulterà essenziale per competere nel futuro.
Il processo di aggiornamento dei temi prioritari per il Gruppo è stato condotto secondo una duplice ottica:

- **Classical materiality**, che permette di identificare e valutare le tematiche prioritarie per l'azienda (asse X) e per i suoi principali stakeholder (asse Y), in sintesi la matrice di materialità del Gruppo;
- **Impact materiality**, che evidenzia gli impatti generati, potenziali e attuali, dell'azienda. In questo caso le tematiche materiali sono quelle per le quali l'azienda genera impatti significativi, effettivi o potenziali, sulla società e sull'ambiente circostante nel breve, medio o lungo termine.

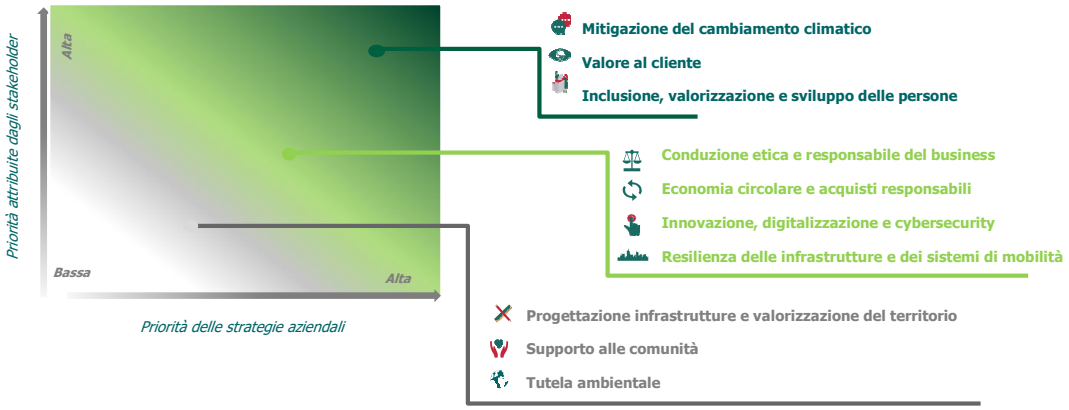
In conformità alle linee guida delle più recenti pubblicazioni da parte di standard internazionali quali il GRI e l'EFRAG, il processo ha previsto le seguenti fasi:



In relazione alla **Classical materiality**, rappresentata di seguito, la stessa è stata costruita con un approccio bottom up, partendo quindi dall'analisi delle informazioni raccolte dalle società del Gruppo nel biennio precedente[8] e dalla piattaforma Datamaran, che analizza le principali leggi e direttive in tutti i Paesi in cui FS opera e i Report pubblicati da altri peer e comparable in ambito europeo e internazionale.

La metodologia di aggregazione dei dati elaborati dalle società ha tenuto conto di: rilevanza e dimensione della società, numerosità degli stakeholder esterni coinvolti, peso organizzativo del management consultato.

[8] Le società che hanno contribuito alla matrice sono state: Trenitalia SpA, RFI SpA, Anas SpA, Polo Mercitalia, Busitalia Sita Nord SpA, Sistemi Urbani Srl, Italferr SpA, Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici Srl, Ferservizi SpA oltre a FS SpA.



Il tema *Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura*, risultato prioritario in tutte le società che hanno contribuito alla definizione della matrice, non è stato incluso nella rappresentazione aggregata poiché, come ha potuto più volte ribadire l'Amministratore Delegato di FS, «per manutenzione e sicurezza non ci sono limiti e non ci devono essere limiti». Per tale ragione, il tema non è graficamente incluso nella matrice di materialità in quanto trasversale e con priorità assoluta, nella visione del management, rispetto agli altri temi.

Per quanto concerne la **Impact materiality**, le strutture di sostenibilità delle Capogruppo di Settore e della Capogruppo hanno valutato gli impatti che il Gruppo genera o può generare nei confronti del contesto esterno secondo il loro grado di significatività ("severity") ovvero di magnitudo ("magnitude") e di probabilità, in caso di impatti potenziali. Una volta identificati gli impatti significativi per ciascun tema, quindi, è stato associato un livello di materialità dell'impatto in base a una scala di valutazione, costituita da quattro gradienti, che va da "basso" ad "alto". Inoltre, ciascun impatto positivo è stato analizzato secondo il contributo diretto e indiretto del Gruppo al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals – SDGs) dell'Agenda 2030 dell'ONU attraverso le proprie attività.

La tabella seguente riporta i risultati dell'analisi, in cui sono rappresentati per ciascun tema:

- i principali temi che generano effetti verso il contesto esterno;
- i principali impatti generati su tali temi direttamente e indirettamente dal Gruppo verso il contesto esterno;
- la relativa materialità dell'impatto;
- gli SDG di riferimento per gli impatti che creano un valore aggiunto alla comunità e/o all'ambiente.

Tema	*Area di impatto*	*Impact Materiality*	*SDG*
Conduzione etica e responsabile del business	• **Riduzione e prevenzione di illeciti e fenomeni di corruzione**, tramite l'adozione dei più elevati standard etici e la conduzione delle pratiche commerciali basata su principi fondamentali di trasparenza e lealtà, in conformità con la visione e i valori aziendali • **Rafforzamento della cultura di compliance e legalità**, attraverso lo sviluppo di politiche e la realizzazione di attività formative e informative • **Integrazione di aspetti ESG nella vision e nella strategia aziendale**, attraverso attività di induction del board e del management • **Contributo allo sviluppo sostenibile e a un futuro a basso utilizzo di carbone**, attraverso la promozione e l'utilizzo di strumenti finanziari sostenibili (finanza sostenibile)		
Economia circolare e acquisti responsabili	• **Valorizzazione dei materiali**, fino alla **prevenzione**, al **riuso** e al **riciclo dei rifiuti** derivanti dalle attività del Gruppo, attraverso l'implementazione di modelli di business circolari, dalla fase di acquisto - attraverso l'integrazione di criteri di preferibilità ambientale e sociale nelle procedure di acquisto e nei processi di selezione e qualifica dei fornitori - alla fase di utilizzo efficiente		
Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone	• **Diffusione e rafforzamento di una cultura dell'inclusione, non discriminazione e rispetto**, attraverso la promozione delle diversità (età, genere, conoscenze ed esperienze, religione, visione politica, etnia, nazionalità, orientamento sessuale, abilità fisica, provenienza geografica, ecc.) e delle pari opportunità nei luoghi di lavoro in cui tutti si sentano a proprio agio e siano motivati a costruire relazioni positive • **Valorizzazione delle capacità professionali ed esperienza** dei colleghi e **accelerazione del loro sviluppo professionale e di carriera**, attraverso politiche meritocratiche e meccanismi trasparenti ed equi che consentano a tutti i dipendenti di raggiungere il pieno potenziale • **Garanzia del benessere dei dipendenti e dell'equilibrio** tra le loro vite professionali e personali, attraverso politiche di welfare, strumenti e modelli di lavoro moderni e flessibili e gestione responsabile dei cambiamenti organizzativi		
Innovazione, digitalizzazione e cybersecurity	• **Contributo all'accelerazione del progresso sociale ed economico** con un focus sulle infrastrutture e i servizi, attraverso la digitalizzazione come driver per efficientare processi, operazioni e servizi, e per mezzo della promozione dell'innovazione • **Riduzione di potenziali perdite di dati e di informazioni aziendali**, attraverso la creazione di un ambiente in cui l'integrità e la riservatezza di dati e informazioni aziendali e di tutti i suoi stakeholder siano costantemente presidiati		

Tema	*Area di impatto*	*Impact Materiality*	*SDG*
Mitigazione del cambiamento climatico	• **Mitigazione del cambiamento climatico** grazie alla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni gas serra (CO_2, ozono, metano, ecc.) • **Mitigazione del cambiamento climatico** grazie all'efficientamento energetico attraverso l'implementazione di specifiche tecnologie che portino benefici dal punto di vista ambientale • **Supporto alla transizione energetica** attraverso la promozione delle fonti rinnovabili (ad esempio carburanti alternativi, biocarburanti, energia da idrogeno "verde", motori ibridi, biocombustibili, fotovoltaico, eolico, ecc.)		
Progettazione infrastrutture e valorizzazione del territorio	• **Sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura**, ferroviaria e stradale, secondo criteri improntati alla tutela ambientale e sociale, attraverso l'adozione di standard e protocolli di sostenibilità nazionali e internazionali e l'interazione e l'ascolto continui con gli stakeholder interessati, salvaguardando il patrimonio paesaggistico, naturale e storico-archeologico		
Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	• **Riduzione di eventuali disservizi** a clienti legati alle infrastrutture attraverso una maggiore capacità di adattamento e della solidità delle stesse (sia con riferimento alle infrastrutture ferroviarie che stradali) e dei sistemi di mobilità, attuali e futuri, rispetto ai crescenti effetti del cambiamento climatico e della fragilità del territorio (ad esempio fenomeni idrogeologici, sismici, alluvionali, ecc.), anche attraverso un sistema di prevenzione e presidio risk based		
Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura	• **Creazione e diffusione della cultura della sicurezza** quale valore aziendale, al centro di ogni processo organizzativo e produttivo • **Promozione di salute e sicurezza sul lavoro**, attraverso la prevenzione di incidenti e infortuni e la tutela dell'integrità psicofisica delle persone • **Garanzia ai clienti dei più elevanti standard di sicurezza del viaggio**, attraverso la manutenzione dell'infrastruttura, ferroviaria e stradale, la protezione in stazione e a bordo treno e autobus e la sicurezza della circolazione di treni, autobus e auto		
Supporto alle comunità	• **Miglioramento di coesione e benessere sociale** nelle comunità di riferimento, grazie alla comprensione dei bisogni delle stesse e alla promozione di iniziative progettuali (ad esempio Help Center, centri di accoglienza, recupero e riqualificazione asset non più funzionali all'esercizio ferroviario, ecc.) attraverso il supporto di attori socialmente determinanti e il volontariato aziendale		

Tema	*Area di impatto*	*Impact Materiality*	*SDG*
Tutela ambientale	• **Limitazione del consumo di suolo**, attraverso azioni di prevenzione già in fase di progettazione delle infrastrutture • **Riduzione dell'inquinamento del suolo**, attraverso iniziative di mitigazione dei danni ambientali in fase di realizzazione delle infrastrutture • **Efficientamento dei consumi idrici e garanzia della qualità delle acque sotterranee e superficiali**, per mezzo dell'implementazione di politiche e buone pratiche (es. razionalizzazione delle utenze, interventi di ammodernamento della rete e progetti di recupero dell'acqua, ecc.) • **Miglioramento della qualità dell'aria**, attraverso la promozione di azioni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico (polveri sottili, ossidi di azoto, ecc.); • **Prevenzione e riduzione degli impatti acustici e delle vibrazioni** sia nelle fasi di progettazione delle nuove infrastrutture, ferroviarie e stradali, sia nella realizzazione di interventi per il mantenimento e il miglioramento della rete esistente e del materiale rotabile		
Valore al cliente	• **Miglioramento dell'esperienza di viaggio**, attraverso la comprensione delle esigenze attuali e future dei clienti e l'offerta di servizi di mobilità multi-modale, in ambito passeggeri e merci, sempre più di qualità • **Miglioramento dell'integrazione fra tutti i sistemi di mobilità pubblica e dolce** (treno, trasporti urbani e extraurbani, bici), attraverso la promozione di modalità di spostamento collettive e condivise • **Accessibilità e piena fruibilità dei trasporti**, attraverso percorsi privi di ostacoli e servizi di assistenza per le persone con disabilità e a ridotta mobilità (Sale Blu, passerelle tattili, ausili visivi e acustici, ecc.)		

Le modalità di gestione delle suddette tematiche[9] sono state rendicontate nella presente relazione, coerentemente con quanto stabilito dal Decreto e dagli Standard adottati.

Per una migliore comprensione delle informazioni che compongono la DNF, la seguente tabella evidenzia il raccordo tra i contenuti previsti dal Decreto e applicabili per il Gruppo e i capitoli della presente Relazione. Inoltre, al fine di agevolare il lettore, i capitoli e le sezioni che riportano le informazioni della DNF sono contrassegnati con il simbolo (DNF).

[9]Laddove il Gruppo non avesse ancora adottato policy relative agli ambiti richiamati dal D.Lgs. n. 254/2016, perché non ancora ritenuto necessario, sarà valutata la possibilità di provvedere nel medio-lungo termine. A questo proposito, si precisa che all'interno del documento, con il termine di Politica si fa riferimento a documentazione formalizzata e approvata, mentre se non formalizzate si fa riferimento a pratiche o prassi.

Tabella di raccordo con il D.Lgs. n. 254/2016

Ambiti del D.Lgs.	Tematica materiale	Relazione finanziaria annuale	GRI
		Riferimento	**Codice**
Art. 3 c.1 lett. a Modello aziendale e governance		Lettera del Presidente Modello di business Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Performance economiche e finanziarie del Gruppo- Tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito Dialogo con gli stakeholder Impegno per uno sviluppo sostenibile: - Approccio, impegni e politiche	2-1 2-6 2-9 2-10 2-11 2-22 2-23 2-28 201-1
Art. 3 c.1 lett. b Politiche		Relazione sulla Gestione e Informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Impegno per uno sviluppo sostenibile: - Approccio, impegni e politiche - Sostenibilità ambientale - Esperienza del viaggio - Catena di fornitura sostenibile - Capitale umano - Impegno per la comunità Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Allegato GRI Content Index	2-1 2-2 2-3 2-4 2-5 2-6 3-1 3-2 3-3 2-29 2-30
Art. 3 c.1 lett. c Modello di gestione dei rischi	Conduzione etica e responsabile del business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - sistema di controllo interno e gestione dei rischi Fattori di rischio	201-2
Art. 3 c.2 lett. a, c Risorse energetiche e risorse idriche	Mitigazione del cambiamento climatico; Tutela ambientale; Economia circolare e acquisti responsabili; Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	Sostenibilità ambientale	3-3 302-1 303-1 303-2 303-3 303-4
Art. 3 c.2 lett. b, c Emissioni di gas ad effetto serra	Mitigazione del cambiamento climatico; Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	Sostenibilità ambientale	3-3 305-1 305-2 305-3
Art. 3 c.2 lett. d, c Gestione del personale	Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone	Impegno per uno sviluppo sostenibile: - Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Allegato GRI Content Index	2-7 3-3 401-1 403-1 403-2 403-3 403-4 403-5 403-6 403-7 403-9 404-1 405-1 406-1
Art. 3 c.2 lett. e Diritti umani	Conduzione etica e responsabile del business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Fattori di rischio Allegato GRI Content Index	3-3 411-1 412-3
Art. 3 c.2 lett. f Trasparenza e lotta alla corruzione	Conduzione etica e responsabile del business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) Fattori di rischio	2-27 3-3 205-2 415-1
Art. 3 c.1 lett. c Catena di fornitura	Economia circolare e acquisti responsabili	Impegno per uno sviluppo sostenibile: - Catena di fornitura sostenibile Allegato GRI Content Index	3-3 204-1 308-1 407-1

Ambiti del D.Lgs.	Tematica materiale	Relazione finanziaria annuale	GRI
		Riferimento	Codice
			408-1 409-1 414-1
Art. 3 c.2 lett. d, c Comunità		Impegno per uno sviluppo sostenibile: - Impegno per la comunità	3-3 413-1 413-2
Art. 3 c.3 Metodologia e principi		Relazione sulla Gestione e Informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Informazioni	2-4 2-5 3-1 3-2
Art. 10 c.1 lett. a Politiche in materia di diversità	Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Impegno per uno sviluppo sostenibile: - Capitale umano	3-3 405-1

Di seguito si riporta una tabella di raccordo con riferimento a tematiche emerse nel corso del processo di analisi di materialità, ma non esplicitamente richiamate dal Decreto.

Ambiti del D.Lgs.	Relazione finanziaria annuale	GRI
	Riferimento	Codice
Valore al cliente	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Esperienza del viaggio Investimenti	3-3 203-1 203-2
Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura	Sicurezza del viaggio	3-3 416-1 418-1
Economia circolare e acquisti responsabili; Tutela ambientale	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	3-3 301-1 303-4 304-1 306-1 306-2 306-3 306-4 306-5
Conduzione etica e responsabile del business	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Altre informazioni	206-1
Innovazione, digitalizzazione e cybersecurity	Attività di ricerca, sviluppo e innovazione	
Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	Fattori di rischio	

La tabella GRI (GRI Content Index), prevista dagli standard di riferimento, è riportata come allegato al presente documento di cui è parte integrante. I riferimenti indicati nella tabella rimandano ai paragrafi della presente Relazione, come evidenziato nella tabella di Raccordo sopra riportata.

Inoltre, oltre a quanto riportato nelle tabelle di raccordo con le informazioni richieste dal D.Lgs. 254, nella presente Relazione finanziaria sono riportate le informazioni ex Regolamento UE 852/2020 nel capitolo "Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea".

Ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267/2018, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha incaricato come revisore designato KPMG SpA per lo svolgimento dell'attività di limited assurance sulla DNF. La relazione rilasciata da KPMG SpA è allegata al presente documento.

Modello di business

Il modello di business adottato intende valorizzare i diversi capitali (finanziario, fisico, umano e relazionale, intellettuale e organizzativo, naturale)[10] 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.

[10] Secondo il framework dell'IIRC – *International Integrated Reporting Council*

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 gli *stakeholder*

Capitale intellettuale e organizzativo
insieme degli asset immateriali che contribuiscono alla creazione di valore:
- brevetti, diritti, ecc.
- marchi
- procedure organizzative
- sistemi IT

Capitale naturale
insieme delle risorse naturali gestite (rinnovabili e non):
- energia
- suolo
- acqua
- materiali

SOSTENIBILITÀ

- pianificazione, valutazione e gestione degli investimenti
- *debt capital market*
- finanza di progetto
- finanza agevolata
- finanza sostenibile

CENTRALITA' DELLE PERSONE

- progettazione nuove infrastrutture
- gestione, monitoraggio e manutenzione dell'infrastrutture (ferroviarie/stradale) e altri asset (stazioni/officine) e delle flotte (treni/autobus/navi)
- definizione di servizi di trasporto intermodali
- erogazione di servizi di trasporto passeggeri e merci (servizi a mercato[1] e servizi universali[2])
- monitoraggio e investimenti in sicurezza del viaggio

QUALITA' DEL SERVIZIO

- *energy management*
- sistemi di gestione ambientale

INNOVAZIONE

- innovazione
- organizzazione e amministrazione
- pianificazione e controllo
- *risk management*
- internazionalizzazione

- selezione e gestione del personale
- formazione e sviluppo
- people care
- salute e sicurezza
- relazioni con passeggeri, clienti, fornitori
- relazioni con le istituzioni

RISULTATI

- ✓ servizi regionali
- ✓ servizi alta velocità
- ✓ servizi intermodali
- ✓ servizi di logistica integrata
- ✓ 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 competitività per il Paese
- ✓ puntualità e regolarità del servizio
- ✓ competenze e progresso tecnologico
- ✓ attrattività e soddisfazione delle persone del Gruppo
- ✓ sostenibilità ambientale

OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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)

Piano Industriale 2022-2031

Nel maggio 2022 è stato presentato il nuovo Piano Industriale decennale del Gruppo FS per l'orizzonte 2022-2031, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo FS il 30 marzo 2022, che fa seguito al Piano 2019-2023.
Il Piano prevede una profonda ridefinizione della governance e un nuovo assetto organizzativo che aggrega le società controllate da FS in quattro poli di business: "Infrastrutture", "Passeggeri", "Logistica" e "Urbano". La riorganizzazione delle attività del Gruppo nei quattro Poli consentirà di realizzare le sinergie non solo infragruppo ma con l'intero reticolo nazionale dei trasporti, nell'ottica dell'integrazione della mobilità ferroviaria e stradale, anche con il sistema aeroportuale, con attenzione alla semplificazione e alla digitalizzazione dei processi.
La visione strategica e industriale di lungo periodo ha tra i suoi principali obiettivi: i) dare certezza di esecuzione alle opere infrastrutturali nei tempi previsti; ii) favorire il trasporto collettivo multimodale rispetto al trasporto privato; iii) incrementare fino a raddoppiare il trasporto merci su ferro rispetto al 2019; iv) rendere le infrastrutture ferroviarie e stradali più sostenibili, accessibili, integrate efficacemente fra loro e resilienti, incrementandone la dotazione anche per ridurre il gap tra nord e sud del Paese; v) aumentare il grado di autonomia energetica del Gruppo, coprendo almeno il 40% del fabbisogno con l'autoproduzione attraverso fonti rinnovabili e contribuire, anche in questo campo, alla transizione ecologica del Paese.

Fattori abilitanti del Piano, che ne dovranno sostenere l'attuazione, sono l'innovazione tecnologica, la digitalizzazione, la connettività e la valorizzazione delle persone. Attraverso il Piano 2022-2031, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane prevede di realizzare oltre 190 miliardi di investimenti, con un impatto sull'economia nazionale stimabile in 2-3 punti percentuali di PIL, e circa 40 mila assunzioni.
Il volume di investimenti più consistente è previsto in ambito infrastrutture con circa 170 miliardi di euro dedicati allo sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria gestita da RFI, oggi estesa per circa 17 mila km di cui circa 700 km dedicati ai servizi alta velocità, a cui si sommano oltre 50 miliardi di euro a supporto dello sviluppo, manutenzione straordinaria e altre attività sulla rete stradale gestita da Anas, estesa per oltre 32 mila Km.

Il Consiglio di Amministrazione del 6 aprile 2023 ha approvato l'aggiornamento del Piano 2022-2031. Il Piano Industriale 2023-2032 conferma il razionale strategico del precedente e le principali assumption, prevedendo ricavi e margini incrementali rispetto al precedente, attraverso il progressivo incremento della quota di margine dei business a Mercato, trainato dall'incremento del peso del Polo Passeggeri e del Polo Logistica, e confermando il piano di investimenti 2022-2031, pur con una diversa modulazione temporale a seguito della generalizzata incertezza nei mercati globali.

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 Ferrovie dello Stato Italiane definiti dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche FS SpA), assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'articolo 123 bis del D.Lgs. 58/1998 - Testo Unico della Finanza (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b[11]. 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 Ministero dell'economia e delle finanze"* 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.

Profilo

FS SpA è interamente controllata dallo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), che esercita i relativi poteri di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT).

FS SpA, ai sensi dell'articolo 4 dello Statuto Sociale - come modificato da ultimo con delibera dell'Assemblea del 3 maggio 2022, con effetto dal 1° giugno 2022 - ha il seguente oggetto sociale:

"*4.1. La Società ha per oggetto l'assunzione e la gestione di partecipazioni e altre interessenze in imprese italiane o estere operanti:*

a) nei settori della progettazione, realizzazione e gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale, in ambito nazionale e internazionale;

b) nel settore del trasporto, anche aereo, di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone;

c) nel settore della logistica e del trasporto, anche aereo, di merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci;

d) nel 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.

4.2. La Società può, altresì, operare, mediante la costituzione o assunzione di partecipazioni o conclusione di accordi commerciali con operatori specializzati, in altri settori complementari, connessi o strumentali alle attività svolte nei settori di cui al precedente paragrafo 4.1 con l'obiettivo di una migliore utilizzazione e valorizzazione anche sul piano economico (i) delle strutture, risorse, conoscenze e competenze impiegate nei settori sopra considerati o (ii) dei beni posseduti ovvero utilizzati per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo.

4.3. La realizzazione dell'oggetto sociale è perseguita attraverso l'esercizio di attività di indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento attuativo e finanziario del disegno imprenditoriale comune alla Società e alle società nelle quali detenga o assuma partecipazioni o delle quali la Società può promuovere la costituzione. In particolare, le attività nei settori di cui al precedente paragrafo 4.1 fanno prevalentemente capo a distinte società controllate Capogruppo di

[11] Ferrovie dello Stato Italiane SpA è un Ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione europea, avente l'Italia come Stato membro d'origine. Di conseguenza la stessa è 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 (D.Lgs. 58/1998) di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2, ossia le principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria.

Settore e/o a società controllate soggette a direzione e coordinamento da parte di Capogruppo di Settore, le quali sono provviste di piena autonomia decisionale tecnico-operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi.
4.4. La Società potrà compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale, e a tal fine potrà quindi, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
- prestare servizi alle società partecipate o controllate in aree di specifico interesse aziendale, ivi inclusa la gestione accentrata della tesoreria al fine di migliorare la flessibilità e l'efficienza finanziaria del Gruppo FS, la concessione di finanziamenti, l'impostazione e la gestione dell'attività delle medesime società con il sistema bancario e finanziario;
- compiere operazioni immobiliari, mobiliari, commerciali, industriali, finanziarie - ivi compreso il rilascio di garanzie in genere, anche a favore di terzi - ipotecarie e di vendita di servizi comunque collegati con l'oggetto sociale;
- assumere in via strumentale rispetto alle attività che costituiscono oggetto sociale e non a scopo di collocamento, partecipazioni, quote o interessenze in altre società, consorzi, imprese o associazioni ed enti di qualunque natura, sia italiani che esteri'.
In particolare, il suindicato oggetto sociale di FS SpA risulta focalizzato sulla missione assegnata alla Holding nel quadro dell'assetto organizzativo del Gruppo previsto dal Piano Industriale 2022-2031, 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, il nuovo assetto organizzativo del Gruppo vede, con effetto dal 1° giugno 2022, la costituzione di quattro poli che comprendono aree di business omogenee, e precisamente:

- il 'Polo 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), con la missione di garantire la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale;
- il 'Polo 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), con la missione di garantire il presidio del settore del trasporto di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa 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;
- il 'Polo Logistica' (composto da Mercitalia Logistics SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate), 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;
- il 'Polo Urbano' (composto da: FS Sistemi Urbani Srl, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Grandi Stazioni Immobiliare SpA), 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.

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), quali società non appartenenti ad uno dei predetti poli di business e trasversali rispetto a questi ultimi.

Sempre in coerenza con l'evoluzione dell'assetto di Gruppo e con decorrenza dal 1^ giugno 2022, 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 (con definizione e coordinamento attuativo del comune disegno imprenditoriale del Gruppo), mediante direzione e coordinamento sulle Capogruppo di Settore (RFI, Trenitalia, Mercitalia Logistics, FS Sistemi Urbani) e sulle società di 'shared services';

- un secondo livello nel quale le suindicate Capogruppo di Settore svolgono una funzione di indirizzo, coordinamento e controllo tecnico-operativi (incluso l'ambito di gestione rischi) delle società appartenenti allo stesso settore, mediante direzione e coordinamento esercitata attraverso controllo societario o su base contrattuale.

Quanto sopra è stato quindi attuato tramite:

i. l'emanazione di un Regolamento di Gruppo, che prevede i due suindicati distinti livelli;
ii. l'adozione del Regolamento di Gruppo e dei rispettivi Regolamenti di Polo, da parte delle predette Capogruppo di Settore, che hanno quindi anche adeguato i propri oggetti sociali;
iii. la stipula dei contratti di direzione e coordinamento tra RFI, Trenitalia, FS Sistemi Urbani e le società dei rispettivi Poli.

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, cui compete la gestione (il CdA di FS SpA è attualmente composto da sette amministratori) e un Collegio Sindacale, cui compete il controllo (il Collegio Sindacale di FS SpA è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti). L'Assemblea nomina, inoltre, su proposta del Collegio Sindacale, una società di revisione, con funzioni di revisione legale dei conti. A norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958, alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione: (i) nomina un Amministratore Delegato; (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, sulle materie consentite ai sensi di legge; (iii) costituisce comitati, ove necessario, con funzione istruttoria, consultiva o propositiva; (iv) nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex articolo 154 bis del TUF.

Al 31 dicembre 2022, il capitale sociale di FS SpA ammontava a 39.204.173.802,00 euro interamente versati.

Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di Governance di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2022.

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

COLLEGIO SINDACALE[I]

Rosalba Cotroneo
Presidente

Sergio Duca
Marino Marrazza
Sindaci Effettivi

Letteria Dinaro
Francesco Tulimieri
Sindaci Supplenti

SOCIETÀ DI REVISIONE

KPMG SpA

ORGANISMO DI VIGILANZA

Rocco Blaiotta
Presidente

Maurizio Bortolotto
Umberto La Commara

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA

Giovanni Coppola

Roberto D'Alessandro
Sostituto

PRIMI RIPORTI DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Carlo Palasciano Villamagna
Chief Group Transformation Officer

Roberto Massi
Chief Security & Risk Officer (III)

Massimo Bruno
Chief Corporate Affairs Officer

Guglielmo Bove
Chief Legal Officer

Fabrizio Favara
Chief Strategy Officer

Marco Fossataro
Chief Financial Officer (IV)

Carlo Palasciano Villamagna
Chief International Officer

Luca Torchia
Chief Communication Officer

Roberto Tundo
Chief Technology, Innovation & Digital Officer

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Nicoletta Giadrossi
Presidente

Luigi Ferraris
Amministratore Delegato

Riccardo Barbieri Hermitte
Consigliere

Alessandra Bucci
Consigliere

Paola Gina Maria Schwizer
Consigliere

Pietro Bracco
Consigliere

Stefano Cuzzilla
Consigliere

Guglielmo Bove [II]
Segretario del CdA

COMITATO PER LA GOVERNANCE, LE NOMINE E LA REMUNERAZIONE

Stefano Cuzzilla
Presidente

Pietro Bracco
Alessandra Bucci

COMITATO CONTROLLO, RISCHI E SOSTENIBILITÀ

Pietro Bracco
Presidente

Riccardo Barbieri Hermitte
Stefano Cuzzilla

CHIEF AUDIT OFFICER

Sergio Romiti

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Roberto Mannozzi

- (I) Si fa riferimento alla composizione dell'organo di controllo come nominato con delibera dell'Assemblea del 3 maggio 2022, per il triennio 2022-2023-2024. In detta data, con l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, è giunto a scadenza il mandato dell'organo di controllo nominato dall'Assemblea del 3 luglio 2019, per il triennio 2019-2020-2021, così composto: Alessandra dal Verme (con funzioni di Presidente), Susanna Masi e Davide Gianpaolo Rossetti (Sindaci effettivi), Letteria Dinaro e Salvatore Lentini (Sindaci supplenti).
- (II) L'avvocato Guglielmo Bove, Chief Legal Officer, è stato nominato Segretario del CdA con delibera consiliare del 13 gennaio 2022.
- (III) Con DOr n. 222/AD del 1° ottobre del 2022 la titolarità della struttura macro *Security & Risk* è stata attribuita a Roberto Massi, in qualità di Chief Security & Risk Officer.
- (IV) Con DOr n. 217/AD del 19 settembre 2022 è stata istituita a diretto riporto dell'Amministratore Delegato di FS SpA la struttura macro Administration, Finance & Control. La titolarità è stata attribuita a Marco Fossataro, in qualità di Chief Financial Officer. Alle dirette dipendenze del Chief Financial Officer sono passate ad operare: la struttura macro Administration, Planning & Control e la struttura macro Finance & Investor Relations.

Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA, costituita dal socio unico Ministero dell'economia e delle finanze, è regolata dalle norme di legge e di Statuto. Nel 2022, l'Assemblea si è riunita una volta, deliberando in sede ordinaria e in sede straordinaria.

Consiglio di Amministrazione di FS SpA

Composizione e nomina

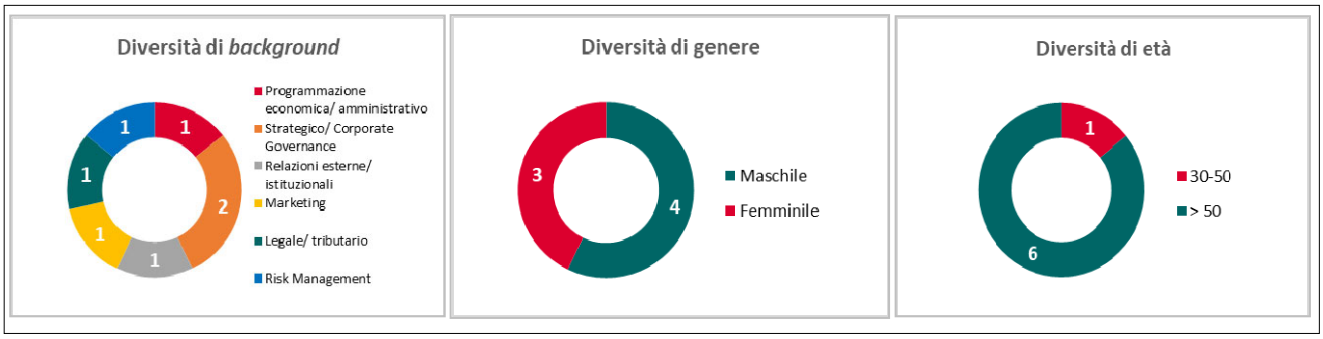
Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione (di seguito anche CdA) è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti. Per assumere e mantenere la carica, i Consiglieri devono possedere i requisiti previsti dalla normativa applicabile, dallo Statuto e dalle direttive del Ministero dell'economia e delle finanze. Il Regolamento del Consiglio di Amministrazione (di cui al successivo paragrafo *"Ruoli e funzioni"*) prevede che il CdA 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 Consiglio di Amministrazione ogni variazione eventualmente intervenuta.

Il CdA è altresì chiamato a valutare, con il supporto del competente Comitato, 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 S.p.A - rileva in FS ai soli fini della composizione dei comitati endoconsiliari.

Lo Statuto consente che gli Amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'art. 2381, comma 2, codice civile, attribuzioni gestionali proprie del CdA 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, come da ultimo modificato con delibera assembleare del 3 maggio 2022, prevede altresì che la composizione del Consiglio di Amministrazione debba garantire l'equilibrio tra i generi in modo che il genere meno rappresentato ottenga almeno due quinti dei componenti dell'organo amministrativo (con arrotondamento per eccesso all'unità superiore, fermo restando che, qualora il numero di componenti del Consiglio di Amministrazione da eleggere sia pari a tre, l'arrotondamento avverrà per difetto all'unità inferiore), fatto salvo in ogni caso il rispetto della normativa applicabile.

Con delibera dell'Assemblea del 26 maggio 2021 è stato nominato il Consiglio di Amministrazione per il triennio 2021-2022-2023 (sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2023), composto da: Nicoletta Giadrossi (con funzioni di Presidente), Luigi Ferraris (indicato per la carica di Amministratore Delegato), Pietro Bracco, Stefano Cuzzilla, Alessandra Bucci, Riccardo Barbieri Hermitte; da ultimo, il Consiglio di Amministrazione è stato completato - a fronte di un numero di componenti determinato in sette - con la nomina della consigliera Paola Gina Maria Schwizer, deliberata nella seduta di Assemblea del 6 agosto 2021.
Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 3 giugno 2021, ha nominato il dottor Luigi Ferraris quale Amministratore Delegato e, nella medesima seduta, ha altresì conferito alla dottoressa Nicoletta Giadrossi, quale Presidente del CdA, specifiche attribuzioni di cui al successivo paragrafo.
Quanto ai profili di diversità riscontrabili nella composizione dell'organo di gestione per il periodo di riferimento, anche ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 254/2016, si evidenzia quanto segue.



Quanto al requisito dell'indipendenza, risulta che quattro dei componenti del Consiglio di Amministrazione sono indipendenti, secondo quanto da ultimo valutato dallo stesso CdA nella seduta consiliare del 6 aprile 2023.

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. Ai sensi di Statuto (come da ultimo modificato[12]), il Consiglio di Amministrazione 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.
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 codice civile, 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 codice civile, ad uno dei suoi membri (Amministratore Delegato) 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 (nominato per il triennio 2021-2022-2023), con delibera assunta nella seduta del 3 giugno 2021, ha 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'Amministratore Delegato 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'Amministratore Delegato - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del business plan annuale e pluriennale e del budget annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'Amministratore Delegato; deliberazioni in merito alle operazioni finanziare per

[12] Modifica dell'art. 12 dello Statuto sociale deliberata dall'Assemblea di FS SpA in data 3 maggio 2022, con effetto dal 1^ giugno 2022.

importi superiori ad una certa soglia; deliberazioni, su proposta dell'Amministratore Delegato, di operazioni di acquisto/cessione e affitto di azienda, di operazioni di acquisizione/dismissione di partecipazioni societarie se superiori ad una certa percentuale; operazioni straordinarie riguardanti le principali società direttamente controllate da Ferrovie dello Stato Italiane e dallo stesso CdA qualificate come "società strategiche"; definizione della volontà da esprimere nelle assemblee delle "società strategiche"; nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, 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'Amministratore Delegato tutti i poteri di amministrazione della Società - poteri che trovano esplicitazione, a mero titolo esemplificativo, in un apposito elenco - 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'Amministratore Delegato 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.

Nella citata seduta del 3 giugno 2021, il CdA ha conferito alla Presidente - previa autorizzazione deliberata dall'Assemblea in data 26 maggio 2021 - specifici incarichi in materia di:

a. rappresentanza nelle relazioni esterne e istituzionali in coordinamento con l'Amministratore Delegato;
b. coordinamento dell'attività di controllo interno, garantendo anche il raccordo tra la funzione Internal Audit e il Consiglio di Amministrazione 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, esso compete, disgiuntamente, al Presidente e all'Amministratore Delegato.

Riunioni e funzionamento

- *Regolamento del CdA*

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 6 ottobre 2021, 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") 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'Amministratore Delegato o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale.

Nel corso del 2022, il CdA si è riunito 10 volte con una durata media di 2 ore e 34 minuti e con una partecipazione complessiva degli Amministratori del 97,14%.

- *Ruolo del Presidente ed informazioni ai Consiglieri*

Il Regolamento 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 Consiglio di Amministrazione, adoperandosi per garantire che il dibattito consiliare sia efficace e che le deliberazioni del Consiglio 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'Amministratore Delegato e gli Amministratori non esecutivi;
b) la definizione, sentito l'Amministratore Delegato, 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 (in presenza e/o in video/audio conferenza), 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. Il Presidente può disporre che la riunione del Consiglio si svolga esclusivamente in presenza qualora ne ravvisi l'esigenza o l'opportunità (anche per ulteriore garanzia di riservatezza);
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 Consiglio di Amministrazione;
f) d'intesa con l'Amministratore Delegato, che intervengano alle riunioni consiliari dirigenti della Società e 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 una 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 (cd. riunioni di board induction);
h) l'adeguatezza e la trasparenza del procedimento di autovalutazione del Consiglio di Amministrazione ("board review"), con il supporto del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione;
i) che sia data esecuzione alle deliberazioni dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione.

In particolare, in tema di flussi informativi, prima di ogni riunione, il Presidente, per il tramite del Segretario, provvede affinché sia fornita a tutti i Consiglieri, ai Sindaci effettivi e al Magistrato Delegato della Corte dei conti la documentazione ragionevolmente necessaria a fornire un'adeguata informativa rispetto alle materie all'ordine del giorno. La documentazione di supporto alla trattazione delle materie all'ordine del giorno viene messa a disposizione dei Consiglieri, dei Sindaci e del Magistrato Delegato della Corte dei conti 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 Consiglio di Amministrazione, i Consiglieri, i Sindaci e il Magistrato Delegato della Corte dei conti sono destinatari di flussi informativi periodici riguardanti tra l'altro:

i. il generale andamento della gestione e la sua prevedibile evoluzione (informazioni di regola fornite in occasione dell'esame dei rendiconti di periodo);
ii. l'attività svolta dall'Amministratore Delegato nell'esercizio delle deleghe, l'attività del Gruppo, le operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale, le operazioni con parti correlate e le operazioni atipiche o inusuali;
iii. l'attuazione del business plan annuale e pluriennale;
iv. in via preventiva le operazioni e decisioni di importanza strategica per la Società e/o di rilevante valore economico, come definite dal Consiglio di Amministrazione;
v. l'attività svolta dal Presidente nell'esercizio dei suoi incarichi;
vi. 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 Consiglio di Amministrazione è disciplinata dallo Statuto e dal Regolamento; in quest'ultimo sono altresì specificati i requisiti ed i compiti del Segretario.

In particolare, il Consiglio di Amministrazione delibera la nomina e la revoca del Segretario, su proposta del Presidente. La durata della carica coincide con quella del Consiglio di Amministrazione 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 Consiliari

Con delibera del CdA del 16 giugno 2021, sono stati costituiti il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione. Composizione, funzionamento e compiti di detti comitati sono disciplinati in appositi regolamenti approvati dal CdA in sede di costituzione dei comitati medesimi.

- *Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità*

Sono componenti del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità: Pietro Bracco (non esecutivo e indipendente), Presidente; Riccardo Barbieri Hermitte; Stefano Cuzzilla (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*

Sono componenti del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione: Stefano Cuzzilla (non esecutivo e indipendente), Presidente; Pietro Bracco (non esecutivo e indipendente); Alessandra Bucci (non esecutivo e indipendente).
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 consigli di amministrazione delle società del Gruppo; cumulo cariche e divieto di concorrenza);
- nomine (inter alia: cooptazione consiglieri; selezione e individuazione dei dirigenti con responsabilità strategiche; designazioni organi delle società controllate; 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).

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 ai Consiglieri di Amministrazione ed è posto un limite all'importo della remunerazione che può essere riconosciuta (ai sensi dell'art. 2389, comma 3, Cod. Civ.) 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).
Il CdA, su proposta del competente Comitato consiliare e sentito il parere del Collegio Sindacale, determina l'ammontare dei trattamenti economici ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile del Presidente e dell'Amministratore Delegato (comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore) tenuto anche conto delle eventuali indicazioni dell'Assemblea.
Con riferimento al CdA di FS nominato per il mandato 2021-2022-2023: (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 Codice Civile, 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 - nominato Amministratore Delegato di FS SpA dal CdA nella seduta del 3 giugno 2021 - il compenso quale Amministratore Delegato (ai sensi dell'articolo 2389, co. 3, cod. civ., comprensivo del compenso attribuito per la carica di Amministratore). 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.

La tabella che segue, nota inclusa, dettaglia le componenti retributive complessive annue deliberate per la Presidente e l'Amministratore Delegato di FS in carica per il mandato 2021-2022-2023.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE[13]	**Emolumenti annuali mandato come Presidente**
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
AMMINISTRATORE DELEGATO[14]	**Emolumenti annuali mandato come Amministratore Delegato**
Compenso fisso	645.000
Componente variabile	125.000

[13] Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti alla Presidente ai sensi dell'art. 2389 codice civile, 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 mette a disposizione della Presidente (in quanto non residente a Roma) una foresteria nella città di Roma per un importo massimo mensile di euro 5.000.
[14] Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti all'Amministratore Delegato sono pari a 770.000 euro. Tale importo si compone quindi di una parte fissa (che comprende anche l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di consigliere pari a 30.000 euro) e di una parte variabile (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 di incentivazione (under/over/target) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle policy di Gruppo).

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 nel rispetto in ogni caso della normativa vigente in tema di quote di genere e sulla base delle opportune scelte gestionali - 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, in coerenza con i criteri della Direttiva MEF del 31 marzo 2021, la selezione e la nomina dei componenti degli organi di gestione delle società del Gruppo FS devono essere effettuate nel rispetto dei seguenti criteri: 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 (sono oggetto di valutazione la professionalità e le competenze dei candidati, in particolare in relazione al settore specifico di operatività, all'esperienza manageriale e in organi sociali, ai mercati finanziari, alla gestione dei rischi, ai settori legale e societario e alle materie ambientali, sociali e di governance (ESG)); la valorizzazione delle competenze interne dei dipendenti del Gruppo; astensione dalla nomina di Amministratori della Capogruppo, a meno che siano attribuite ai medesimi deleghe gestionali a carattere continuativo nella stessa Capogruppo; onnicomprensività della remunerazione con obbligo di riversare i relativi compensi.

Ferrovie dello Stato Italiane ha recepito tali principi in regolamenti interni (da ultimo, con delibera del CdA del 3 giugno 2021) e ha previsto procedure da utilizzare per i rinnovi degli organi sociali di tutte le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; inoltre, in ossequio alla predetta Direttiva MEF del 31 marzo 2021, 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.

Collegio Sindacale

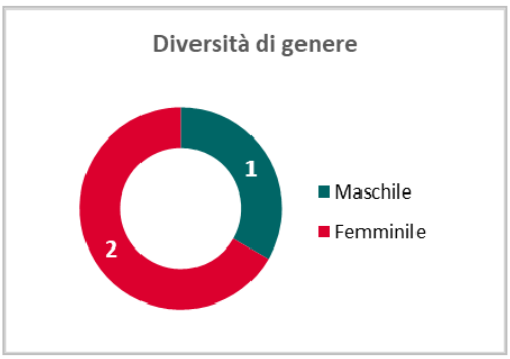
Ai sensi dello Statuto, l'Assemblea nomina un Collegio Sindacale composto da tre sindaci effettivi; l'Assemblea è altresì chiamata a nominare due sindaci supplenti. Per espressa previsione statutaria - introdotta con delibera assembleare del 3 maggio 2022 - la composizione del Collegio Sindacale deve 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.

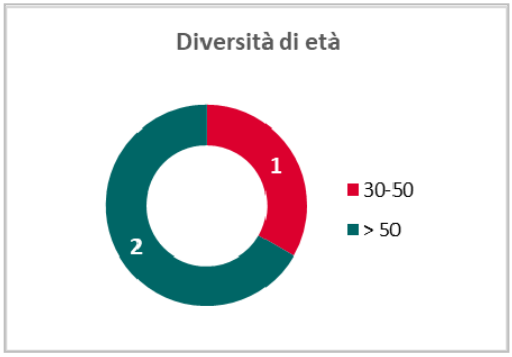
Con l'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, tenutasi il 3 maggio 2022, è venuto a scadere il Collegio Sindacale nominato con delibera assembleare del 3 luglio 2019 e composto da: quali sindaci effettivi, Alessandra Dal Verme (Presidente), Susanna Masi e Gianpaolo Davide Rossetti; quali sindaci supplenti, Letteria Dinaro e Salvatore Lentini**.**

Pertanto, 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.

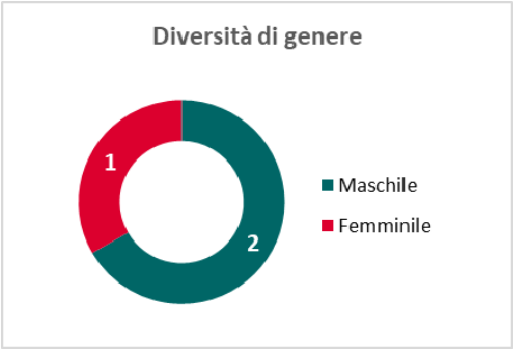
Quanto ai profili di diversità riscontrabili nella composizione dell'organo di controllo per il periodo di riferimento, anche ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 254/2016, si evidenzia quanto segue:

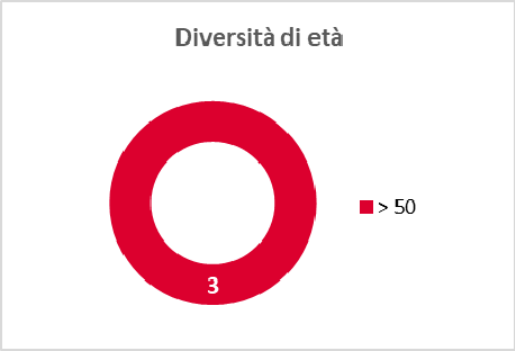
Collegio Sindacale in carica dal 3 luglio 2019 e fino al 3 maggio 2022





Collegio Sindacale in carica dal 3 maggio 2022





Quanto alle competenze, come risultanti all'atto di nomina:

- con riferimento al Collegio sindacale nominato per il mandato 2019-2020-2021 ed in carica sino al 3 maggio 2022, un sindaco risulta dirigente del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) e gli altri due con solida esperienza nel mondo professionale. I due sindaci supplenti risultano entrambi dipendenti del MEF. Tutti i sindaci effettivi e un sindaco supplente sono laureati in Economia e Commercio; un sindaco supplente è laureato in giurisprudenza. Tutti i sindaci, effettivi e supplenti, sono iscritti nel Registro dei revisori legali dei conti.
- con riferimento al Collegio sindacale nominato per il mandato 2022-2023-2024, un sindaco risulta dirigente del Ministero dell'economia e delle finanze, mentre gli altri due sindaci 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 Capogruppo 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 2022 il Collegio Sindacale si è riunito 18 volte, con una durata media di 2 ore e 1 minuto e con una partecipazione dei sindaci del 100%. La presenza media dei Sindaci alle sedute consiliari tenutesi nel corso dell'esercizio (10 riunioni) è stata del 95,83%. In particolare:

- il Collegio Sindacale in carica sino all'approvazione del bilancio 2021 si è riunito sette volte, con una durata media delle riunioni di 1 ora e 39 minuti. La presenza media dei Sindaci alle sedute consiliari (4 riunioni) è stata del 91,67%;
- il Collegio Sindacale nominato in data 3 maggio 2022 si è riunito undici volte, con una durata media delle riunioni di 2 ore e 24 minuti. La presenza media dei Sindaci alle sedute consiliari (6 riunioni) è stata del 100%.

Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi

Il Sistema di controllo interno e gestione rischi (SCIGR) è l'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.

Un efficace SCIGR favorisce l'assunzione di decisioni consapevoli e concorre ad assicurare la salvaguardia del patrimonio sociale, l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali, l'affidabilità dell'informativa finanziaria, il 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 degli obiettivi aziendali. Ciò in quanto il SCIGR ha come obiettivo la mitigazione del rischio attraverso la gestione dello stesso, non l'eliminazione del rischio insito in ciascun processo gestionale e di controllo. FS SpA utilizza il CoSO Report 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, 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 svolto dal management e da altre specifiche funzioni quali il Risk Management, la Compliance ed il 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 svolto da unità indipendenti, diverse da quelle operative, quali l'Internal Audit.

Di seguito una descrizione dei compiti e delle responsabilità dei principali soggetti coinvolti nel SCIGR.

Internal Audit

Il ruolo di Chief Audit Officer di FS SpA è ricoperto dal Dott. Romiti Sergio, nominato dal CdA di FS SpA, previo parere del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS) di FS SpA e sentito il Collegio Sindacale di FS SpA, su proposta del Presidente del CdA di FS SpA, d'intesa con l'Amministratore Delegato di FS SpA. La definizione della struttura di remunerazione fissa e variabile del Chief Audit Officer di FS SpA è approvata dal CdA di FS SpA, su proposta formulata dal Presidente del CdA di FS SpA, d'intesa con l'Amministratore Delegato di FS SpA, in coerenza con le politiche retributive della Società e previo parere del CCRS di FS SpA. Inoltre, il CdA di FS SpA, su proposta formulata dal Presidente del CdA di FS SpA, d'intesa con l'Amministratore Delegato di FS SpA, previo parere del CCRS di FS SpA, approva il budget della funzione Audit di FS SpA, nell'ambito del processo di budget aziendale**,** assicurando che il Chief Audit Officer di FS SpA sia dotato delle risorse adeguate all'espletamento delle responsabilità a questi attribuite. La proposta di Piano 2022 della funzione Audit di FS SpA, elaborata dal Chief Audit Officer, è stata approvata dal CdA di FS SpA, previo parere del CCRS di FS SpA, sentiti il Presidente di FS SpA, l'Amministratore Delegato di FS SpA e il Collegio Sindacale di FS SpA.

L'assetto organizzativo e di funzionamento dell'Internal Audit nel Gruppo prevede la presenza della funzione Internal Audit in FS SpA e nelle società controllate dirette.

Per le altre società controllate del Gruppo, italiane ed estere, la funzione Internal Audit di Sub-Holding, congiuntamente con la funzione Internal Audit di FS SpA[15], valuta l'istituzione della funzione Internal Audit nella società sua controllata, tenendo conto:

- delle specificità e dei rispettivi profili di rischio;
- 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.

Inoltre, in coerenza con il quadro normativo interno e, in particolare, con il Modello di Governance del Gruppo, la funzione Internal Audit di FS SpA svolge un ruolo di indirizzo, coordinamento e di controllo attuativo, da un punto di vista metodologico[16], sui processi di internal audit adottati dalle funzioni Internal Audit di tutte le società del Gruppo attraverso:

- definizione e aggiornamento di indirizzi, modelli di funzionamento, metodologie di audit e monitoraggio/controllo della loro corretta applicazione;
- identificazione delle esigenze di digitalizzazione dei processi di internal audit;
- definizione di programmi di miglioramento continuo e verifica della loro applicazione e del corretto allineamento agli standard internazionali, anche attraverso external quality review;
- verifica della corretta applicazione metodologica del monitoraggio delle azioni correttive derivanti da rilievi di audit da parte delle funzioni di Internal Audit di tutte le società; supervisione dell'implementazione delle azioni correttive relative a rilievi significativi derivanti da attività svolte dalle funzioni Internal Audit di società, ad eccezione dei rilievi inerenti e materie escluse dalle attività di indirizzo e coordinamento della Holding, come definite nel Regolamento del Gruppo Ferrovie dello Stato;
- presidio metodologico e realizzazione delle attività di continuous auditing all'interno e in coerenza con l'ambito operativo della funzione Internal Audit di FS SpA, come in precedenza definito.

Il Responsabile Internal Audit di FS SpA è coinvolto nella valutazione e definizione di eventuali situazioni di conflitto di interessi di Responsabili della funzione Internal Audit delle controllate.

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 CCR 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.

[15] La verifica di proposte di modifiche organizzative societarie è soggetta alla condivisione da parte del Responsabile della funzione Internal Audit di FS SpA, quale Process Owner di Gruppo, così come definito dalla Policy "Strumenti Gestionali delle Famiglie Professionali".

[16] Con riferimento alla corretta adozione degli standard di internal audit definiti dalla funzione stessa a livello di Gruppo.

Nel Gruppo, l'Internal Audit svolge un'attività indipendente e obiettiva di assurance e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione. Assiste l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi tramite un approccio professionale sistematico, che genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance[17].

L'Internal Audit ha, pertanto, il compito di:

- verificare, con i limiti propri degli strumenti di indagine a disposizione, l'operatività e l'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (SCIGR), sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità, e fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia;
- fornire supporto specialistico al management in materia di SCIGR al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della governance e del risk management.

Sono oggetto delle attività di Internal Audit tutte le funzioni, unità, processi e/o sottoprocessi, sistemi informatici aziendali (inclusi i sistemi di rilevazione contabile), con riferimento ai rischi e conseguenti obiettivi di:

- efficacia ed efficienza dei processi aziendali (c.d. operational audit);
- affidabilità dell'informativa finanziaria (c.d. financial audit);
- rispetto delle leggi, regolamenti, statuto sociale e normative applicabili con particolare riguardo, ad esempio, al Modello Organizzativo e di Gestione 231, alla Policy Anticorruzione ed all'ABC Management System (c.d. compliance audit);
- salvaguardia del patrimonio sociale (quale effetto combinato dalle precedenti tipologie di attività di Internal Audit).

Le funzioni Internal Audit supportano operativamente l'Organismo di Vigilanza di Società (di seguito OdV di Società) e delle società controllate prive della funzione Internal Audit nello svolgimento delle attività di vigilanza.

Risk Management

Nell'ambito del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, la struttura organizzativa Risk Management & Climate Resilience, collocata in ambito Security & Risk di FS SpA, assicura la definizione ed il monitoraggio sull'attuazione di strategie, indirizzi e politiche di Gruppo in materia di gestione del rischio, anche attraverso la progettazione, l'implementazione ed il governo del sistema di gestione dei rischi aziendali (Framework di Risk Management), il relativo monitoraggio integrato ed il reporting agli organi di governance e controllo di Gruppo. Inoltre, assicura l'indirizzo ed il coordinamento delle funzioni che compongono la relativa famiglia professionale.

Il Framework di Risk Management del Gruppo FS Italiane definisce ambiti, ruoli e responsabilità, metodologie e strumenti per la gestione del processo di gestione del rischio a supporto delle decisioni di business in un'ottica risk based. L'adozione di un Framework unico a livello di Gruppo consente di:

- assicurare una risk governance coerente con il modello di governance del Gruppo FS;
- conferire la necessaria omogeneità alle attività di individuazione, analisi e rappresentazione dei rischi;
- promuovere la diffusione della cultura di risk management;
- favorire lo sviluppo della famiglia professionale.

[17] Definizione approvata dal Board of Directors dell'Institute of Internal Auditors del 26 giugno 1999 e recepita dai vigenti Standard Internazionali di Internal Audit.

Funzione Anti-Corruption

Tra i presidi di "secondo livello" del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, la struttura organizzativa Anti-Corruption, collocata in ambito Security & Risk di FS SpA, assicura la definizione ed il monitoraggio sull'attuazione di strategie, indirizzi e politiche di Gruppo in materia di contrasto alla corruzione, anche attraverso la progettazione, l'implementazione ed il governo del sistema di gestione per la prevenzione della anticorruzione (Framework Anticorruzione), il relativo monitoraggio integrato ed il reporting agli organi di governance e controllo di Gruppo. Inoltre, assicura l'indirizzo ed il coordinamento delle funzioni che compongono la relativa famiglia professionale.

Al fine di verificare la conformità dell'operato dei presidi anticorruzione del Gruppo rispetto alla mission attribuita e al quadro normativo aziendale di riferimento nonché l'applicazione delle metodologie definite da Holding, è svolta un'attività periodica di Internal Quality Review.

Data Protection Office

In ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (General Data Protection Regulation – "GDPR"), il Gruppo FS Italiane si è dotato di un proprio modello gestionale per la protezione dei dati personali (Framework di Data Protection). Il Framework definisce il set di regole interne, le metodologie, i ruoli e le responsabilità attribuiti a tutte le strutture coinvolte nel trattamento di dati personali.

La Disposizione di Gruppo n. 295/AD "Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali" del 9 aprile 2021 stabilisce i principi fondamentali in materia di Data Protection. Descrive, inoltre, i ruoli attuativi nel Gruppo FS Italiane 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 delle persone fisiche interessate dai trattamenti. Tale DdG è recepita da tutte le società del Gruppo che, in funzione della complessità delle attività di trattamento di dati personali, hanno nominato un proprio Data Protection Officer (di seguito anche DPO) o un Referente Data Protection, con il compito di assicurare il rispetto delle modalità operative e dei flussi informativi in linea con i contenuti della DdG.

Come da Regolamento UE 2016/679, il Data Protection Officer è tenuto a sorvegliare l'osservanza del Regolamento e delle altre disposizioni di legge relative alla protezione dei dati, configurandosi a tutti gli effetti come un elemento del sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi.

All'interno del Gruppo FS Italiane è inoltre definito un organigramma della Data Protection, con le seguenti figure chiave:

- Titolare del Trattamento: individuato nella persona dell'Amministratore Delegato/Amministratore Unico di ciascuna società, su delibera del rispettivo CdA;
- Data Manager: identificato nel responsabile della struttura organizzativa che, in relazione alle attività assegnate, è delegato dal Titolare al trattamento di dati personali;
- Responsabile del Trattamento Esterno: effettua i trattamenti in outsourcing per conto del Titolare ed è individuato ogni qualvolta sia previsto un trattamento esterno alla società del Titolare, includendo in questa casistica i trattamenti infragruppo;
- DPO di FS SpA: nominato, su proposta dell'AD (Titolare), dal CdA di FS SpA, a cui riporta funzionalmente, in particolare con i compiti ex art. 39 GDPR. Nel luglio 2022 il CdA di FS SpA, su proposta del Titolare del trattamento rappresentato dall'Amministratore Delegato, ha deliberato la nomina a Data Protection Officer di un professionista esterno alla Società;
- DPO societario: nominato da ciascuna società su proposta dell'AD (Titolare) dal CdA della società, a cui riporta funzionalmente in particolare con i compiti ex art 39 GDPR e per l'applicazione del Framework di Data Protection a livello societario;
- Referente Data Protection: funge da punto di riferimento per il DPO di FS SpA per tutte le attività svolte in service, è nominato dal Titolare.

Per dare attuazione operativa ai principi stabiliti dalla Disposizione di Gruppo n. 295/AD "Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali", Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha emesso la Comunicazione Organizzativa di Gruppo n.

65/GCASC/DPO del 9 aprile 2021 "Attuazione del modello di gestione per la protezione dei dati personali", recepita dalle controllate, che delinea linee di indirizzo puntuali rispetto alle attività da porre in essere per garantire la compliance alle previsioni del Regolamento. La Comunicazione Organizzativa disciplina tutti gli aspetti relativi alla data protection by design e by default, al processo di data protection impact assessment, alla gestione delle terze parti, alla gestione della violazione di dati personali (data breach), alla definizione e applicazione del periodo di conservazione dei dati personali, alla gestione dei diritti degli interessati.
A maggior presidio dei processi Data Protection, nel corso del 2022 si è conclusa l'attuazione del modello di governance distribuito, con la designazione dei DPO societari nelle principali società controllate da FS SpA. Inoltre, il Gruppo sta implementando un sistema gestionale informatico per il governo dei processi afferenti alla protezione dei dati personali.

Compliance

La struttura organizzativa Compliance in ambito Legal Affairs, monitora la normativa e le best practices nazionali ed internazionali a cui il sistema delle regole aziendali e di Gruppo deve essere conforme, assicurando e fornendo alle strutture interessate il necessario supporto, per la definizione delle azioni da adottare per garantire la conformità alle nuove disposizioni di legge e regolamentari, nonché delle conseguenti implicazioni organizzative, strategiche e di business; verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa formulando proposte di adeguamento ai fini del loro corretto orientamento giuridico; assicura il supporto specialistico, in coordinamento con le altre competenti strutture aziendali, rispetto all'implementazione e gestione dei modelli di controllo interno e dei programmi di compliance relativi all'Anti-Bribery&Corruption Management System e all'Antitrust Compliance Program, nell'ambito del quale il Responsabile della Struttura organizzativa Compliance, unitamente al Responsabile della struttura Antitrust (Corporate Affairs – Affari Regolatori e Antitrust), ricopre il ruolo di "Organismo Responsabile dell'esecuzione del Programma"; assicura, attraverso il coordinamento del Team 231, l'aggiornamento del Modello 231 di FS in relazione all'evoluzione della normativa di riferimento e a modifiche organizzative e di processo intervenute; supporta i processi decisionali di business mediante l'analisi dei profili di business e trade compliance relativamente alle iniziative di sviluppo commerciale all'estero (business partners, consulenti e promotori commerciali), operazioni di M&A, sponsorizzazioni ed altre iniziative strategiche.
Con Disposizione di Gruppo n. 280/AD del 6 novembre 2019 è stato definito e diffuso 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, la presenza di una struttura Compliance quale Responsabile Funzionale di Gruppo e di strutture/presidi di Compliance nelle società controllate. Tale articolazione organizzativa consente un'adeguata specializzazione per tipologia di business, di valorizzare la vicinanza alle unità di business nonché di valorizzare le specificità organizzative ed operative delle singole società, garantendo al contempo la definizione e l'adozione di un Modello unico di Governance della Compliance, omogeneo a livello di Gruppo. Tale Modello di Compliance viene recepito nel proprio sistema normativo interno dalle società del Gruppo, che provvedono allo scopo a declinarne i contenuti nella rispettiva realtà aziendale. Le strutture/presidi di Compliance delle società controllate del Gruppo, sulla base delle proprie specificità organizzative e di business, nonché della complessità operativa delle attività, assicurano l'applicazione di metodologie e modalità operative coerenti con quelle rappresentate nell'ambito del Modello di Compliance di Gruppo. A tal fine, la Struttura organizzativa Compliance garantisce il supporto specialistico e metodologico alle strutture/presidi di Compliance delle società controllate su temi relativi alla implementazione del Modello di Compliance di Gruppo.
Inoltre, in coerenza con il Modello di Governance del Gruppo FS Italiane, il Responsabile della funzione Compliance supporta il Chief Legal Officer, quale Process Owner di Gruppo, nelle attività di indirizzo e coordinamento della famiglia professionale Legal & Compliance. In particolare, il Chief Legal Officer garantisce il presidio centralizzato della famiglia professionale attraverso leve di gestione unitaria e l'individuazione ed implementazione di modalità di integrazione favorendo lo sviluppo e la valorizzazione di sinergie, promuovendo la massima integrazione professionale e presidiando in

maniera unitaria ed omogenea lo sviluppo delle competenze e conoscenze, anche attraverso la condivisione dei modelli di lavoro e delle esperienze e l'ordinata compartecipazione al know-how disponibile nel Gruppo.

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

La figura del Dirigente Preposto (di seguito anche DP) di FS SpA, istituita per richiesta dell'Azionista MEF a partire dal 2007, è divenuta, nel 2013, a tutti gli effetti obbligatoria *ex lege*, ricadendo a pieno nell'ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF. Ciò a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese (Programma EMTN *Euro Medium Term Notes*) per cui 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".

L'attuale Dirigente Preposto di FS SpA, nominato da ultimo dal CdA di FS SpA il 16 giugno 2021 su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale, è il dott. Roberto Mannozzi, Responsabile della struttura Administration, Planning & Control, in carica fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2023.

In relazione ai requisiti di nomina del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili" l'articolo 16 dello Statuto di FS SpA prevede che il CdA nomini, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del CdA stesso e non superiore a sei esercizi, il Dirigente Preposto. Lo Statuto prevede inoltre che 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. Al fine di dotare il Dirigente Preposto di adeguati poteri e mezzi per lo svolgimento dei compiti attribuiti, nonché per consentire il raccordo con gli altri Organi e funzioni aziendali, il 28 luglio 2015 venne approvato a cura del CdA di FS il Regolamento delle attività del Dirigente Preposto.

In considerazione della complessità organizzativa ed operativa del Gruppo FS, con lo scopo di ottenere un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il CdA di FS SpA ritenne opportuno, fin dall'inizio, promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche all'interno delle principali controllate.

I Dirigenti Preposti risultano attualmente nominati nelle seguenti controllate: RFI SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Busitalia-Sita Nord Srl, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, Ferrovie del Sud Est Srl e FS Sistemi Urbani Srl[18]. Risulta altresì nominato il Dirigente Preposto in Anas SpA e, nelle sue controllate, Anas International Enterprise SpA (AIE) e Quadrilatero Marche Umbria SpA.

Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria, ai sensi dell'art. 123 bis comma 2 lett. b del TUF (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari).

Il Sistema di Gestione dei Rischi e di Controllo Interno sull'Informativa Finanziaria si pone l'obiettivo di fornire una ragionevole certezza sull'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria, e parallelamente, che i processi di produzione della citata informativa, garantiscano il rispetto dei principi contabili internazionali (IAS/IFRS).

Il Dirigente Preposto di FS SpA predispone e cura l'aggiornamento del Modello di Controllo Interno sull'Informativa Finanziaria del Gruppo (c.d. "Modello 262") in coerenza con le previsioni dell'articolo 154 bis del TUF e sulla base di *standard* di riferimento internazionale (CoSO Report "Internal Control – Integrated Framework" pubblicato dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission").

Il Modello di Gruppo prevede la presenza del Dirigente Preposto nella Capogruppo e dei Dirigenti Preposti nelle principali controllate. Il DP di FS coordina il processo di definizione del Piano di attività annuale 262 di Gruppo, integrato con il Piano del Tax Control Framework per le società che hanno aderito al regime di Adempimento Collaborativo (cfr. par. successivo), che viene sottoposto all'approvazione del CdA di FS SpA, e per la parte di competenza ai CdA delle controllate in cui è istituito il DP. Il DP della Capogruppo definisce e aggiorna le linee guida sul processo 262, inclusi gli standard delle procedure amministrativo – contabili, le metodologie di verifica dell'adeguatezza ed effettiva applicazione

[18] La nomina del Dirigente Preposto di FS Sistemi Urbani Srl è intervenuta nel corso del 2022 (in data 16 novembre 2022).

dei controlli, nonché fornisce le istruzioni per il rilascio delle Attestazioni inerenti al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, supervisionando la corretta implementazione degli indirizzi forniti nel Gruppo. I DP delle controllate implementano e manutengono il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria societaria, con flussi di interscambio continui con il DP di Capogruppo. Le prossime evoluzioni del Modello – in linea con l'attuale Governance del Gruppo - delineano un ruolo di coordinamento delle attività 262 delle controllate indirette di FS in capo ai DP delle Subholding.

Di seguito sono indicati i principali aspetti che connotano il Modello:

- 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;
- la natura "risk based" per cui tutte le fasi del processo sono prioritizzate in base alla valutazione del rischio 262;
- l'integrazione con altri modelli di controllo, anche in virtù della mappatura puntuale dei controlli 262 sui processi e dei relativi owner;
- la dinamicità 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.

Come accennato, in un'ottica di efficienza e di SCIGR integrato, il Modello 262 si coordina con altri modelli di controllo del Gruppo, per cui, per esempio, nel caso di società che hanno implementato i c.d. Modelli TCF (Tax Control Framework) o ABC (Anti Bribery&Corruption), i controlli 262 con rilevanza di presidio di rischi fiscali o ABC sono "targati" tali e partecipano a tutte le fasi del processo 262. Come più avanti descritto (cfr. paragrafo TCF), proprio al fine di usufruire dell'impianto procedurale e di monitoraggio dei controlli già capillarmente implementato nel Gruppo ai fini 262, sono state introdotte le procedure 262/fiscali/fiscalizzate validate oltre che dal DP anche dal Tax Manager per gli aspetti di competenza. Le PAC ed i relativi controlli costituiscono, infine, presidi ai fini dei Modelli 231 societari.

Come indicato nella Disposizione di Gruppo 250/AD "Modello di Controllo sull'Informativa Finanziaria del Gruppo FS Italiane" il processo di controllo sull'informativa finanziaria si articola nelle seguenti fasi: definizione del perimetro delle società e dei processi in c.d. ambito 262; mappatura dei processi; risk & control assessment; emanazione/revisione delle procedure; autocertificazione dell'adeguatezza ed effettiva operatività dei controlli a cura dei Control e Process Owner (meccanismo di Self Assessment); Test Indipendenti; valutazione delle carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle Attestazioni. Di seguito sono dettagliate le singole fasi del processo ed i ruoli coinvolti.

La fase di <u>definizione del perimetro</u> è volta ad individuare, in un'ottica risk based, le società e i processi rilevanti sui quali concentrare le attività del processo 262.

Il perimetro societario è definito:

- sulla base della contribuzione in termini percentuali delle diverse società a determinati valori del bilancio aggregato: Ricavi Operativi, Attivo, Posizione Finanziaria Netta, Mezzi Propri, EBITDA, Utile/Perdita di esercizio ante imposte;
- con l'integrazione di considerazioni di natura qualitativa sulla base dei profili di rischio, considerando anche valutazioni di tipo Entity Level Control.

In tale ambito viene altresì condotta l'analisi - che si basa su criteri di natura quantitativa integrabili con considerazioni qualitative - rivolta ad individuare eventuali ulteriori controllate per le quali necessita l'introduzione della figura del Dirigente Preposto.

Per le società rilevanti (in c.d. "ambito 262") sono successivamente identificati i processi significativi in base a fattori quantitativi (processi che contribuiscono alle voci di bilancio per importi superiori ad una determinata soglia percentuale dell'utile lordo o del patrimonio netto aggregato) e qualitativi.

La fase di <u>mappatura dei processi</u> in scope 262 avviene, a cura degli staff dei Dirigenti Preposti e, ove non presenti, degli staff dei Responsabili Amministrativi, in collaborazione con i Responsabili dei diversi processi aziendali di competenza. I processi vengono mappati avendo come riferimento i documenti organizzativi e le prassi utilizzate.

Nella fase di <u>risk & control assessment</u> lo staff del Dirigente Preposto con la collaborazione dei Process Owner di competenza individua i rischi 262 che insistono sul processo mappato e ne effettua la valutazione sulla base di una specifica metodologia quali – quantitativa legata a parametri di impatto e probabilità. A copertura dei rischi individuati

sono poi identificati e valutati, in termini di adeguatezza, i controlli esistenti evidenziando eventuali necessità di integrazione o miglioramento del disegno degli stessi (alla data della presente relazione i controlli mappati nelle procedure all'interno del Gruppo sono oltre 6.000). In tale fase sono individuati i c.d. "controlli chiave" e "super chiave" delle procedure, in coerenza con la valutazione dei rischi sottostanti, la cui assenza o mancata operatività potrebbe comportare un più rilevante rischio di errata informativa finanziaria. La valutazione dei rischi viene aggiornata con periodicità almeno annuale, a valle della pubblicazione dei bilanci.

Nella fase di emanazione/revisione delle procedure vengono formalizzate le Procedure Amministrativo-Contabili (c.d. PAC) composte dal narrative (documento descrittivo delle fasi del processo) e dalla matrice dei controlli (documento in cui sono rappresentati i controlli a copertura dei rischi 262 individuati sul processo ed i relativi responsabili). Le PAC regolamentano, dunque, puntualmente le attività e i controlli ex L. 262/2005 per i processi con impatto sull'informativa finanziaria al fine di prevenire i rischi di errata/non corretta rappresentazione in bilancio di esercizio, consolidato e nelle altre comunicazioni finanziarie agli stakeholder, oltre che presidiare, ove del caso, anche rischi fiscali (cd. "Pac Fiscalizzate" e "Pac Fiscali").

Le PAC possono avere rilievo di Gruppo ed in tal caso sono emanate dal DP di Capogruppo, o rilievo aziendale ed in tal caso sono emanate dai DP o Responsabili Amministrativi di società e sono validate dai Process Owner di competenza.

Sulle PAC societarie, prima dell'emanazione, viene svolta a cura dello staff del DP di Capogruppo, la verifica di coerenza e conformità agli standard e linee guida di Gruppo che si conclude con il rilascio del visto di Quality Assurance a cura del DP di Capogruppo. Alla data della presente Relazione sono state emanate oltre 400 PAC societarie e di Gruppo, incluse le PAC fiscali/fiscalizzate (validate dai Tax Manager). Di recente, inoltre, è stato introdotto il Modello di "PAC Unica" per quei processi in riferimento ai quali l'outsourcer Ferservizi opera in maniera analoga per diverse società clienti del Gruppo, con la previsione altresì di un processo di monitoraggio svolto in maniera "unitaria".

Le PAC sono opportunamente comunicate alle principali funzioni aziendali/società controllate, al Vertice aziendale e agli organi di controllo, oltre ad essere pubblicate sul portale di Gruppo.

La fase di Self Assessment si sostanzia nel 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, e ciò avviene attraverso la compilazione di specifici questionari ricevuti tramite sistema informativo.

Più in particolare, i Control Owner rispondono ai questionari sul disegno e l'effettiva applicazione di singoli controlli, mentre i Process Owner, dopo aver validato le risposte dei Control Owner, attestano la procedura amministrativo-contabile nel complesso, o per la parte di competenza.

Il meccanismo di flussi informativi qui descritto prevede il coinvolgimento costante delle strutture aziendali – non solo operanti in ambito amministrativo contabile - in modo da rendere sempre più affidabile il processo di risalita delle informazioni e dei dati che affluiscono all'informativa finanziaria. Il processo di Self Assessment contribuisce, quindi, all'aggiornamento e miglioramento, sulla base delle evidenze comunicate direttamente dagli owner dei processi, del sistema delle procedure amministrativo - contabili.

Nella fase di Test Indipendenti l'adeguatezza del disegno e l'effettiva operatività dei controlli vengono verificate, in coerenza con specifici standard e metodologie di audit, da un Team indipendente. Il processo di testing, svolto con il coordinamento e la supervisione dello staff del DP di Capogruppo, si compone delle seguenti fasi: 1) definizione periodica del piano delle verifiche per il Gruppo con individuazione delle tempistiche e dei team incaricati; 2) individuazione delle modalità di esecuzione dei test (script di test); 3) esecuzione delle verifiche e formalizzazione degli esiti; 4) analisi e valutazione delle carenze emerse.

Sugli script di test, può essere effettuata, a cura dello staff del DP di Capogruppo, un'attività di quality assurance finalizzata a verificare la coerenza rispetto agli standard di Gruppo. Le attività di test sono svolte principalmente con il supporto delle funzioni Audit, con risorse della società Ferservizi con la quale Capogruppo ha stipulato un apposito contratto di service e anche, eventualmente, con il ricorso a professionisti esterni. Si tiene inoltre conto, in maniera sinergica, dell'esito delle verifiche svolte sui controlli 262, a cura della Società di Revisione Legale dei Conti, ai fini dell'orientamento della strategia di revisione. Infine, si sta proseguendo, nella implementazione della c.d. metodologia di

"Combined Assurance" volta ad integrare, laddove possibile, i Test 262 negli interventi di Audit programmati al fine, tra l'altro, di migliorare l'efficienza operativa.
La fase di gestione dei Piani di Azione è finalizzata, a fronte delle carenze di disegno e/o di operatività dei controlli emerse nelle diverse fasi del processo 262 (ed in particolare nel processo di monitoraggio, attraverso i Test Indipendenti ed il Self Assessment), ad individuare le specifiche azioni, i soggetti responsabili e i tempi di realizzazione per la risoluzione delle stesse. Gli action plan definiti dagli staff dei Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi con gli owner dei processi sono oggetto di supervisione e monitoraggio ai fini di verificarne l'effettiva realizzazione.
A conclusione del processo sopra descritto, il DP della Capogruppo redige la Relazione sulle attività svolte nel periodo di riferimento che viene trasmessa al Consiglio di Amministrazione al momento dell'approvazione del progetto di bilancio, e rilascia, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato, le Attestazioni sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato ai sensi dell'art.154 bis, secondo gli schemi Consob. Similmente i Dirigenti Preposti delle società controllate, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di ciascuna società, rilasciano l'Attestazione sui bilanci societari e redigono le proprie Relazioni per i rispettivi CdA. I Responsabili Amministrativi delle altre società "in ambito 262" (nelle quali non è nominato il Dirigente Preposto) rilasciano a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, un'analoga Attestazione sul bilancio con valenza interna. Il Modello prevede infine, oltre a quelle citate, il rilascio di Attestazioni interne con riferimento all'adeguatezza e al funzionamento del sistema dei controlli attinenti all'informativa societaria e di Gruppo, anche da parte dei Responsabili Amministrativi e Amministratori Delegati delle controllate non "in ambito 262", dei Chief Officer delle funzioni di FS, degli outsourcer dei servizi amministrativi, informatici e di ogni altro servizio con impatto sull'informativa finanziaria.
Il processo inerente alla compliance alla legge 262/2005 è svolto avvalendosi del sistema informativo di Gruppo MEGA – Hopex. La diffusione del Modello di controllo sull'informativa finanziaria nel Gruppo FS Italiane è perseguita attraverso attività di comunicazione e formazione continua per i diversi attori coinvolti, anche con sessioni di aggiornamento sulle evoluzioni dei sistemi di controllo e gestione dei rischi legati ai temi del *financial reporting*.
Relativamente ai rapporti del Dirigente Preposto con gli organi sociali ed i vari organismi/funzioni di controllo (Amministratore Delegato, CdA, Collegio Sindacale anche nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e Revisione Contabile, Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità, Organismo di Vigilanza, Società di Revisione Legale dei Conti, Funzione di Internal Audit, Anti Corruzione ecc.) il già citato Regolamento del DP indica le interrelazioni e i flussi di reporting.
Il Dirigente Preposto collabora 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 del Gruppo.
Si evidenzia infine, ad integrazione del Modello di compliance alla legge 262/2005 sopra descritto e, più in generale, allo scopo di potenziare lo SCIGR del Gruppo, la presenza dei Modelli di Gruppo "SoD – Segregation of Duties" e "ITGC - Information Technology General Controls".
Il Modello SoD ha la finalità di attivare il controllo operativo sui processi, con particolare attenzione a quelli che concorrono alla formazione dell'informativa finanziaria, in modo da garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o allocazioni operative che concentrino attività critiche su un unico soggetto. Il Modello SoD ha, inoltre, la finalità di abilitare una visione omogenea e coerente dell'intero sistema autorizzativo per la gestione dei ruoli e delle utenze nei sistemi informativi.
Il Modello ITGC ha 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. Gli IT General Controls includono i controlli sulle fasi di sviluppo e manutenzione dei sistemi applicativi, di acquisto del software, di sicurezza degli accessi logici, ecc. L'applicazione del Modello ITGC, per le principali controllate, supporta il rilascio delle Attestazioni IT sul funzionamento dei sistemi a supporto dell'informativa finanziaria ai Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi a cura dei Responsabili delle Business Unit di FSTechnology.

Tax Control Framework

Ferrovie dello Stato Italiane ha aderito, insieme alle sue principali controllate Trenitalia SpA e RFI SpA, al regime di adempimento collaborativo introdotto dal decreto legislativo 5 agosto 2015, n. 128, rubricato "Disposizioni sulla certezza del diritto nei rapporti tra fisco e contribuente". L'adesione a tale regime opzionale, volto a promuovere una nuova forma di comunicazione e di cooperazione rafforzata tra l'Amministrazione finanziaria e i contribuenti, all'insegna della certezza del diritto e della semplificazione dei rapporti con il fisco, ha richiesto l'adozione di un efficace sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo del rischio fiscale (Tax Control Framework), inteso come "rischio di operare in violazione di norme di natura tributaria ovvero in contrasto con i principi o con le finalità dell'ordinamento".

Il Tax Control Framework di FS e del Gruppo FS, così come disegnato nei documenti di "Strategia Fiscale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" e di "Modello di Controllo Interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", prevede un modello di controllo del rischio fiscale che, in una ottica di economia ed efficienza di processo organizzativo, si fonda sul Modello 262, così beneficiando dei presidi già efficacemente adottati ai fini della Legge n. 262/2005 a garanzia della veridicità dell'informativa finanziaria. Segnatamente, tale modello prevede l'integrazione delle procedure amministrative contabili del Dirigente Preposto con apposite specifiche e appendici fiscali (c.d. PAC fiscalizzate) e l'emanazione di ulteriori procedure (c.d. PAC fiscali) a presidio dei processi aziendali prettamente fiscali in precedenza non regolati. Integrano il Tax Control Framework le linee guida per la rilevazione, misurazione, gestione e controllo del rischio fiscale connesso alla corretta interpretazione della norma tributaria (cd. Rischio Interpretativo). Il Rischio Interpretativo si riferisce alle questioni fiscali di natura meramente interpretativa/valutativa passibili di una diversa lettura da parte del contribuente e dell'Agenzia delle Entrate ed insiste tipicamente sulle operazioni che per loro natura o frequenza esulano dalle ordinarie attività aziendali (c.d. operazioni non routinarie), ma può, altresì, rinvenirsi, negli ordinari processi volti all'adempimento degli obblighi tributari e nell'attività di consulenza fiscale resa alle altre funzioni societarie, specie all'atto dell'applicazione di novità normative o di processo. Dette linee guida, funzionali, altresì, all'assolvimento degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b) del D.Lgs. n. 128 del 5 agosto 2015, sono state adottate con apposita Comunicazione Organizzativa da Ferrovie dello Stato Italiane SpA (CO n. 552 – APC del 21 dicembre 2021) e dalle altre società del Gruppo FS, Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA, che, insieme alla Capogruppo, hanno aderito al regime di Adempimento Collaborativo. La gestione del Tax Control Framework, rispetto al quale il Consiglio di Amministrazione di FS riveste un ruolo di governo ed indirizzo, è attribuita alla competenza del Tax Director coadiuvato dalla struttura di Tax Compliance collocata all'interno della struttura Fiscale della struttura Administration, Planning & Control.

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

In coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione:

- la struttura Strategy, Sustainability & Asset Management, in un'ottica di generazione di valore economico, ambientale e sociale per tutti gli stakeholder, assicura la definizione delle strategie di Gruppo, il posizionamento strategico e le linee di sviluppo dei business del Gruppo, a livello nazionale e internazionale;
- la struttura Administration, Finance & Control (AFC):
  - in coerenza con le strategie e le linee guida strategiche di Gruppo, assicura la gestione del processo di pianificazione di medio-lungo termine per la definizione del Piano Industriale di Gruppo e cura il relativo monitoraggio e controllo di attuazione dello stesso. In particolare, assicura: l'elaborazione del Piano Industriale della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane attraverso il coordinamento e il supporto nel processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/società del Gruppo, per la successiva verifica e validazione da parte dell'Amministratore Delegato, e ne monitora l'attuazione;
  - assicura il sistema di Programmazione e Controllo di Gestione del Gruppo attraverso il processo di implementazione operativa della pianificazione (processo di budget, Pianificazione pluriennale) e quello di consuntivazione e analisi dei risultati; in particolare assicura: l'elaborazione del budget e della Pianificazione

pluriennale della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane definendo le linee guida inerenti lo svolgimento del processo di budget annuale, di Pianificazione pluriennale e di controllo di gestione per il Gruppo e supportando le controllate nell'elaborazione dei relativi budget e Piani pluriennali e ne monitora l'attuazione.

L'attività di controllo di gestione si estende a quasi tutti gli aspetti dell'attività gestionale di FS SpA e del Gruppo, inglobando al suo interno varie tipologie di controllo:

- controllo direzionale (di competenza di AFC), che verifica il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo di budget, e di Pianificazione pluriennale e il perseguimento degli obiettivi di medio-lungo periodo del Piano Industriale;
- controllo operativo (di competenza di AFC), che monitora l'operatività ed i livelli di efficienza dei processi.

Le attività di controllo direzionale di breve periodo e operativo - che si basano sulle analisi degli scostamenti, a fine mese, tra consuntivi e budget/Pianificazione pluriennale - permettono di verificare, con particolare attenzione alla fine di ogni trimestre, se le azioni poste in essere dalle strutture/società sono conformi a quanto programmato, di individuare le eventuali cause di scostamenti al fine di promuovere gli opportuni provvedimenti correttivi e di valutare le prestazioni dei soggetti responsabili secondo il modello di controllo per responsabilità (Management by Objectives).

Società di Revisione legale dei conti

La revisione legale dei conti, sia della Capogruppo che delle società da questa controllate, è stata affidata a partire dall'esercizio 2014 alla società KPMG SpA[19]. 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 Ente di Interesse Pubblico conseguente all'emissione nel 2013 del prestito obbligazionario quotato, l'incarico di revisione legale dei conti, prevede la durata di nove esercizi (2014-2022). L'incarico di KPMG in FS SpA, pertanto, giunge a scadenza con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022[20]. Dunque, nel corso del 2022, è stata indetta la gara per l'affidamento dei servizi di revisione alla nuova Società di Revisione legale dei conti per il prossimo novennio (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 in materia di revisione legale dei conti, è vigente un'apposita procedura (DdG 246/AD del 19 febbraio 2018), che definisce i principi e modalità operative relative al conferimento di incarichi - in particolare connessi ai cd. "non audit services" - 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 – diversi, quindi, dall'incarico principale di revisione – 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

Alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato Delegato della Corte dei conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958.

A decorrere dal 1° gennaio 2020, così come deliberato nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019, la Corte dei conti ha conferito al Presidente di sezione Giovanni Coppola le funzioni di Delegato titolare al controllo sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA. A decorrere dal 1° gennaio 2021, così come deliberato dall'adunanza del 3 novembre 2020, la Corte dei conti ha conferito al consigliere Roberto D'Alessandro le funzioni di Magistrato Delegato sostituto al controllo della gestione finanziaria della Società.

Ulteriori informazioni di Governo societario

Il Codice Etico

Il Codice Etico del Gruppo FS Italiane, aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 febbraio 2018, rappresenta la "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie

[19] Ad eccezione del gruppo Anas, revisionato dalla società Ernst & Young (EY)

[20] 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 per il periodo 2023-2031 al nuovo revisore.

responsabilità ed impegni etico/sociali verso gli stakeholders interni ed esterni. Il Codice Etico del Gruppo FS Italiane, che le società del Gruppo sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi Consigli di Amministrazione, 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 (quali integrità e onestà, responsabilità e consapevolezza, passione, coraggio ecc.) e gli standard di comportamento declinati per categoria di stakeholder. In particolare, il Codice contiene una sezione sui conflitti di interesse, in cui è previsto che devono essere evitate situazioni in cui interessi personali, attività esterne, interessi finanziari o rapporti di conoscenza siano in conflitto con gli interessi del Gruppo e che bisogna astenersi dall'assunzione di decisioni o dallo svolgimento di attività in conflitto con gli interessi del Gruppo nonché incompatibili con i doveri d'ufficio. È, inoltre, previsto che situazioni di potenziale conflitto di interessi siano comunicate senza indugio ai propri Responsabili o al Comitato Etico della Società (vedi sezione "Altri Comitati") per le decisioni in ordine all'effettiva esistenza di tale conflitto e per indicazioni in merito.
Al Codice Etico è data ampia diffusione sui siti intranet ed internet del Gruppo FS Italiane. 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) volto al contrasto dei fenomeni di abusi di mercato.
Nel corso del 2022, 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 nella seduta del 27 maggio 2016 del "Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate" (Regolamento Insider) e successivamente aggiornato e modificato nella seduta del 13 settembre 2017. Tale Regolamento è stato recepito con Disposizione di Gruppo n. 261/AD del 21 gennaio 2019[21].
Il Regolamento Insider è finalizzato ad evitare che vengano diffusi dati e informazioni di natura privilegiata e/o riservata riguardanti il Gruppo in modo intempestivo o prematuro al fine di prevenire il rischio che sull'azienda ricadano responsabilità, in seguito a comportamenti adottati da soggetti interni o ad essa correlati, che possano rappresentare fattispecie di reato previste dalla normativa vigente. 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. I 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) devono osservare gli obblighi comportamentali riportati nel Regolamento. In applicazione del Regolamento Insider ed in conformità con gli obblighi derivanti dal sopra menzionato Market Abuse Regulation, FS si è dotata anche di una "Procedura per la gestione interna del registro delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate", contenuta all'interno della stessa DdG n. 261/AD del 21 gennaio 2019, ove vengono stabilite le modalità operative per la tenuta del c.d. Registro Insider. Sempre nell'ottica del contrasto ai fenomeni di abusi di mercato, il CdA di FS ha approvato nella seduta del 17 aprile 2018 il "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). Il Codice Internal Dealing definisce in particolare i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità dei Soggetti Rilevanti ai fini dello stesso, ossia i membri del Consiglio di Amministrazione, i Sindaci Effettivi ed i Chief Officer di FS, nonché tutti gli altri soggetti che, previamente individuati dall'Amministratore Delegato 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. Il Codice Internal Dealing è stato infine recepito con Disposizione di Gruppo n. 264/AD del 19 marzo 2019[22].

21 In sostituzione della DdG 239/AD del 9 ottobre 2017.
22 In sostituzione della DdG 254/AD del 17 maggio 2018.

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

La Disposizione di Gruppo n. 306/P/AD del 20 luglio 2022, che ha sostituito le precedenti in materia a partire dal 2002, prevede che le società del Gruppo FS Italiane adottino e garantiscano l'efficace attuazione di Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 (Modelli 231), istituiscano un Organismo dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo con il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei Modelli e di curarne e/o proporne l'aggiornamento e definiscano canali di segnalazione in conformità alla normativa applicabile e alla normativa interna in materia di Gestione delle Segnalazioni.

La citata DdG prevede che gli Organismi di Vigilanza abbiano, di norma, forma collegiale[23]. Al fine di garantire l'indipendenza degli Organismi, i loro componenti non possono avere incarichi analoghi presso società controllate o controllanti né essere legati da interessi o rapporti economici rilevanti alla società[24], nei tre anni precedenti la nomina, o alle controllate o controllanti.

Il 26 ottobre 2022 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato l'ultimo aggiornamento del Modello 231 di FS, che vede ampliate/aggiornate le fattispecie di reato applicabili in considerazione delle novità normative intercorse, nonché riflesse le principali variazioni organizzative e di governance che hanno interessato la Società. A dicembre 2022 FS ha formalizzato la procedura per la gestione dei flussi informativi all'Organismo di Vigilanza di FS che sostituisce l'Allegato al Modello 231 "Standard Flussi informativi all'OdV", aggiornando le modalità di attuazione al d. lgs. 231/2001, art. 6 co. 2 lett. d), e al Modello 231. Lo Statuto dell'Organismo di Vigilanza e la relativa sezione della Parte Generale del Modello 231 prevedono che l'Organismo di Vigilanza 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) un altro soggetto di provenienza esterna al Gruppo o come alternativa il responsabile della funzione aziendale internal auditing in carica. Un componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere individuato in un membro del Collegio Sindacale. Qualora l'OdV si componga esclusivamente di membri esterni, il medesimo Organismo di Vigilanza, al fine di favorire l'integrazione e la sinergia tra gli attori del sistema di controllo interno, con propria delibera stabilisce se (i) il responsabile della funzione aziendale internal auditing in carica partecipa stabilmente come uditore alle riunioni dello stesso con funzioni consultive e di supporto, ovvero se (ii) il predetto responsabile viene di volta in volta convocato dall'Organismo di Vigilanza per partecipare a singole riunioni o alla trattazione di specifici argomenti, sempre con funzioni consultive e di supporto.

L'Organismo di Vigilanza di FS è attualmente composto da tre membri esterni, uno dei quali nominato Presidente.

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'Organismo di Vigilanza, le attività di aggiornamento del Modello ex D.Lgs. n. 231/2001 di FS SpA, istruire, previo esame dell'Organismo di Vigilanza, proposte di aggiornamento dello stesso e garantire un flusso informativo periodico verso l'Organismo di Vigilanza. La composizione ed i compiti del Team 231 sono stati da ultimo aggiornati con DOr n. 242/LEG-COA del 13 dicembre 2022.

Il Modello 231 di FS (Parte Generale) è pubblicato, 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, ed è oggetto di periodiche iniziative di formazione.

Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione

Il Gruppo FS nella conduzione del business si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica, della legalità e a quello di "zero tolerance for corruption". In tale contesto, ad ulteriore consolidamento dell'impegno sul fronte di detti principi intrapreso

[23] La 306/P del 20 luglio 2022 prevede che le società del Gruppo, caratterizzate da minore complessità organizzativa e/o dimensionale, possono istituire un Organismo monocratico, composto da un soggetto esterno al Gruppo dotato di alte e specifiche competenze nella materia.

[24] Salvo che per l'espletamento di funzioni di audit e/o di membro del Collegio Sindacale.

da tempo, tra l'altro con l'adozione del Codice Etico di Gruppo e l'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite, nel 2017 FS SpA si è dotata, su base volontaria, di un Framework Anticorruzione di Gruppo FS che comprende:

- la Policy Anticorruzione del Gruppo FS;
- le Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione, che contengono i criteri per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA;
- il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001, adottato da FS SpA nel 2003;
- l'Anti Bribery&Corruption management system ("ABC system"), che costituisce il "modello anticorruzione" societario e rafforza i presidi anticorruzione aziendali prendendo in considerazione sia le ipotesi di reati corruttivi che quelle di maladministration, cioè tutti i casi di devianza da regole, anche interne, che comportano una violazione dei predetti principi di integrità, etica e legalità.

Il Framework Anticorruzione è coerente con il modello di governance del Gruppo FS. In particolare, le funzioni anticorruzione societarie curano la definizione, l'attuazione, il monitoraggio e l'aggiornamento dell'ABC system societario, in coerenza con le metodologie di Gruppo, e forniscono alla funzione anticorruzione di Holding feedback e spunti per il miglioramento continuo del sistema di prevenzione della corruzione.

In base alle Linee di Indirizzo ogni società del Gruppo FS deve adottare il proprio Framework Anticorruzione, adeguandolo alle specificità organizzative e di business, nel rispetto dei vincoli normativi applicabili, e dotarsi di una funzione anticorruzione connotata da autonomia e indipendenza operativa e sinergica con le altre funzioni di controllo societarie.

Politiche di prevenzione della corruzione e meccanismi di segnalazione

Con l'obiettivo di garantire un sistema di regole e presidi di prevenzione uniforme all'interno del Gruppo FS, a luglio 2022 è stata approvata dal CdA di FS SpA la Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ("Policy Anticorruzione"). La Policy Anticorruzione si applica ed è obbligatoria anche per i terzi che intrattengono con le Società del Gruppo FS rapporti professionali e/o d'affari, è pubblicata - anche in lingua inglese - sui siti internet ed intranet delle Società e richiamata in apposite clausole contrattuali e/o dichiarazioni che ne garantiscono la piena conoscibilità e ne impongono l'osservanza.

La Policy Anticorruzione contiene principi di controllo trasversali e principi di comportamento per 14 aree sensibili[25] demandando ai singoli modelli anticorruzione aziendali l'adozione e la gestione delle misure a presidio dei processi specifici societari, avendo riguardo al contesto normativo, giuridico ed operativo di riferimento.

In coerenza con tale impostazione, gli ABC system individuano gli strumenti di prevenzione, di controllo e organizzativi per far fronte ai rischi specifici e ai processi caratteristici delle singole società. In particolare, l'ABC system di FS SpA si incentra sui processi relativi alle aree: acquisti e appalti; conferimento di incarichi di consulenza; iniziative di sviluppo del business nei mercati internazionali; quote associative, sponsorizzazioni, co-marketing, erogazioni liberali e omaggi; risorse umane, ritenute dalla normativa e dalle best practices di riferimento come maggiormente esposte al rischio di corruzione. L'analisi delle predette aree è condotta attraverso la definizione e il monitoraggio di standard di comportamento (KPI, key performance indicators) e indicatori di possibili anomalie (KRI, key risk indicators). Gli standard di comportamento dell'ABC system sono recepiti nelle disposizioni aziendali per consentire l'immediata individuazione delle regole comportamentali da rispettare nello svolgimento delle attività ed agevolarne quindi l'applicazione.

L'ABC system prevede, tra le principali linee di intervento, una continua attività formativa e di comunicazione. Nel 2022 le iniziative formative realizzate in FS SpA sono state articolate in pillole formative, corsi d'aula e digital; è stato inoltre svolto il Workshop "PNRR e Gruppo FS: sfide e strumenti a presidio della legalità". Queste iniziative "verticali" seguono al corso e-learning (lanciato tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020), che continua ad essere erogato per i neoassunti in FS SpA.

[25] Rapporti con Pubblica Amministrazione; Rapporti con 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 lavori e fornitura di beni e servizi; Operazioni straordinarie; Selezione, assunzione, gestione e sviluppo del Personale; Sponsorizzazioni, Co-marketing, contributi ad associazioni, enti, fondazioni ed erogazioni liberali; Ottenimento e gestione di finanziamenti/contributi pubblici o privati; Gestione del patrimonio immobiliare; Registrazioni contabili.

Annualmente è predisposto un cronoprogramma in cui sono pianificate le attività attuative dell'ABC system, che rappresenta l'impegno della società al perseguimento di una politica anticorruzione realmente efficace.
Le ipotesi di violazioni dei principi e standard di comportamento dell'ABC system sono valutate dalle competenti strutture ai fini dell'applicazione di misure di responsabilità.

Nel Codice Etico del Gruppo, aggiornato a febbraio 2018, è prevista la possibilità di segnalare al Comitato Etico della società di appartenenza notizie di fatti che in buona fede si ritengano potenzialmente illeciti, irregolari o comunque contrari al Codice Etico tramite i seguenti canali: posta elettronica, posta ordinaria, altri strumenti di comunicazione messi a disposizione dalla società. È assicurata la tutela della riservatezza dell'identità del segnalante e dei segnalati, nonché dell'onorabilità di questi ultimi. Inoltre, il Gruppo si impegna ad applicare una politica di tolleranza zero contro le ritorsioni nei confronti di chi effettui una segnalazione.
FS SpA ha adottato la procedura per la gestione delle segnalazioni, emessa nel 2019 e aggiornata nel 2021, al fine di dare attuazione alla L. 179/2017 (c.d. legge sul whistleblowing). La procedura disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime) inviate da Terzi o da Persone del Gruppo FS su fatti che possano integrare illeciti, irregolarità o comunque condotte poste in essere in violazione: del Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o dell'Anti Bribery&Corruption management system; del Codice Etico; di leggi o regolamenti o normative interne o di provvedimenti delle autorità, e/o in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS Italiane. Copia della procedura è consegnata ai dipendenti all'atto dell'assunzione. Alla procedura è assicurata la massima diffusione tramite pubblicazione in versione integrale nella intranet aziendale e in versione sintetica, tramite FAQ, sul sito internet istituzionale.
In FS SpA è in esercizio, da luglio 2020, una piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni, che costituisce un canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni. La piattaforma è accessibile tramite i siti internet ed intranet aziendali (nel sito internet nella sezione dedicata all'interno della pagina Etica, Compliance e Integrità).
Nella tabella sotto riportata[26] vengono indicati i dati relativi alla formazione erogata nel Gruppo in relazione alle procedure e politiche anticorruzione.

Formazione su politiche e procedure anticorruzione	2022	2021	2020	2019	2018
Giornate uomo	**2.004,05**	**418,60**	**1.309,14**	**10.367,08**	**1.475,95**
- Dirigenti	*56,74*	*45,18*	*70,61*	*57,96*	*211,56*
- Quadri	*364,09*	*205,73*	*320,07*	*615,59*	*572,83*
- Impiegati	*1.574,54*	*167,69*	*746,64*	*4.506,71*	*648,87*
- Operai	*8,67*	*-*	*171,82*	*5.186,82*	*42,69*

Le informazioni riportate nel presente paragrafo, rispondono anche a quanto richiesto dall'art. 3 comma 2 lettera f) del D.Lgs. 254/2016.

Programma di Compliance Antitrust

Anche a seguito della progressiva apertura alla concorrenza dei mercati che caratterizzano il settore dei trasporti (sia a livello europeo, che nazionale), le imprese del Gruppo FS Italiane si sono confrontate sempre più insistentemente con l'applicazione della normativa antitrust, il cui rispetto costituisce uno dei principi ispiratori del Codice Etico di Gruppo.
Il Gruppo FS Italiane si è impegnato nell'analisi e sensibilizzazione del personale sulle tematiche antitrust ed ha inteso intensificare la promozione della cultura della prevenzione dei rischi antitrust e, più in generale, della concorrenza,

[26] Si precisa che i dati della Tabella di formazione si riferiscono alle seguenti società: Ferrovie dello Stato, RFI, Trenitalia, Italferr, Ferservizi, Grandi Stazioni Rail, Busitalia Sita Nord, Busitalia Campania, Ferrovie Sud Est e Servizi Automobilistici, FSTechnology, Mercitalia Shunting & Terminal, Metropark, Fercredit, FS Sistemi Urbani e Busitalia Veneto.

sviluppando un Programma di Compliance Antitrust ("Programma") che tiene conto delle evoluzioni, sotto il profilo concorrenziale, intervenute nei settori di riferimento, nonché degli orientamenti espressi dalle autorità di concorrenza e delle best practices sviluppate in materia, come peraltro sintetizzate nelle Linee Guida sulla Compliance Antitrust adottate dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con delibera n. 27356 del 25 settembre 2018.
Il Programma di Compliance Antitrust del Gruppo 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 declinarli nella rispettiva realtà aziendale e adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia.
In particolare, costituisce parte integrante del Programma il Manuale di Compliance Antitrust che, oltre a descrivere i limiti imposti dalla normativa antitrust nazionale ed europea, traccia le regole di condotta che ogni dipendente del Gruppo è tenuto ad osservare al fine di garantire il pieno rispetto della suddetta disciplina. Il Manuale è corredato da un Codice di Condotta Antitrust, che consiste in un vademecum operativo, in cui sono declinate in modo semplice e chiaro le principali regole di comportamento da adottare in caso di iniziative rilevanti ai sensi della normativa antitrust, nel corso di ispezioni condotte da un'autorità di tutela della concorrenza e nella gestione di una procedura ad evidenza pubblica nel ruolo di stazione appaltante.
Ad integrazione degli strumenti di Compliance Antitrust di Gruppo (i.e. il Manuale di Compliance Antitrust e Codice di Condotta Antitrust) ed in linea con quanto previsto dalla cornice generale del Programma, alcune tra le maggiori società del Gruppo si sono dotate di strumenti di compliance specifici, quale ulteriore presidio di prevenzione dei rischi antitrust legati alle peculiarità del proprio business (in particolare, strumenti di compliance antitrust di Trenitalia e sue società controllate - Linee Guida "Big Data", Linee Guida "Sconti e Obblighi di acquisto"; RFI - "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione"; Italferr – "Linee Guida sulla partecipazione a procedure di gara"). Tali, ulteriori strumenti di compliance individuano le aree di maggiore attenzione per ciascuna società, declinando le regole di comportamento da adottare per garantire il rispetto e la tutela della concorrenza nei loro specifici ambiti di attività.
L'attuazione e l'aggiornamento del Programma di Compliance Antitrust di Gruppo sono demandati all'Organismo Responsabile – istituito, in ambito *holding*, dalla cosiddetta Policy Antitrust del Gruppo FS – che provvede ad adattarlo nel tempo agli eventuali mutamenti del contesto di riferimento, nonché a sensibilizzare il personale del Gruppo sulle tematiche *antitrust,* attraverso la predisposizione di appositi seminari formativi.

Parti Correlate

Il Dirigente Preposto di FS SpA ha emanato ed aggiornato nel tempo una Procedura amministrativo - contabile di Gruppo per le Operazioni con Parti Correlate per le quali è obbligatorio fornire informativa in bilancio. La suindicata procedura, e le altre procedure societarie successivamente emanate sullo schema della Capogruppo, chiariscono altresì che tutte le operazioni con Parti Correlate di FS SpA e delle sue controllate debbano essere attuate secondo criteri di correttezza sostanziale e procedurale; inoltre le procedure prevedono che i contratti debbano prevedere le modalità di determinazione del prezzo dell'operazione e l'esplicita valutazione circa la sua congruità economica rispetto ai valori di mercato di operazioni similari, ovvero in caso contrario l'esplicita dichiarazione di condizioni diverse rispetto a quelle di mercato (e deve esserne fornita la motivazione). Le procedure prevedono infine che le operazioni infragruppo debbano effettuarsi sulla base di valutazioni di reciproca convenienza economica e le condizioni da applicare devono essere definite tenuto presente l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo FS Italiane. I Dirigenti con responsabilità strategiche, gli Amministratori e i Sindaci effettivi nonché i membri degli Organi di controllo interno di ciascuna delle società del Gruppo FS Italiane dichiarano periodicamente, attraverso un sistema di dichiarazioni definito proceduralmente, se abbiano posto in essere, direttamente o indirettamente, operazioni con la società in cui operano o/e sue controllate e se le stesse siano o non siano state concluse a normali condizioni di mercato.

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.

Il *Comitato Etico,* istituito con Disposizione di Gruppo n. 50/AD del 30 gennaio 2006 e aggiornato nella composizione con Disposizione Organizzativa n.243/AD del 15 dicembre 2022, è un organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del Codice Etico del Gruppo FS Italiane, come da delibera del Consiglio di Amministrazione di FS SpA, cui sono affidati i seguenti compiti: chiarire mediante pareri consultivi il significato e l'applicazione del Codice Etico; esaminare le segnalazioni e le notizie ricevute, attraverso i canali di comunicazione definiti, promuovendo le verifiche più opportune in coerenza con quanto previsto dalle disposizioni aziendali in materia; garantire la massima riservatezza del segnalante, dei soggetti e dei fatti segnalati, utilizzando criteri e modalità di gestione delle informazioni e dei documenti idonei a tutelare l'identità e l'onorabilità dei soggetti sopra citati, fatti salvi gli obblighi di legge; supportare le competenti strutture aziendali nella definizione di iniziative comunicative e/o formative del personale, aventi ad oggetto il Codice Etico ed i suoi aggiornamenti; esaminare eventuali necessità di modifiche/integrazioni del Codice Etico di Gruppo proposte dai Comitati Etici delle Società del Gruppo; coordinarsi e mantenere flussi informativi con l'Organismo di Vigilanza della Società nominato ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 per gli aspetti di reciproco interesse; informare periodicamente il Consiglio di Amministrazione della società di appartenenza sulle attività svolte con particolare riferimento alla gestione delle segnalazioni ricevute.

Il *Comitato Capital Allocation*, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 93/AD del 03 agosto 2022 e aggiornato con Disposizione Organizzativa n.243/AD del 15 dicembre 2022, a cui sono affidati, relativamente alle operazioni di M&A del Gruppo, alle iniziative rilevanti di investimento/disinvestimento e di partecipazione a gare proposte dalle strutture aziendali e dalle Società del Gruppo, i seguenti compiti:

- fornire il proprio nulla osta;
- garantire la coerenza con le strategie e gli obiettivi del Piano Industriale del Gruppo FS Italiane;
- assicurare la sostenibilità economico-patrimoniale;
- monitorare lo stato di avanzamento.

Il *Comitato Pari Opportunità* del Gruppo FS Italiane è un organismo aziendale bilaterale e paritetico istituito ai sensi del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane. Il Comitato 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. Il Comitato è articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali.

Il Comitato Crediti, istituito con Disposizione di Gruppo n. 210/AD del 23 giugno 2016 e aggiornato con Disposizione Organizzativa n.243/AD del 15 dicembre 2022, a cui sono affidati i seguenti compiti:

- monitorare l'andamento dei crediti di Gruppo, evidenziando eventuali criticità e promuovendo i necessari interventi correttivi;
- valutare l'esposizione consolidata per controparte e le eventuali possibilità di compensazione.

Il *Comitato di Sostenibilità*, istituito con Disposizione di Gruppo n. 211/AD del 1° luglio 2016, e aggiornato con Disposizione Organizzativa n.243/AD del 15 dicembre 2022, 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, cui sono affidati i seguenti compiti:

- identificare e mantenere aggiornati l'ambizione strategica desiderata di Gruppo, i valori aziendali e i principi di sostenibilità nonché la vision di Gruppo e i relativi commitment per ciascuna dimensione della sostenibilità per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione;
- identificare le modalità di dialogo, ascolto e coinvolgimento degli stakeholder nonché le modalità di condivisione dei risultati e le azioni da intraprendere;
- valutare, con le funzioni competenti, le ricadute in termini ambientali e sociali delle scelte strategiche di investimento e dei rischi connessi che possono influenzare le performance di Gruppo;

- garantire allineamento e sinergie con gli altri Comitati aziendali promuovendo i principi della sostenibilità;
- analizzare e valutare la matrice di materialità di Gruppo, predisporre e aggiornare le politiche di Gruppo in materia di sostenibilità e definire la proposta di obiettivi e target di sostenibilità di medio e lungo periodo, per l'approvazione finale da parte del Consiglio di Amministrazione;
- analizzare e valutare le eventuali iniziative di natura strategica a supporto delle Società;
- valutare le performance di sostenibilità del Gruppo, i contenuti del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo e fornire indicazioni e principi per la pianificazione delle attività volte al loro miglioramento.

Il *Green Bond Working Committee*, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 2/DCRUO del 27 marzo 2018 e aggiornato con Disposizione Organizzativa n.243/AD del 15 dicembre 2022, a cui sono affidati i seguenti compiti:

- monitorare la persistenza, in capo ai progetti individuati, dei criteri di finanziabilità attraverso green bond, di cui al vigente Green Bond Framework (GBF) di FS SpA;
- valutare l'eventuale individuazione di nuovi progetti eligible all'interno del vigente GBF.

Il *Comitato per la gestione delle crisi estere*, istituito con Disposizione di Gruppo n.277/AD del 24 ottobre 2019 che, in caso di necessità, viene attivato dal Travel Security Team operante di FS SpA ed opera in collaborazione con il provider specializzato e con le Istituzioni competenti.

Il *Crisis Management Committee di Gruppo*, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 82/AD del 4 aprile 2022 e aggiornato con Disposizione Organizzativa n.243/AD del 15 dicembre 2022, a cui sono affidati i seguenti compiti:

- assicurare la gestione coordinata di situazioni di gravi crisi derivanti da eventi antropici o naturali (a titolo esemplificativo e non esaustivo: emergenze sanitarie, calamità naturali, eventi socio-politici, eventi bellici, crisi economico-finanziarie, attacchi cibernetici, attacchi terroristici, etc.) che interessino lo scenario nazionale e/o internazionale, tali da recare un impatto significativo – effettivo o potenziale – negli ambiti di operatività e reputazionali di una o più Società del Gruppo;
- attivare le risorse e i flussi informativi necessari per garantire la business continuity, l'efficace funzionamento delle reti gestite e dei servizi alla clientela nonché l'integrità della reputazione del Gruppo FS Italiane;
- garantire il presidio per le "criticità rilevanti e incidenti" nell'ambito dell'esercizio ferroviario, così come codificate nei documenti normativi delle Società controllate, qualora potenzialmente in grado di produrre impatti negativi su più Società del Gruppo;
- assicurare la gestione di eventuali situazioni di crisi relative alla sicurezza dei lavoratori del Gruppo all'estero (Travel Security).

La *Commissione paritetica nazionale sulla formazione per il Gruppo FS/Comitato di pilotaggio*, istituita con DdG n.164/AD del 14 maggio 2013, che ha il compito di indirizzo, supporto e valutazione a consuntivo delle attività formative finanziate nel Gruppo, oltre che di raccordo con il livello interconfederale e di categoria. La Commissione ha anche la funzione di "Comitato di pilotaggio" con i compiti principali di: approvare per conto delle Parti i piani formativi intersocietari e/o monoaziendali da presentare a Fondimpresa; monitorare il loro svolgimento e verificare la riuscita delle iniziative già realizzate; redigere e sottoscrivere i verbali d'intesa per accedere ai finanziamenti.

Il *Comitato Sponsorizzazioni e Partnership,* istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 78/AD del 26 gennaio 2022 e aggiornato con Disposizione Organizzativa n.243/AD del 15 dicembre 2022, a cui sono affidati i seguenti compiti:

- valutare le iniziative di sponsorizzazione e partnership di comunicazione e/o di marketing proposte dalle strutture aziendali e dalle Società del Gruppo, al fine di garantire che siano coerenti con le strategie e gli obiettivi di comunicazione del Gruppo e che abbiano un adeguato ritorno in termini di immagine nonché di promozione dei prodotti/servizi di FS SpA e/o delle Società del Gruppo richiedenti;
- approvare le iniziative di sponsorizzazioni e partnership proposte.

Tutela dei Diritti Umani

Il Gruppo FS promuove la tutela dei diritti umani tra dipendenti, clienti, cittadini, fornitori e business partner, 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.

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). A rafforzare gli impegni già assunti a livello di Gruppo, le principali società operative hanno emesso una propria politica di Sostenibilità, identificando il rispetto e la promozione dei diritti umani, sia in Italia sia all'estero, come uno tra i principi chiave del proprio modello di impresa. Il Gruppo, inoltre, promuove ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrasta ogni comportamento discriminatorio o lesivo della persona, previene qualsiasi forma di lavoro irregolare, sostiene politiche rivolte al benessere psicofisico del personale.

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, nel Codice Etico, nel modello 231, nell'Anti Bribery&Corruption management 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.

L'impegno del Gruppo nel prevenire ogni forma di violazione dei diritti umani si esplicita anche attraverso:

- l'utilizzo di clausole contrattuali standard e specifiche[27] 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[28];
- la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della supply chain grazie alla partecipazione ai lavori nell'ambito di Railsponsible, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario e all'impegno del Gruppo nella 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. Il Gruppo dispone in 332 stazioni di un servizio di assistenza per assicurare ai viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie che ne compromettano la mobilità in modo temporaneo o permanente, il diritto a spostarsi in modo agevole. Punto di riferimento per l'organizzazione del servizio è il network delle Sale Blu costituito da 15 Sale Blu territoriali presenti nelle più importanti stazioni italiane e la nuova Sala Blu nazionale, nata durante l'emergenza sanitaria. Nel 2022 sono stati erogati 6 interventi formativi finalizzati al miglioramento delle competenze tecnico-relazionali degli operatori delle Sale Blu, che hanno previsto il coinvolgimento di circa 120 risorse, ed è stato avviato lo sviluppo di un nuovo cruscotto per il monitoraggio in tempo reale delle code telefoniche, al fine di ottimizzare i tempi di attesa;
- la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie. Da anni è attivo un progetto di solidarietà realizzato in collaborazione con enti locali e terzo settore attraverso la concessione in comodato d'uso gratuito di locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità ed emergenza sociale[29].

[27] Con particolare riguardo agli affidamenti di appalti e concessioni di lavori e servizi ad alta intensità di manodopera, il Gruppo FS Italiane 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.

[28] RFI SpA, a partire dal secondo semestre 2017, ha avviato l'introduzione nelle gare di un criterio premiale che include, tra gli elementi di valutazione, il rispetto dei diritti umani (lotta contro lavoro minorile e lavoro forzato, lotta contro discriminazione, sostegno dei diritti fondamentali dell'uomo); 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. Per approfondimenti si veda paragrafo "Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile".

[29] Per approfondimenti si veda paragrafo "Impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità".

Performance economiche e finanziarie del Gruppo

Premessa

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari del Gruppo, sono stati predisposti schemi riclassificati di stato patrimoniale e conto economico, come rappresentati nelle pagine seguenti, che integrano quelli specificamente previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS Italiane. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance che il management ha considerato utili nel corso dell'anno ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo stesso, nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dai business. I metodi utilizzati per la costruzione di tali indicatori, che sono riproposti quindi anche nell'analisi sottostante ai fini di rendere intellegibile il commento dell'andamento economico e finanziario 2022 del Gruppo, sono riportati nella precedente sezione, "Legenda e Glossario".

Si dà informativa che, al fine di consentire una migliore comprensione dei commenti sull'andamento economico dell'esercizio in corso e delle variazioni registrate rispetto al precedente, si è ritenuto opportuno fornire separata evidenza delle differenze di perimetro riconducibili: a) alla cessione delle attività dei servizi TPL gomma in Toscana, avvenuta a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 47719/2021 del 21 giugno 2021 che ha confermato l'aggiudicazione della gara per l'affidamento dei suddetti servizi della Regione Toscana ad Autolinee Toscane SpA e stabilendo, a partire dal 1° novembre 2021, l'acquisizione, da parte del soggetto subentrante, del personale e degli asset di Busitalia Sita Nord Srl, Ataf Gestioni Srl oltre che delle sue società consortili; b) al consolidamento della società ILSA Intermodalidad de Levante SA, attiva in Spagna a far data dal 25 novembre 2022 che effettua trasporti di viaggiatori sulle principali linee AV della penisola iberica.

I risultati dell'anno del Gruppo FS Italiane, inoltre, rappresentano l'andamento dei business di riferimento in un contesto di forte incertezza e di peggioramento delle prospettive economiche globali, per effetto del conflitto in Ucraina, delle criticità relative alle materie prime energetiche e dell'indebolimento dell'economia cinese. Ciononostante, unendo il progressivo allentamento delle limitazioni imposte alla mobilità delle persone, sia da parte del Governo italiano che degli Stati esteri in cui opera il Gruppo, alla forte determinazione delle società del Gruppo FS nel reagire con prontezza alla ripresa della mobilità, ciascuna nei diversi Poli di appartenenza e concentrando ogni sforzo operativo possibile nell'attuare fin da subito le strategie dettate dal nuovo piano industriale, tutto ciò ha giocato un ruolo chiave nella formazione dei consuntivi di periodo; pertanto, i dati mostrano, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, un netto miglioramento del fatturato e del risultato operativo, così come del risultato netto di periodo.

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	2022	2021	Delta	%	Delta area	Delta residuale	%
RICAVI OPERATIVI	**13.664**	**12.242**	**1.422**	**12**	**90**	**1.512**	**12**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	13.169	11.835	1.333	11	74	1.407	12
Altri proventi	495	407	88	22	16	104	26
COSTI OPERATIVI	**(11.452)**	**(10.354)**	**(1.098)**	**(11)**	**(68)**	**(1.166)**	**(11)**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**2.212**	**1.888**	**324**	**17**	**22**	**346**	**18**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.950)	(1.695)	(255)	(15)	(7)	(262)	(15)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**262**	**193**	**69**	**36**	**15**	**84**	**44**
Saldo della gestione finanziaria	(50)	14	(64)	>200		(64)	>200
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**212**	**207**	**5**	**3**	**15**	**20**	**10**
Imposte sul reddito	(10)	(14)	4	30	(2)	2	16
RISULTATO DI PERIODO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**202**	**193**	**9**	**5**	**13**	**22**	**11**
RISULTATO NETTO DI PERIODO	**202**	**193**	**9**	**5**	**13**	**22**	**11**
Risultato netto di Gruppo	*204*	*194*	*10*				
Risultato netto di Terzi	*(2)*	*(1)*	*(1)*				

L'anno 2022 chiude con un **Risultato Netto** positivo pari a 202 milioni di euro, a fronte dei 193 milioni di euro di utili registrati nel medesimo periodo dell'esercizio precedente, con una variazione positiva pari a 9 milioni di euro (+5%).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)**, pari a 2.212 milioni di euro, rileva un incremento di 324 milioni di euro (+17%) rispetto al 31 dicembre 2021 che, al netto degli effetti attribuibili alla variazione di perimetro consolidato sopra descritta, si attesterebbe addirittura a 346 milioni di euro, facendo registrare quindi una variazione percentuale pari al +18%. La performance migliorativa del margine in esame assume un significato ancora più apprezzabile alla luce del fatto che, rispetto all'anno 2021, le società del Gruppo FS non hanno potuto contare, in misura rilevante, sugli stessi volumi di contributi a ristoro dei danni subiti per effetto della pandemia, per circa 634 milioni di euro complessivi.

I **Ricavi operativi** rilevano un incremento pari a 1.422 milioni di euro (+12%), a seguito dell'aumento dei Ricavi da servizi di trasporto per 996 milioni di euro, dei Ricavi da servizi di infrastruttura per 549 milioni di euro e degli Altri ricavi da contratti con la clientela per 184 milioni di euro. Gli Altri ricavi e gli Altri proventi invece registrano complessivamente un arretramento di periodo pari a 307 milioni di euro.

In dettaglio, le componenti specificatamente riferite ai **Ricavi da servizi di trasporto** (+996 milioni di euro):

- i ricavi del business AV e Intercity aumentano complessivamente di 747 milioni di euro, +581 milioni di euro nella componente mercato e +166 milioni di euro nel servizio Intercity. Il business AV nazionale si incrementa di 540 milioni di euro, in correlazione all'aumento dei volumi di domanda del 97,3% e all'eliminazione, dal 1° aprile 2022, della c.d. vendita dei posti "a scacchiera" a bordo treno (ossia con capienza massima per i treni a lunga percorrenza pari al 50% dei posti disponibili); a questo aumento si aggiungono 37 milioni di euro riconducibili ai ricavi della società Trenitalia France per la partenza dei collegamenti Frecciarossa tra Milano, Lione e Parigi e 4 milioni di euro riconducibili alla società Intermodalidad de Levante SA. Il business Intercity, che a partire dall'anno corrente accoglie anche l'offerta dei prodotti internazionali, registra un aumento di 156 milioni di euro, per il significativo recupero dei volumi di domanda (+52,6%) con incremento, anche in questo business, dei posti-km vendibili al 100% dal 1° aprile 2022; i corrispettivi a valere del Contratto di Servizio Intercity si incrementano rispetto al 2021 di circa 10 milioni di euro e si attestano a circa 333 milioni di euro;
- i ricavi del servizio passeggeri su ferro Regionale aumentano per un importo pari a 215 milioni di euro, di cui 99

milioni di euro relativi ai trasporti eseguiti in ambito nazionale e 116 milioni di euro riferiti a quelli eseguiti all'estero. L'incremento di 99 milioni di euro sul mercato nazionale è la risultante dei seguenti effetti contrapposti:

- maggiori ricavi da traffico passeggeri nazionale per 310 milioni di euro, correlato all'allentamento delle restrizioni per l'emergenza sanitaria Covid-19, quali il distanziamento sociale e il contingentamento dei posti a bordo treno. La ripresa dell'utilizzo del trasporto ferroviario si riflette in un forte aumento della domanda, rappresentata dai viaggiatori-km (+42,2%), quasi a parità di servizi offerti; la produzione in termini di treni-km registra, infatti, una minima diminuzione pari allo 0,2% verso il corrispondente esercizio 2021;
- minori ricavi derivanti da corrispettivi da contratti di servizio pubblico per 211 milioni di euro. Tale variazione si riferisce, prevalentemente, alla rilevazione delle passività regolatorie da contratto, conseguenza dell'intervento dello Stato in materia di contributi Covid-19 di competenza 2021 e registrati nell'esercizio in chiusura (151,9 milioni di euro) nella voce Altri Proventi, avendone acquisito gli elementi legislativi per l'iscrizione.

Per i ricavi esteri, si segnala il significativo incremento registrato pressoché in tutti i paesi in cui opera il Gruppo: +43 milioni di euro su territorio greco e +37 milioni di euro nel Regno Unito, per la progressiva revoca delle restrizioni dovute al Covid-19, e +36 milioni di euro sul mercato tedesco per l'aumento dei passeggeri a bordo dei treni;

- i ricavi del trasporto su bus diminuiscono per un importo pari a 12 milioni di euro; tuttavia, la voce risente, per un importo pari a 71 milioni di euro, della perdita dei ricavi connessi alle attività in Toscana, per cui, al netto di tale variazione, la voce rileverebbe un incremento di 59 milioni di euro, 44 milioni di euro in ambito internazionale e 15 milioni di euro in quello nazionale;
- i ricavi del trasporto su ferro delle merci registrano una variazione positiva pari a 45 milioni di euro, trainata prevalentemente dalle società estere del Gruppo (+31 milioni di euro) che ha ampiamente compensato le numerose criticità riscontrate sul territorio nazionale, legate prevalentemente allo scoppio del conflitto in Ucraina con conseguente scarsità di semiconduttori con impatto nel business automotive, alle conseguenze dello svio ferroviario del 3 giugno 2022 nei pressi della stazione di Roma Tiburtina, all'attacco Cyber del 23 marzo 2022 a danno dell'infrastruttura tecnologica del Gruppo FS, che ha comportato, fra l'altro, conseguenze sulla regolarità dei servizi, con particolare impatto sul trasporto delle merci;
- infine, i ricavi del trasporto su acqua registrano una variazione positiva pari a 1 milione di euro.

I **Ricavi da servizi di infrastruttura** aumentano rispetto al periodo precedente per un importo pari a 549 milioni di euro. La variazione è riconducibile principalmente alla società Anas (circa +507 milioni di euro), in conseguenza dell'andamento dei corrispettivi di servizio e concessori legati alla circolazione stradale, e alla società RFI, la quale in particolare evidenzia un incremento dei ricavi da pedaggio per 57 milioni di euro, per effetto di maggiori volumi di traffico circolati, con punte di aumento nel segmento Premium e Basic, e di un minore sconto applicato alle Imprese Ferroviarie in forza di interventi legislativi atti a mitigare gli effetti della pandemia da Covid-19.

Nell'ambito degli **Altri ricavi da servizi con la clientela**, che aumentano per un importo pari a 184 milioni di euro, si segnalano, prevalentemente: maggiori vendite di immobili e terreni trading (+106 milioni di euro), con particolare riguardo alle cessioni dello Scalo milanese di Porta Romana e dell'ex Officina Grandi Riparazioni (OGR) di Firenze Porta al Prato; maggiori ricavi consuntivati per la vendita di trazione elettrica (+30 milioni di euro), generati non solo da maggiori volumi di treni-km circolati ma anche dal rialzo del prezzo dell'energia; maggiori ricavi per Lavori conto terzi (+19 milioni di euro), riconducibili alla ripresa dei lavori per la costruzione della Metroferrovia di Palermo, all'intervento dell'asse tematico di Roma Lido e al disarmo di un'area presso lo Scalo di Porta Romana.

Gli **Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni** diminuiscono per un importo pari a 395 milioni di euro, prevalentemente per l'iscrizione di minori contributi rispetto all'esercizio precedente (-478 milioni di euro), mentre è pari a

+88 milioni di euro, a livello consolidato, la variazione degli **Altri proventi.**

Con particolare riferimento alla voce **"Contributi" legati alla pandemia**, il Gruppo ha iscritto nel 2022 un importo totale di 324 milioni di euro, a fronte di 958 milioni di euro nel 2021, che includono contributi relativi al business regionale per 151,9 milioni di euro, il cui importo, come precedentemente commentato, era stato rilevato nel bilancio 2021 tra i Ricavi da servizi di trasporto (alla cui voce si rinvia per maggiori dettagli); conseguentemente, il valore netto dei "Contributi" legati alla pandemia 2022 è pari a 172 milioni di euro. L'importo 2022 è principalmente relativo al business passeggeri, che conta 300 milioni di euro (794 milioni di euro nel 2021), di cui 234 milioni di euro nazionali e 66 milioni di euro all'estero (rispettivamente 682 milioni di euro e 112 milioni di euro nel 2021); il business merci ha ricevuto in corso d'anno contributi per 24 milioni di euro (28 milioni di euro nel 2021); infine il settore delle infrastrutture, in corso d'anno, per effetto del c.d. sconto pedaggio applicato alle Imprese Ferroviarie terze, non ha iscritto contributi (135 milioni di euro nel 2021).

I **Costi operativi** si attestano a 11.452 milioni di euro, in aumento di 1.098 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Sulla variazione, l'effetto della citata variazione di perimetro consolidato incide per 68 milioni di euro di maggiori costi iscritti nel 2021. Pertanto, al netto della variazione di perimetro, la variazione sarebbe più alta e pari a 1.166 milioni di euro (11%). Nel dettaglio:

- i costi netti del personale diminuiscono per un importo pari a 41 milioni di euro (rileverebbero un aumento di 5 milioni di euro in assenza della variazione di area) prevalentemente per l'effetto cumulato di minori accantonamenti per rinnovi contrattuali eseguiti nell'anno 2022 rispetto all'esercizio precedente, a cui si sommano i rilasci di quanto in precedenza accantonato, a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto (in totale -274 milioni di euro). A tale decremento si contrappongono maggiori costi per il personale a ruolo per 218 milioni di euro e altri costi del personale per 15 milioni di euro;
- gli altri costi netti aumentano per un importo pari a 1.139 milioni di euro (1.161 milioni di euro esclusa la variazione di perimetro) e sono riconducibili prevalentemente a: (i) maggiori costi per energia elettrica e combustibili per la trazione (+100 milioni di euro) e maggiori costi per illuminazione e forza motrice (+102 milioni di euro), legati sia all'aumento del prezzo dell'energia elettrica (che ha determinato da solo un incremento pari a 178 milioni di euro) che ai maggiori consumi connessi con la ripresa dei traffici; (ii) maggiori costi per manutenzioni, pulizia, altri servizi appaltati ed utenze (+160 milioni di euro); (iii) maggiori costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale attribuibili alla società Anas SpA (+374 milioni di euro); iv) maggiori costi per servizi immobiliari e utenze (+43 milioni di euro); v) maggiori costi per servizi di ingegneria per effetto della maggiore produzione realizzata (+19 milioni di euro); vi) maggiori costi per provvigioni agenzie correlato agli incrementi dei biglietti (+15 milioni di euro); vii) altri costi netti di varia natura per residui 35 milioni di euro.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 262 milioni di euro, in miglioramento per un importo pari a 69 milioni di euro (+36%).

I maggiori ammortamenti operati nel periodo (+61 milioni di euro) sono riconducibili all'incremento delle aliquote di ammortamento (parametro treni-km) della rete ferroviaria conseguenti alla ripresa dei traffici; le maggiori rettifiche su attività finanziarie (+172 milioni di euro) derivano dall'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, mentre aumentano per un importo pari a 52 milioni di euro le svalutazioni complessive operate su immobili, impianti, macchinari e attività immateriali. La voce accantonamenti, pari a 0 milioni di euro nel 2021, subisce un decremento di 30 milioni di euro a seguito del rilascio del fondo per le politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione risultato esuberante rispetto alle esigenze.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, che mostra un onere netto pari a 50 milioni di euro, peggiora di 64 milioni di euro rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente. I proventi finanziari diminuiscono di 34 milioni di euro, principalmente per effetto di partite straordinarie presenti nel 2021 e non ripetute nell'esercizio corrente, quali gli effetti dell'attualizzazione dei contributi Covid-19 e gli interessi attivi su un credito del 1995 relativo alla Regione Basilicata di pertinenza della società Trenitalia SpA; gli oneri finanziari aumentano di 61 milioni di euro, prevalentemente a causa del rialzo dei tassi di interesse su mutui e finanziamenti bancari, nonché per le nuove emissioni di prestiti obbligazionari e ricomprendono, al loro interno, l'accantonamento a fondo rischi e oneri inerenti la gestione finanziaria, pari a 17 milioni di euro. La quota di utili da partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto si incrementa per un importo pari a 31 milioni di euro attestandosi a 63 milioni di euro nel 2022.

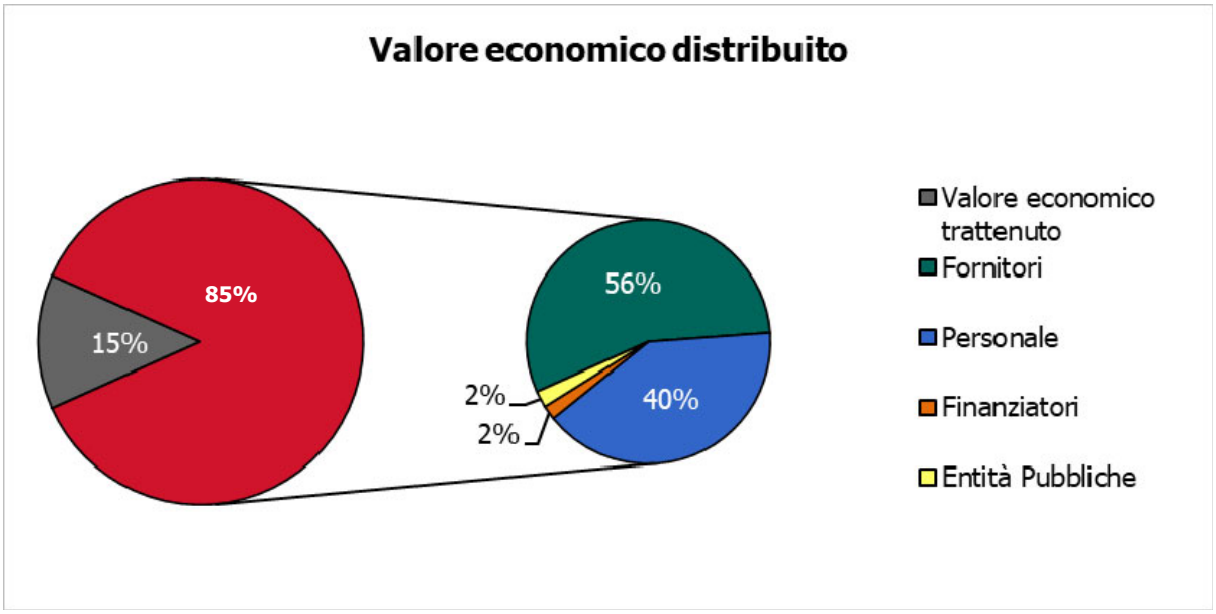
Le **Imposte sul reddito** passano da 14 milioni di euro dell'esercizio precedente a 10 milioni di euro nell'esercizio corrente. Al netto della variazione dell'area di consolidamento la voce subisce un decremento complessivo di 2 milioni di euro sostanzialmente per effetto della rilevazione di maggiori imposte differite nette (-6 milioni di euro) e di minori imposte sui redditi sia nazionali che esteri (-2 milioni di euro), al netto della maggiore IRAP registrata nell'esercizio (+7 milioni di euro).

DNF

Nel seguito, in aggiunta ai commenti precedenti ed in ottemperanza a quanto richiesto dal D. Lgs. 254/2016, si riporta la tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito dal Gruppo FS Italiane, che evidenzia la modalità con cui lo stesso è stato redistribuito agli stakeholder. Il Gruppo, pur in un anno, come appena evidenziato, complessivamente difficile per effetto degli strascichi della pandemia e, ancora di più, per l'incertezza dello scenario geo-politico mondiale, ha proseguito nel riconoscere l'assoluta importanza di un'equilibrata distribuzione del valore generato dalla propria attività nei confronti dei suoi stakeholder, valore che gli stessi, direttamente o indirettamente, hanno contribuito a produrre. Attraverso l'analisi del valore economico distribuito si evidenzia così il flusso di risorse indirizzato ai propri dipendenti, ai propri fornitori di beni, servizi e capitali, alla Pubblica Amministrazione e alle comunità nelle quali il Gruppo stesso è presente ed opera.

valori in milioni di euro

Tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito	2022		2021		2020	
Valore economico direttamente generato	**13.835**	**100%**	**12.416**	**100%**	**10.941**	**100%**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	13.169		11.835		10.482	
Proventi diversi	666		581		459	
Valore economico distribuito	**11.698**	**85%**	**10.532**	**85%**	**9.621**	**88%**
Costi operativi per materie e servizi	6.495		5.424		4.661	
Costo del personale	4.723		4.764		4.432	
Pagamenti ai finanziatori	221		160		387	
Pagamenti ad entità pubbliche	259		184		141	
Valore economico trattenuto	**2.137**	**15%**	**1.884**	**15%**	**1.320**	**12%**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	1.950		1.695		1.911	
Altri costi diversi e imposte	(15)		(4)		(29)	
Risultato netto di esercizio	**202**		**193**		**(562)**	



Il valore non direttamente distribuito dal Gruppo (superiore ai 2 miliardi di euro nel 2022) ammonta al 15% del totale generato, mantenendo la stessa percentuale dello scorso anno (quando fu pari a 1,9 miliardi di euro). Lo stesso è sostanzialmente rappresentato dagli investimenti in autofinanziamento attraverso i quali indirettamente il Gruppo concorre comunque a incrementare i benefici alla collettività e agli stakeholders in generale.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, infatti, ha generato nel 2022 in modo diretto, indiretto e indotto attraverso la propria attività operativa e i crescenti investimenti effettuati, che danno forte impulso al "Sistema Paese", un impatto economico superiore all'1,5% del Valore Aggiunto nazionale e un impatto occupazionale equivalente pari a oltre 300 mila unità[30].

[30] La metodologia utilizzata per calcolare l'impatto economico e occupazionale equivalente si basa su un modello nazionale Supply & Use Table (SUT) based sviluppato dal Gruppo FS in collaborazione con l'Istituto Regione di Programmazione Economica della Toscana (I.R.P.E.T.). L'approccio utilizzato è del tipo Hypothetical Extraction Method (HEM), opportunamente innovato per tener conto delle specificità del Gruppo FS.

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.019)	(125)	(894)
Altre attività nette	1.424	2.331	(907)
Capitale circolante	**405**	**2.206**	**(1.801)**
Capitale immobilizzato netto	52.876	52.251	625
Altri fondi	(3.574)	(4.051)	477
Attività nette possedute per la vendita		16	(16)
CAPITALE INVESTITO NETTO	**49.707**	**50.422**	**(715)**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.873)	(366)	(1.507)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	9.727	9.237	490
Posizione finanziaria netta	**7.854**	**8.871**	**(1.017)**
Mezzi propri	**41.853**	**41.551**	**302**
COPERTURE	**49.707**	**50.422**	**(715)**

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a 49.707 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2022 di 715 milioni di euro per effetto della riduzione del **Capitale circolante** (-1.801 milioni di euro) e delle **Attività nette possedute per la vendita** (-16 milioni di euro), cui si contrappongono la crescita del **Capitale immobilizzato netto** (+625 milioni di euro) e la diminuzione degli **Altri fondi** (+477 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a un valore negativo di 1.019 milioni di euro, presenta una variazione in diminuzione di 894 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente ed è il risultato di variazioni contrapposte principalmente riferite a:

- maggiori debiti commerciali (-1.243 milioni di euro) connessi in particolare ai maggiori lavori effettuati nel corso dell'esercizio relativi a progetti di investimento sulla rete ferroviaria (-247 milioni di euro), stradale e autostradale (-458 milioni di euro), all'incremento degli acquisti di materiale rotabile e dei servizi di manutenzione sul materiale rotabile noleggiati (-192 milioni di euro) e per società di trasporto su ferro estere del Gruppo (-122 milioni di euro), nonché allo sfasamento temporale dovuto alle mutate condizioni di pagamento dei nuovi fornitori per la gestione dei servizi IT in outsourcing (-35 milioni di euro);
- maggiori crediti legati ai partner commerciali pari a +324 milioni di euro relativi principalmente:
  - all'incremento degli acconti a fornitori (+179 milioni di euro) principalmente legati ad enti locali per lavori;
  - all'incremento dei crediti nel trasporto su ferro (+60 milioni di euro) relativo principalmente agli effetti della definizione del contenzioso con un fornitore di materiale rotabile;
  - all'incremento dei crediti verso Imprese Ferroviarie terze nazionali ed estere per Contratto di Utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (+62 milioni di euro);
  - alle maggiori attività da contratto per lavori in corso (44 milioni di euro);
- maggiori rimanenze (31 milioni di euro) principalmente riferibili: all'incremento di rimanenze di materie prime e di consumo (+46 milioni di euro) per effetto dei maggiori acquisti rispetto ai consumi di materiale rotabile e per

l'infrastruttura; all'incremento del prezzo unitario di acquisto delle materie prime; all'iscrizione dei certificati bianchi maturati nell'esercizio a fronte dei risparmi energetici conseguiti (+55 milioni di euro) e al decremento dei terreni di trading (-62 milioni di euro) principalmente per le vendite effettuate nell'esercizio;
- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio (CdS) verso le Regioni (+2 milioni di euro) e maggiori crediti per CdS verso il MEF per i corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati (+33 milioni di euro).

Le **Altre attività nette**, che si attestano a un valore di 1.424 milioni di euro, registrano un decremento pari a 907 milioni di euro che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:
- minori crediti netti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti/Amministrazioni dello Stato (-1.052 milioni di euro), quale effetto della rilevazione per competenza dei nuovi contributi, legati anche agli interventi di ristoro da parte dello Stato per l'emergenza Covid-19, e degli incassi dell'esercizio, al netto della variazione degli acconti allocati ai progetti avviati;
- incremento dei crediti netti IVA (+9 milioni di euro);
- incremento delle attività per imposte anticipate (+20 milioni di euro);
- maggiori altri crediti e debiti netti (+106 milioni di euro), relativi in particolare all'incremento dei crediti verso la Cassa Conguagli relativa all'Energia Elettrica (CSEA) causato dal rincaro dei costi per l'energia rispetto all'anno precedente.

Il **Capitale immobilizzato netto**, che si attesta a un valore di 52.876 milioni di euro, presenta un incremento di 625 milioni di euro, sostanzialmente legato:
- all'incremento degli investimenti di periodo, pari a 8.115 milioni di euro, compensato dai contributi in conto impianti rilevati per competenza pari a 5.951 milioni di euro e dagli ammortamenti del periodo per 1.655 milioni di euro;
- alle alienazioni e dismissioni (-42 milioni di euro) e alle perdite di valore (-139 milioni di euro) legate per lo più a rettifiche di valore operate sul materiale rotabile del settore merci sulla base delle risultanze del test di impairment e alla svalutazione dei rotabili risultati non più utilizzabili per il trasporto viaggiatori;
- alla variazione dell'area di consolidamento (+213 milioni di euro) riferita alla società spagnola Intermodalidad de Levante SA e al consolidamento integrale delle società tedesche ODEG/ODIG;
- alle riclassifiche (+15 milioni di euro) avvenute nel periodo e legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate;
- all'incremento del valore delle partecipazioni (+65 milioni di euro) dovuto principalmente ai risultati conseguiti nel corso dell'esercizio 2022.

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 477 milioni di euro, ascrivibile: alla riduzione del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (+274 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 (+270 milioni di euro), per effetto degli accantonamenti dell'esercizio pari a 342 milioni di euro cui si contrappongono gli utilizzi per 193 milioni di euro, a seguito della risoluzione di diverse cause, e il rilascio dei fondi rischi per 419 milioni di euro per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere e per la favorevole conclusione di alcune cause; alla variazione del fondo imposte differite (-66 milioni di euro) derivante principalmente dalla variazione dell'area di consolidamento relativa alle società ODEG.

Le **Attività nette possedute per la vendita** non sono valorizzate e subiscono un decremento pari a 16 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 quando accoglievano, nell'ambito del sottogruppo Netinera operante nel trasporto su ferro in Germania, il valore dell'infrastruttura ferroviaria di OHE AG nel Land della Bassa Sassonia e della sede operativa di Sippel a Hofheim, vicino a Francoforte, cedute nel corso del 2022.

valori in milioni di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**(1.873)**	**(366)**	**(1.507)**
Conti correnti di tesoreria	(1.606)	(972)	(634)
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(10)	0	(10)
Debiti verso altri finanziatori	23	11	12
Finanziamenti da banche	1.831	2.264	(433)
Prestiti obbligazionari	745	499	246
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	(2.042)	(1.613)	(429)
Acconti per opere da realizzare correnti	482	577	(95)
Debiti finanziari correnti IFRS16	168	152	16
Altro	(1.464)	(1.284)	(180)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**9.727**	**9.237**	**490**
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(95)	0	(95)
Debiti verso altri finanziatori	10	22	(12)
Finanziamenti da banche	1.391	1.846	(455)
Prestiti obbligazionari	7.758	7.033	725
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	(1.479)	(1.554)	75
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.362	1.171	191
Debiti finanziari non correnti IFRS 16	660	572	88
Strumenti finanziari derivati non correnti	28	(1)	29
Altro	92	148	(56)
Totale complessivo	**7.854**	**8.871**	**1.017**

La **Posizione finanziaria netta** presenta un indebitamento netto di 7.854 milioni di euro e registra un decremento di 1.017 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021. Tale variazione è essenzialmente correlata all'effetto netto:

- dell'incremento del conto corrente di tesoreria (-634 milioni di euro), nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF per il Contratto di Programma dell'infrastruttura ferroviaria;
- dell'incremento del credito finanziario verso il MEF (-105 milioni di euro) principalmente riferito al valore del credito attualizzato per i contributi previsti dall'art. 25 co. 1 del Decreto Legge n. 4 del 27 gennaio 2022, convertito con Legge n. 25 del 28 marzo 2022 (cd. "Decreto Sostegni Ter"), relativo alla copertura degli effetti Covid-19 legati 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);

- del decremento netto dei finanziamenti da banche (-888 milioni di euro), riconducibile principalmente al decremento della provvista a breve termine (-306 milioni di euro) e ai rimborsi dei prestiti usati per l'acquisto di materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale (-582 milioni di euro);
- dell'incremento dei prestiti obbligazionari (+971 milioni di euro), riferibile principalmente alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma Euro Medium Term Notes, per un ammontare complessivo di valore nominale pari a 1.300 milioni di euro, avvenuta nel mese di luglio 2022 (per 200 milioni di euro) e a settembre 2022 (per 1.100 milioni di euro), e alla nuova emissione obbligazionaria a tasso variabile in private placement, finalizzata nel mese di giugno 2022 con Eurofima, per un ammontare complessivo di 160 milioni di euro, cui si contrappongono il rimborso totale della quarta emissione obbligazionaria (350 milioni di euro) e parziale della quattordicesima emissione obbligazionaria (13 milioni di euro) a valere sul Programma Euro Medium Term Notes e della diciassettesima emissione obbligazione finalizzata con Eurofima (120 milioni di euro);
- dell'incremento degli acconti per opere da realizzare (+96 milioni di euro) in relazione alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi ad Anas SpA;
- dell'incremento delle attività finanziarie per accordi per servizi in concessione (-354 milioni di euro), determinata dall'effetto netto tra l'incremento dei crediti esigibili connesso alla produzione di periodo, che si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, e il decremento generato dagli incassi dell'esercizio per i rimborsi dai Ministeri o Enti di riferimento;
- dell'incremento delle passività finanziarie per i leasing (+104 milioni di euro) quale effetto netto della registrazione di nuovi contratti, dei rimborsi e delle valutazioni del debito dell'esercizio nonché della variazione di perimetro di consolidamento legato al controllo acquisito sulla società tedesca ODEG e sulla sua controllata ODIG;
- dell'incremento netto delle altre attività e passività finanziarie (-236 milioni di euro) dovuto principalmente alla valutazione al fair value dei derivati.

I **Mezzi propri** passano da 41.551 milioni di euro a 41.853 milioni di euro, con un incremento pari a 302 milioni di euro, per effetto principalmente:

- del risultato dell'esercizio (+204 milioni di euro);
- della variazione area di consolidamento (+10 milioni di euro) dovuta essenzialmente al consolidamento integrale della società Intermodalidad de Levante;
- della variazione positiva della riserva attuariale per i benefici al personale (+95 milioni di euro);
- degli aumenti di capitale sociale riconducibili alle società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA (10 milioni di euro) e Intermodalidad de Levante SA (11 milioni di euro);
- dei dividendi erogati da ATAF e Cremonesi Workshop ai Terzi (-2 milioni di euro)
- della valutazione al fair value degli strumenti di copertura che ha generato una variazione delle riserve per variazione fair value su derivati - Cash Flow Hedge (+192 milioni di euro) che va letta congiuntamente alla variazione dei crediti netti per derivati (-217 milioni di euro).

Operazioni finanziarie rilevanti per il Gruppo

Operazioni di copertura dal rischio di tasso d'interesse

Il 2 febbraio 2022 Trenitalia SpA ha sottoscritto coperture dal rischio tasso di interesse, a valere sul private placement finalizzato dalla Capogruppo con la BEI (serie 18) a dicembre 2021, per un valore nozionale di 350 milioni di euro attraverso 3 Interest Rate Swap con 3 controparti bancarie di tipo "investment grade". Gli hedging hanno una data di partenza prevista per giugno 2022 e scadenza al 2025 e un tasso swap payer medio dello 0,36%.

Delibera nuovi bond e finanziamenti

In data 3 maggio 2022 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha deliberato l'emissione di nuovi prestiti obbligazionari (riservati agli investitori istituzionali a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino) e il ricorso ad altri strumenti finanziari, per un importo complessivo massimo di 3 miliardi di euro. I proventi raccolti sul mercato dei capitali di debito nel 2022 saranno destinati all'acquisto di nuovi convogli per il trasporto passeggeri regionale e per quello a media e lunga percorrenza, anche in ambito internazionale, nonché all'infrastruttura ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità.

Emissione obbligazionaria in private placement con Eurofima

In data 1° giugno 2022 FS Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in private placement, per 160 milioni di euro, a tasso variabile e scadenza ottobre 2034 (durata dodici anni). I treni oggetto di finanziamento sono allineati ai criteri della Tassonomia Europea e contribuiscono positivamente alla sostenibilità ambientale e sociale promuovendo il modal shift to rail.

A valere sui fondi di tale emissione, FS SpA ha concesso a Trenitalia SpA un prestito intercompany per finanziare il materiale rotabile di Trenitalia impiegato nel pubblico servizio.

Emissione obbligazionaria in private placement con BEI

In data 13 luglio 2022 la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha sottoscritto in private placement un green bond emesso da FS SpA per 200 milioni di euro, a tasso variabile e con una durata pari a 17 anni.

La sottoscrizione rappresenta la seconda tranche dell'ammontare di 550 milioni di euro, approvato dalla BEI nel 2021 e destinato ai nuovi acquisti di Trenitalia per convogli ad alta velocità ETR1000 per l'impiego sulle linee italiane e spagnole.

L'allocazione dei proventi è avvenuta mediante la sottoscrizione di un intercompany loan tra FS SpA e Trenitalia SpA.

Operazioni di copertura dal rischio di tasso d'interesse

In data 19 luglio 2022 Trenitalia SpA ha finalizzato coperture dal rischio tasso di interesse, a valere sui private placement finalizzati dalla Capogruppo con Eurofima (160 milioni di euro bullet - serie 32) e con BEI (200 milioni di euro amortizing – EMTN serie 19) attraverso 4 Interest Rate Swap con 3 controparti bancarie di tipo "investment grade". Gli hedging hanno una data di partenza prevista nel secondo semestre 2022 e scadenza nel secondo semestre 2027 e un tasso swap payer medio rispettivamente dell'1,68% e dell'1,83%.

In data 27 e 28 luglio 2022 Trenitalia SpA ha negoziato coperture dal rischio tasso di interesse per un valore nozionale di circa 1,56 miliardi di euro, estendendo le coperture già esistenti e con scadenza prevista nel secondo semestre 2023. Le coperture sono rappresentate da 16 Interest Rate Swap conclusi con 8 controparti bancarie di tipo "investment grade", con scadenza

pari a quella del debito sottostante o al secondo semestre 2027, in caso di debiti con scadenza successiva. Il tasso swap payer è compreso tra un minimo di 1,44% e un massimo di 1,62%.

Standard and Poor's conferma rating BBB e cambia l'outlook a stabile

Il 2 agosto 2022 l'agenzia Standard and Poor's ha confermato l'Issuer Credit Rating di FS a "BBB" ed ha modificato l'outlook, che passa da positivo a stabile, riflettendo l'analoga variazione avvenuta su quello della Repubblica Italiana.

S&P ha inoltre confermato lo "Stand Alone Credit Profile" (SACP) di FS pari a bbb+, che resta un notch superiore a quello della Repubblica Italiana.

Emissione obbligazionaria "green" - serie 20

In data 7 settembre 2022 – con regolamento il 14 settembre – FS Italiane ha collocato il suo sesto green bond per l'ammontare di 1,1 miliardi di euro, che la rendono l'operazione con la size più elevata di sempre per un titolo EMTN di FS SpA. Il titolo ha cedola fissa pari al 3,75% e scadenza 14 aprile 2027 ed è stato emesso a valere del Programma EMTN, che ha subito un supplemento l'11 luglio 2022.

L'emissione è dedicata al finanziamento degli Eligible Green Projects secondo quanto previsto dal Green Bond Framework di FS, aggiornato nel giugno 2022. In particolare, i proventi consentono di finanziare sia l'acquisto di nuovi treni che spese destinate alla manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia, nonché – per la prima volta - gli investimenti per il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli di RFI. Tutti gli investimenti finanziati rispondono ai criteri della Tassonomia UE, come confermato dalla second party opinion di Sustainalytics.

L'allocazione dei proventi dell'emissione è avvenuta mediante la sottoscrizione di intercompany loans tra FS e le controllate Trenitalia e RFI.

Conferma del rating rilasciato da Fitch

In data 11 novembre 2022 Fitch ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di Ferrovie dello Stato Italiane confermando l'Issuer Default Rating a "BBB" e l'outlook stabile, che riflette quello della Repubblica Italiana. Fitch ha inoltre confermato lo Standalone Credit Profile di FS Italiane a 'bbb', anch'esso in linea con quello della Repubblica Italiana.

Elemento di novità nella valutazione dell'agenzia è l'innalzamento dello score assegnato a FS in base alla metodologia "government-related entity rating criteria" grazie al miglioramento della valutazione dell'azienda in relazione alle "Socio-Political Implications of Default", il cui assessment è cambiato da "moderate" a "strong" in virtù del ruolo centrale che FS riveste per la crescita infrastrutturale e per la transizione verde del Paese.

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021 tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto.

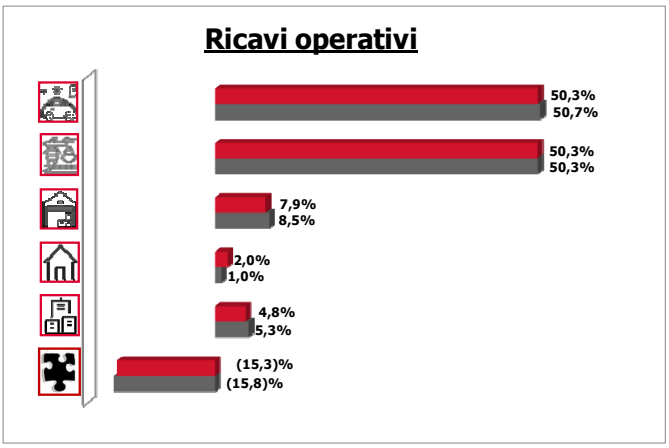
valori in milioni di euro

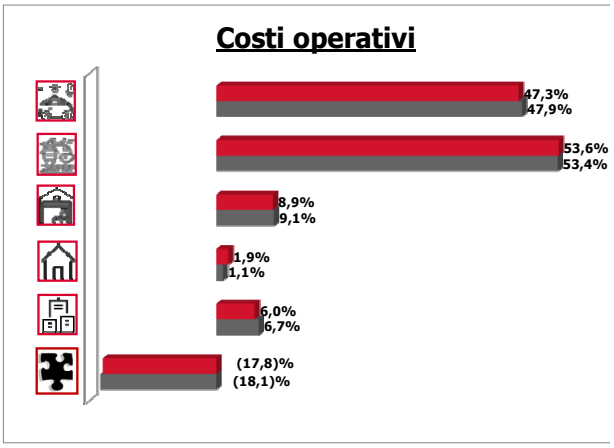
	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	39.991	90	39.900	0
Utili (perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) di esercizio e di quelli precedenti	2.516	390	2.320	305
- elisione svalutazione partecipazioni	466	174	312	54
- storno dividendi	(4)	(239)	(4)	(77)
Totale	**2.978**	**325**	**2.628**	**282**
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	129	61	76	30
- storno utili infragruppo	(883)	(108)	(775)	(108)
- storno imposte da consolidato fiscale	(44)	38	(82)	(11)
- altre	(160)	(202)	68	1
Totale	**(958)**	**(211)**	**(713)**	**(88)**
- Riserve da valutazione	(135)		(423)	
- Riserva per differenze di traduzione	(3)		(7)	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**41.873**	**204**	**41.385**	**194**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	197		162	
- Utile di competenza dei terzi	(2)	(2)	(1)	(1)
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**195**	**(2)**	**161**	**(1)**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**42.068**	**202**	**41.546**	**193**

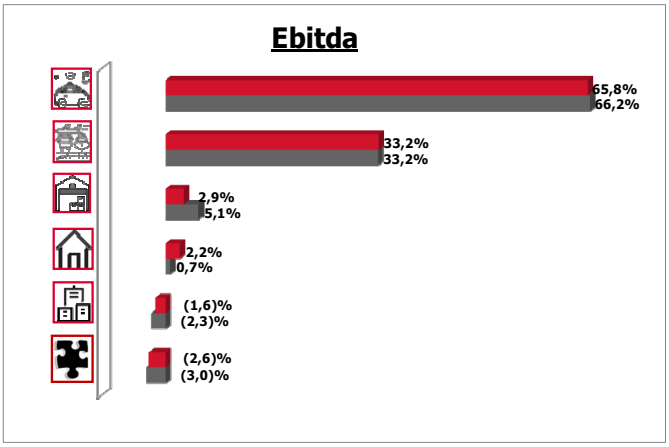
Performance economiche e finanziarie dei settori operativi

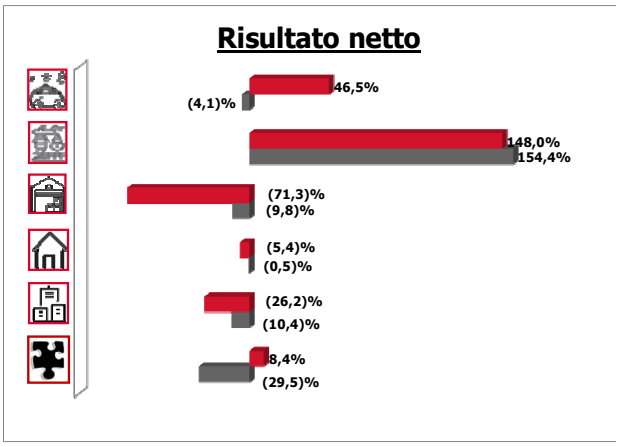
Il nuovo assetto organizzativo del Gruppo all'interno del nuovo Piano industriale FS decennale (2022-2031) pone le basi su quattro Poli di business - Passeggeri, Infrastrutture, Logistica ed Urbano - ciascuno con ruoli ed obiettivi strategici ben delineati con l'obiettivo di valorizzare le potenzialità delle diverse società del Gruppo e le loro sinergie. I quattro Poli di business hanno un ruolo cruciale per sviluppare un sistema di infrastrutture e di mobilità sempre più integrati e sostenibili a beneficio del Paese. La struttura del Gruppo si completa poi con gli Altri servizi, trasversali a tutti e quattro i Poli di business e funzionali al perseguimento degli obiettivi del Piano.

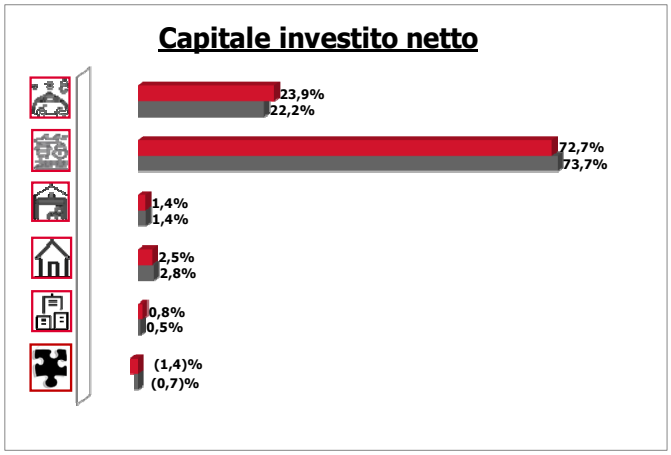
In coerenza con il nuovo Piano industriale FS 2022-2031 e in linea con quanto disposto dall'IFRS 8 Settori operativi, si fornisce di seguito l'analisi dell'andamento gestionale del Gruppo FS Italiane, con riferimento alle performance dei Poli che, nella rappresentazione grafica sottostante, sono sintetizzate con riguardo alle rispettive quote percentuali, nel confronto fra primo semestre 2022 e 2021, di Ricavi e Costi operativi, EBITDA e Risultato netto e nel confronto fra 30 giugno 2022 e 31 dicembre 2021 del Capitale investito netto.


Ricavi operativi
50,3%
50,7%
50,3%
50,3%
7,9%
8,5%
2,0%
1,0%
4,8%
5,3%
(15,3)%
(15,8)%


Costi operativi
47,3%
47,9%
53,6%
53,4%
8,9%
9,1%
1,9%
1,1%
6,0%
6,7%
(17,8)%
(18,1)%


Ebitda
65,8%
66,2%
33,2%
33,2%
2,9%
5,1%
2,2%
0,7%
(1,6)%
(2,3)%
(2,6)%
(3,0)%


Risultato netto
46,5%
(4,1)%
148,0%
154,4%
(71,3)%
(9,8)%
(5,4)%
(0,5)%
(26,2)%
(10,4)%
8,4%
(29,5)%


Capitale investito netto
23,9%
22,2%
72,7%
73,7%
1,4%
1,4%
2,5%
2,8%
0,8%
0,5%
(1,4)%
(0,7)%

Polo Passeggeri
Polo Infrastrutture
Polo Logistica
Polo Urbano
Altri servizi
Rettifiche ed elisioni
2022
2021

Polo Passeggeri

Il Polo Passeggeri ha come obiettivo, sancito dal nuovo piano industriale del Gruppo FS al 2032, la creazione di una proposta di business multimodale il cui vantaggio è quello di sfruttare i pregi delle varie modalità, per avere un trasporto 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 Polo Passeggeri operano le società del Gruppo FS Italiane che svolgono attività di trasporto passeggeri su ferro, su strada o via mare. Più in particolare, nel trasporto su rotaia opera principalmente Trenitalia SpA, Capogruppo di Polo, con la missione di garantire il presidio del settore del trasporto di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa 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. Contribuiscono ai risultati del Settore anche il gruppo tedesco Netinera Deutschland, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco attraverso circa 40 società partecipate, Hellenic Train che opera in Grecia tra Atene e Salonicco, Trenitalia c2c Ltd che effettua il trasporto passeggeri nel mercato inglese e la Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE) come concessionaria dei servizi ferroviari ed automobilistici in Puglia.

Il Polo Passeggeri comprende anche i servizi di mobilità viaggiatori su gomma sia su tratte metropolitane sia su tratte a media-lunga percorrenza, che vengono effettuati dal gruppo formato da Busitalia-Sita Nord Srl e le sue partecipate anche estere (i.e. l'olandese QBuzz BV) e, anche in questo ambito, dalla già citata FSE Srl.

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.632	6.058	574	9,5
Altri proventi	244	150	94	62,7
Ricavi operativi	**6.876**	**6.208**	**668**	**10,8**
Costi operativi	**(5.420)**	**(4.958)**	**(462)**	**9,3**
EBITDA	**1.456**	**1.250**	**206**	**16,5**
Risultato Operativo (EBIT)	**210**	**52**	**158**	**>200**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**94**	**(8)**	**102**	**>200**

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Capitale investito netto	**11.895**	**11.196**	**699**
Posizione finanziaria netta	**9.017**	**8.441**	**576**
Mezzi propri	**2.878**	**2.755**	**123**

I dati sopra riportati si riferiscono a quelli di "settore" e comprendono le partite verso terzi e gli scambi intersettoriali realizzati da ciascun settore nei confronti degli altri

Il Polo Passeggeri chiude il 2022 con un Risultato netto del periodo positivo di 94 milioni di euro, in aumento di 102 milioni di euro rispetto a dicembre 2021. Si registra una generale ripresa dei ricavi da traffico per tutti i business del trasporto su ferro. Tale ripresa è dovuta anche alla rimozione delle restrizioni dettate dalla pandemia e all'incremento dei viaggiatori nel

segmento leisure/week end. Parte dell'aumento di questi ricavi è stato compensato dall'incremento dei costi operativi, legati alla maggiore offerta e dall'incremento delle materie prime.

I **Ricavi operativi** del Polo a dicembre ammontano a 6.876 milioni di euro e sono in incremento rispetto allo stesso periodo del 2021 (668 milioni di euro, 11%), in larga parte attribuibile alla componente dei ricavi da traffico. Il Business del trasporto ha registrato complessivamente un incremento dei ricavi da traffico legato principalmente all'incremento dei volumi, pari a circa euro 1.156 milioni di euro, di cui per l'AV 538 milioni di euro, per il Regionale 307 milioni di euro e per l'Intercity 155 milioni di euro. L'incremento della domanda è strettamente correlata all'allentamento delle restrizioni per l'emergenza sanitaria Covid-19, quali il distanziamento sociale ed il contingentamento dei posti a bordo treno. La ripresa del trasporto ferroviario si riflette sul forte incremento della circolazione, registrato in particolare da Trenitalia, in termini di treni Km (+7%), di viaggiatori Km (+62%) e dei posti Km vendibili al 100% a partire dal 1° aprile 2022. L'incremento dei ricavi del business Regionale su ferro è inoltre riconducibile all'aumento degli abbonati e dei biglietti di corsa emessi rispetto allo stesso periodo del 2021 relativi al traffico metropolitano e sovraregionale.
I ricavi operativi relativi al Business su gomma registrano, rispetto allo stesso periodo del 2021, un incremento sul mercato internazionale (Olanda, +34 milioni di euro) riconducibile ai maggiori introiti dalla bigliettazione per il progressivo allentamento delle misure restrittive legate alla pandemia da Covid-19 che vengono compensati dal decremento nel mercato domestico (-34 milioni di euro), principalmente per effetto della cessione del ramo Toscana da parte di Ataf Gestioni Srl a partire dal 1° novembre 2021.

L'**EBITDA** del Polo Passeggeri chiude il 2022 con un valore positivo pari a 1.456 milioni di euro, registrando un incremento pari a 206 milioni di euro rispetto a dicembre 2021. Il miglioramento in termini dei ricavi viene in parte ridotto dall'incremento dei costi per via dell'incremento dei costi operativi, legati alla maggiore offerta, e dall'incremento delle materie prime.

Il **Risultato operativo (EBIT)** è positivo per 210 milioni di euro: rispetto all'anno precedente si registra un miglioramento pari a 158 milioni di euro.

I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 97 milioni di euro e registrano un peggioramento di 26 milioni di euro, principalmente per la sopravvenienza attiva di C2C derivante dalla mancata restituzione del debito finanziario verso FS e garantito da Trenitalia, generatasi a valle della chiusura del contratto di servizio nel 2021 ed attivazione del nuovo contratto.

Le **imposte sul reddito** del Polo ammontano nel periodo di riferimento ad un valore pari a -19 milioni di euro in peggioramento di 30 milioni di euro rispetto al medesimo periodo dello scorso anno.

Polo Infrastrutture

Il Polo Infrastrutture garantisce la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale. Ha il compito di massimizzare le sinergie industriali, specializzando i ruoli delle diverse infrastrutture e garantendone al contempo la piena integrazione tra strada e ferro, anche per mezzo del sostegno di programmazioni comunitarie e nazionali.

Nel Polo infrastrutture opera sia Rete Ferroviaria Italiana SpA, Capogruppo di Polo, 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 la società Anas SpA che, con le sue controllate, gestisce la rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale. Contribuisce inoltre ai risultati del Polo 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 FSE Srl, Grandi Stazioni Rail SpA, Brenner Basis Tunnel SE, Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB) e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT).

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.665	5.937	728	12,3
Altri proventi	208	222	(14)	(6,3)
Ricavi operativi	**6.873**	**6.159**	**714**	**11,6**
Costi operativi	**(6.138)**	**(5.533)**	**(605)**	**10,9**
EBITDA	**735**	**626**	**109**	**17,4**
Risultato Operativo (EBIT)	**308**	**274**	**34**	**12,4**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**299**	**298**	**1**	**0,3**

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Capitale investito netto	**36.149**	**37.185**	**(1.036)**
Posizione finanziaria netta	**(585)**	**911**	**(1.496)**
Mezzi propri	36.734	36.274	460

I dati sopra riportati si riferiscono a quelli di "settore" e comprendono le partite verso terzi e gli scambi intersettoriali realizzati da ciascun settore nei confronti degli altri

Il Polo Infrastruttura chiude il 2022 con un Risultato netto positivo pari a 299 milioni di euro, in linea con dicembre 2021.

I **Ricavi operativi** ammontano a dicembre 2022 a 6.873 milioni di euro, in forte aumento rispetto al 2021 (714 milioni di euro, 12%). La variazione è principalmente dovuta ai seguenti fattori:

- maggiori ricavi attribuibili ad ANAS per circa 515 milioni di euro sostanzialmente quale effetto di maggiori ricavi relativi agli investimenti tecnici per 414 milioni di euro (tale partita trova corrispondente variazione nei costi) e maggiori proventi

derivanti dalle società concessionarie di autostrade a pedaggio per 93 milioni di euro (royalties, proventi da servizi connessi alla mobilità o alla gestione di rete);

- maggiori ricavi e proventi di RFI SpA per 176 milioni di euro dovuti a:
  - ricavi da pedaggio (110 milioni di euro) per effetto della graduale uscita dallo scenario emergenziale che ha generato l'incremento dei volumi di traffico pari a circa 24 milioni di treni-km; l'incremento dei ricavi da pedaggio è influenzato anche dalla minore applicazione dello sconto della componente B alle imprese ferroviarie che nel 2022 è stato pari a 115 milioni euro mentre nell'analogo periodo del 2021 è stato pari a 231 milioni di euro;
  - ricavi per l'energia della trazione dei treni (71 milioni di euro), legati principalmente al rialzo dei prezzi dell'energia ed ai maggiori volumi di treni-km circolati (si ricorda che tale partita trova corrispondente posta tra i costi operativi e pertanto non impatta in termini di EBITDA);
  - minori contributi per 77 milioni di euro, quale effetto netto dei minori contributi da COVID-19 e maggiori contributi da Contratto di Programma parte Servizi;

L'**EBITDA** del Polo Infrastruttura si attesta, a dicembre 2022, ad un valore positivo di 735 milioni di euro e registra un aumento di 109 milioni di euro rispetto al 2021 sostanzialmente per effetto della ripresa dei ricavi da traffico sia ferroviario che stradale.

Il **Risultato operativo (EBIT)** del Polo Infrastruttura si attesta a dicembre 2022 ad un valore positivo di 308 milioni di euro, in aumento di 34 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2021. Il valore positivo al livello di EBITDA viene ad essere impattato, sia da maggiori ammortamenti pari a 33 milioni di euro principalmente di RFI per effetto dell'incremento dei treni-km conseguente alla ripresa del traffico sulla rete (l'aliquota di ammortamento a quote variabili), sia da maggiori svalutazioni (RFI e Anas) dei crediti commerciali per applicazione del principio contabile IFRS 9.

I **Proventi e oneri finanziari,** negativi per 3 milioni di euro, peggiorano di 34 milioni di euro rispetto al 2021.

Le **Imposte sul reddito** del Polo ammontano a dicembre 2022 ad un valore negativo di 6 milioni di euro e registrano un miglioramento rispetto al 2021 di 1 milioni di euro.

Polo Logistica

Il Polo Logistica ha l'obiettivo, nell'arco decennale di piano industriale, di raddoppiare la quota traffico merci su rotaia rispetto al 2019 e sviluppare un'evoluzione del posizionamento sulla catena logistica, che non avrà più solo un ruolo su segmenti selezionati, ma potrà diventare operatore multimodale di sistema anche attraverso partnership.

Nel Polo Logistica opera principalmente Mercitalia Logistics SpA, Capogruppo di Polo, 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 Polo sette società operative a livello nazionale e internazionale, tra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa, Tx Logistik (presente prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera e Danimarca) e Mercitalia Intermodal, il più grande operatore di trasporto combinato strada/rotaia in Italia e il terzo in Europa.

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.036	983	53	5,4
Altri proventi	46	53	(7)	(13,2)
Ricavi operativi	**1.082**	**1.036**	**46**	**4,4**
Costi operativi	**(1.018)**	**(939)**	**(79)**	**8,4**
EBITDA	**64**	**97**	**(33)**	**(34,0)**
Risultato Operativo (EBIT)	**(118)**	**(2)**	**(116)**	**(>200)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(144)**	**(19)**	**(125)**	**(>200)**

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Capitale investito netto	**675**	**720**	**(45)**
Posizione finanziaria netta	**649**	**598**	**51**
Mezzi propri	26	122	(96)

dati sopra riportati si riferiscono a quelli di "settore" e comprendono le partite verso terzi e gli scambi intersettoriali realizzati da ciascun settore nei confronti degli altri

Il Polo Logistica chiude il 2022 con un Risultato netto del periodo negativo di 144 milioni di euro, in peggioramento di 125 milioni di euro rispetto a dicembre 2021.

I **Ricavi operativi** del Polo a fine 2022 ammontano 1.082 milioni di euro e sono in incremento rispetto dicembre 2021 (46 milioni di euro, 4%), in larga parte attribuibile alla componente dei ricavi da trasporto internazionale anche in considerazione del fatto che il mercato nazionale ha risentito fortemente dell'attacco cyber del 23 marzo 2022 che ha compromesso i sistemi informatici per la composizione dei treni e dei turni dei macchinisti, dei lavori sull'infrastruttura ai confini che hanno generato interruzioni alla circolazione e del calo della domanda di mobilità principalmente automotive e siderurgico.

L**'EBITDA** del Polo Logistica si attesta a dicembre 2022 ad un valore positivo di 64 milioni di euro, registrando una riduzione di 33 milioni di euro rispetto a dicembre 2021, riconducibile principalmente ai maggiori costi per servizi di Mercitalia Rail e del Gruppo TX a causa principalmente della guerra in Ucraina e delle prescrizioni ANSFISA.

Il **Risultato operativo (EBIT)** è negativo per 118 milioni di euro per effetto dei maggiori ammortamenti per 8 milioni di euro e per maggiori svalutazioni per 75 milioni di euro di cui 47 milioni circa si riferiscono alla svalutazione degli asset di Mercitalia Rail e 25 milioni si riferiscono a Mercitalia Logistics (di cui 7 milioni per avviamento e la restante parte sugli asset per bonifiche).

I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 20 milioni di euro, registrano un peggioramento di 3 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2021.

Le i**mposte sul reddito** del Polo ammontano nel periodo di riferimento ad un valore negativo pari a 6 milioni di euro, un peggioramento di 6 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2021.

Polo Urbano

Il Polo 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 Polo Urbano opera principalmente la società FS Sistemi Urbani Srl, Capogruppo di Polo, che si occupa dei servizi di asset management, commercializzazione e valorizzazione del patrimonio non funzionale del Gruppo. Del Polo fanno parte anche le società GS Immobiliare e Metropark SpA.

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	244	113	131	115,9
Altri proventi	23	14	9	64,3
Ricavi operativi	**267**	**127**	**140**	**110,2**
Costi operativi	**(218)**	**(113)**	**(105)**	**92,9**
EBITDA	**49**	**14**	**35**	**>200**
Risultato Operativo (EBIT)	**(15)**	**2**	**(17)**	**(>200)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(11)**	**(1)**	**(10)**	**(>200)**

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Capitale investito netto	**1.255**	**1.412**	**(157)**
Posizione finanziaria netta	**(763)**	**(617)**	**(146)**
Mezzi propri	**2.018**	**2.029**	**(11)**

I dati sopra riportati si riferiscono a quelli di "settore" e comprendono le partite verso terzi e gli scambi intersettoriali realizzati da ciascun settore nei confronti degli altri

Il Polo Urbano chiude il 2022 con un Risultato netto del periodo negativo per 11 milioni di euro, in peggioramento di 10 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2021.

L'**EBITDA** del Polo Urbano si attesta, a dicembre 2022, ad un valore positivo di 49 milioni di euro e registra un incremento di 35 milioni di euro rispetto al 2021 sostanzialmente per effetto della vendita dell'area di Milano Porta Romana.

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 International SpA, che ha lo scopo di esportare nel mondo l'ampio know-how del Gruppo FS.

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

	2022	2021	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	629	615	14	2,3
Altri proventi	27	32	(5)	(15,6)
Ricavi operativi	**656**	**647**	**9**	**1,4**
Costi operativi	**(691)**	**(690)**	**(1)**	**(0,1)**
EBITDA	**(35)**	**(43)**	**8**	**18,6**
Risultato Operativo (EBIT)	**(94)**	**(100)**	**6**	**6,0**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(53)**	**(20)**	**(33)**	**(165,0)**

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Capitale investito netto	**413**	**238**	**175**
Posizione finanziaria netta	**(341)**	**(376)**	**35**
Mezzi propri	**754**	**614**	**73**

I dati sopra riportati si riferiscono a quelli di "settore" e comprendono le partite verso terzi e gli scambi intersettoriali realizzati da ciascun settore nei confronti degli altri

A dicembre 2022 gli Altri Servizi realizzano un Risultato netto del periodo negativo di 53 milioni di euro con un decremento rispetto al precedente esercizio di 33 milioni di euro.

I **Ricavi operativi**, pari a 656 milioni di euro, registrano una crescita di 9 milioni di euro, sostanzialmente attribuibili a Ferservizi per effetto di maggiori ricavi derivanti dai servizi alberghieri e dai servizi di facilities.

L'**EBITDA** si attesta a dicembre 2022 ad un valore negativo di 35 milioni di euro in aumento di 8 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2021.

Il **Risultato operativo (EBIT)** si attesta nel periodo in esame ad un valore negativo di 94 milioni di euro in miglioramento di 6 milioni rispetto al 2021.

Il **Saldo della gestione finanziaria** è positivo a dicembre 2022 per 26 milioni di euro e risulta in peggioramento di 35 milioni di euro rispetto al 2021 per maggiori oneri finanziari.

Le **Imposte sul reddito** a dicembre 2022 registrano un valore positivo di 15 milioni di euro in decremento di 4 milioni di euro rispetto al medesimo periodo dello scorso anno. Si ricorda che tale posta accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.

Performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Conto economico

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	%
Ricavi operativi	155	163	(8)	(5)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	145	153	(8)	(5)
- Altri ricavi	10	10		
Costi operativi	(270)	(268)	(2)	1
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**(115)**	**(105)**	**(10)**	**10**
Ammortamenti	(27)	(25)	(2)	8
Svalutazioni e perdite/riprese di valore	(50)	(2)	(48)	NA
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**(192)**	**(132)**	**(60)**	**45**
Proventi e oneri finanziari	231	99	132	133
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**39**	**(33)**	**72**	**(218)**
Imposte sul reddito	51	33	18	55
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**90**	**0**	**90**	**NA**

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2022, pari a 90 milioni di euro, evidenzia un incremento rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente all'andamento della componente finanziaria (+132 milioni di euro) e della componente fiscale (+18 milioni di euro), compensati da quello della componente operativa (-60 milioni di euro).

Il decremento del **Margine operativo lordo** (EBITDA), pari a 10 milioni di euro, è il risultato di una diminuzione dei Ricavi operativi (-8 milioni di euro) al quale è seguito un incremento dei Costi operativi (-2 milioni di euro), legati a quanto più chiaramente indicato nel seguito.

Il decremento dei **Ricavi operativi** è determinato dalla diminuzione delle vendite di immobili e terreni di trading, per 10 milioni di euro, e dei ricavi da gestione immobiliare (canoni e riaddebito oneri condominiali) per 16 milioni di euro, parzialmente compensata dall'aumento dei ricavi da contratto con i clienti per effetto dell'incremento dei ricavi da commesse estere e dei servizi resi dalla capogruppo alle società controllate, per complessivi 18 milioni di euro. L'incremento dei **Costi operativi** è dovuto principalmente all'aumento del costo del personale (+3 milioni di euro), all'incremento delle variazioni di giacenze di immobili e terreni trading, a seguito dell'aumento registrato nel costo del venduto (+7 milioni di euro), all'incremento dei canoni per indennità di mancata liberazione spazi verso Grandi Stazioni Rail SpA e FS Sistemi Urbani Srl (+2 milioni euro), ai maggiori oneri relativi all'iscrizione del contributo variabile a valere sulle plusvalenze come previsto nell'Accordo di Programma di Milano (+4 milioni di euro) e alle Carte di Libera Circolazione (+1 milione di euro), cui si contrappongono i minori costi per servizi (-4 milioni di euro), determinati da minori costi per servizi immobiliari, amministrativi e informatici, compensati da maggiori costi per comunicazione esterna, minori oneri sostenuti per versamento di imposte e tasse (-3 milioni di euro) e per contenziosi (-8 milioni di euro).

Il peggioramento a livello di **Risultato operativo** (EBIT) verso il dato 2021, pari a 60 milioni di euro, deriva da quanto descritto in precedenza a livello di EBITDA, rafforzato dalle maggiori svalutazioni, registrate principalmente sugli immobili e in maniera ridotta sui crediti e sulle disponibilità liquide (considerando anche gli effetti derivanti dell'applicazione del principio IFRS 9), e dagli ammortamenti di periodo.

Il miglioramento del **Saldo dei proventi e oneri finanziari** è imputabile principalmente all'incremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 151 milioni di euro, al miglioramento del saldo netto dei proventi su debiti per 10 milioni di euro, all'incremento netto dei proventi finanziari relativi, essenzialmente, ai derivati Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio per 9 milioni di euro e al rilascio del fondo rischi relativo al contenzioso tributario con Sita SpA in liquidazione per 5 milioni di euro cui si contrappongono le maggiori svalutazioni di partecipazioni in società del Gruppo per 27 milioni di euro, l'incremento netto delle perdite su cambi di periodo pari a 11 milioni di euro e la quota interessi iscritta nel 2021 che, a seguito della condanna definitiva della Regione Basilicata al pagamento in favore di Trenitalia SpA dei disavanzi di esercizio spettanti per gli anni dal 1987 al 1993, la stessa dovrà retrocedere a Ferrovie dello Stato Italiane SpA per un importo pari a 5 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** presentano un incremento complessivo di 18 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente ai maggiori proventi da consolidato fiscale (10 milioni di euro), iscritti a fronte di maggiori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo, ed alla variazione positiva registrata nelle imposte anticipate e differite e nelle minori rettifiche registrate sulle imposte di esercizi precedenti (8 milioni di euro).

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	446	436	10
Altre attività nette	247	228	19
Capitale circolante	**693**	**664**	**29**
Immobilizzazioni tecniche	494	552	(58)
Partecipazioni	38.060	38.056	4
Capitale immobilizzato netto	**38.554**	**38.608**	**(54)**
TFR	(5)	(7)	2
Altri fondi	(281)	(318)	37
TFR e Altri fondi	**(286)**	**(325)**	**39**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**38.961**	**38.947**	**14**
Posizione finanziaria netta a breve	(779)	(629)	(150)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(250)	(324)	74
Posizione finanziaria netta	**(1.029)**	**(953)**	**(76)**
Mezzi propri	**39.990**	**39.900**	**90**
COPERTURE	**38.961**	**38.947**	**14**

Il **Capitale investito netto,** pari a 38.961 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2022 di 14 milioni di euro per l'effetto combinato del decremento del **Capitale immobilizzato netto** (-54 milioni di euro) e dell'incremento degli **altri fondi** (+39 milioni di euro) e del **Capitale circolante** (+29 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 446 milioni di euro, subisce un incremento nel corso dell'esercizio di 10 milioni di euro, attribuibile all'effetto combinato del decremento delle rimanenze per immobili e terreni di trading (-18 milioni di euro) e dell'incremento complessivo dei crediti commerciali verso società del Gruppo e clienti terzi e dei debiti commerciali verso società del Gruppo (+28 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** subiscono un incremento di 19 milioni di euro, derivante principalmente dall'aumento dei crediti correnti (+96 milioni di euro), attribuibili per la maggior parte ai crediti verso le società del Gruppo, in particolare verso FS Sistemi Urbani Srl e Rete Ferroviaria Italiana SpA, per gli impegni connessi all'Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34, D.Lgs. n. 267/2000, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie milanesi, e dall'incremento dei debiti correnti e non correnti (-79 milioni di euro), dovuti soprattutto ai debiti per consolidato fiscale, ai debiti verso il personale, ai debiti verso le società controllate per l'IVA di Pool e ai debiti verso Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'Accordo di cui sopra, ed all'incremento del credito verso l'Erario per IVA (+2 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 38.554 milioni di euro e registra una variazione negativa di 54 milioni di euro rispetto all'esercizio 2021 riconducibile all'incremento netto delle partecipazioni (+4 milioni di euro), dovuto al contestuale incremento e svalutazione di partecipazioni in società controllate, e al decremento degli investimenti immobiliari (-58 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta** registra una variazione positiva di 76 milioni di euro principalmente legata all'incasso dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per 217 milioni di euro cui si contrappongono i finanziamenti

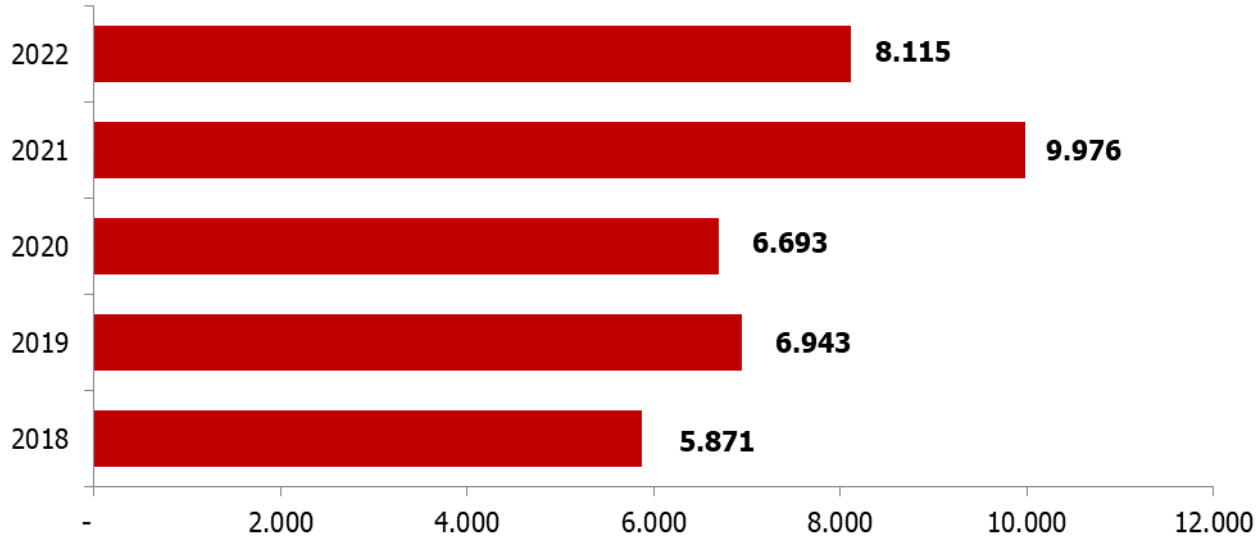
a medio/lungo termine concessi a Trenitalia SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Trenitalia France Sas e Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl per un importo complessivo pari a 99 milioni di euro attraverso l'impiego di proprie disponibilità liquide, la sottoscrizione e il versamento della prima tranche dell'aumento di capitale deliberato a dicembre 2022 per Mercitalia Logistics SpA di 45 milioni di euro per lo speculare aumento di capitale nella controllata Mercitalia Rail Srl e il versamento previsto dal piano di riparto del Bilancio finale di liquidazione di Nugo SpA per 1 milione di euro.
Nel corso dell'anno sono state completate nuove sottoscrizioni di prestiti obbligazionari e nuovi finanziamenti bancari per un totale di 1,5 milioni di euro, prontamente messi a disposizione delle principali società del Gruppo, per il cui dettaglio si rimanda alle sezioni 21 Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati) e 28 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine della presente relazione. Infine, sono stati rimborsati 0,8 milioni di euro relativi a finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 90 milioni di euro dovuto all'utile complessivo registrato nell'esercizio (+90 milioni di euro).
Per quanto concerne i dati comparativi si evidenzia che, ai fini di una migliore esposizione, si è proceduto a riclassificare, dalla voce "Mezzi propri" alla voce "Strumenti finanziari derivati", l'importo di 3 milioni di euro, relativo alla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario in capo alla Società, sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13.

Investimenti

Nonostante l'economia internazionale abbia mostrato una decelerazione diffusa quale effetto dell'inflazione alta e persistente e del peggioramento delle condizioni finanziarie, che gradualmente hanno portato a una contrazione dei consumi e degli investimenti, il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni di sviluppo degli investimenti e ha mantenuto anche nel 2022, 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, lungo il percorso avviato nel 2020, nonostante la pandemia.

In sintesi, la spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2022 è pari a 8.115 milioni di euro, di cui 2.164 milioni di euro in autofinanziamento e 5.951 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche, con un decremento pari a circa il 19% rispetto all'analogo dato di fine 2021.



Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha sviluppato e gestito nel 2022 investimenti tecnici per 11,3 miliardi di euro circa[31], con un decremento pari al 10% concentrato nel polo infrastrutture attribuibile a RFI, per la dinamica negativa delle anticipazioni contrattuali dovuta allo slittamento dell'avvio di alcune gare d'appalto, compensato dalla crescita degli investimenti di Anas (sia sviluppo infrastrutturale che manutenzione) e sulla nuova linea Torino-Lione. Tuttavia, escludendo la dinamica delle anticipazioni contrattuali, pari a 2.608 milioni di euro per il 2021 e 418 milioni di euro per il 2022, il Gruppo ha registrato un incremento della spesa per investimenti di oltre il 9%, continuando così 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. La ripartizione degli investimenti, di cui il 98% è stato realizzato in Italia, è così composta:

- l'82% circa degli investimenti tecnici ha riguardato il Polo Infrastruttura, nel cui ambito i progetti di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) hanno inciso per circa 6.260 milioni di euro (di cui 6.064 milioni di euro per la Rete Convenzionale/AC, 98 milioni di euro per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli e 98 milioni di euro per anticipi contrattuali netti alle imprese fornitrici) e quelli del Gruppo Anas per 2.678 milioni di euro (di cui 320 milioni di euro per anticipi contrattuali netti alle imprese fornitrici);

[31] 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 e FSE SpA (per circa 2,7 miliardi di euro) e per la differenza gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (es.: TELT, BBT, etc.).

- il 16% circa degli investimenti complessivi si concentra nel Polo Passeggeri, per interventi dedicati al trasporto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero. In particolare, Trenitalia registra investimenti per 1.633 milioni di euro (inclusivi della manutenzione ciclica), il Gruppo Busitalia per 38 milioni di euro e le rimanenti società operanti all'estero e controllate da Trenitalia per 170 milioni di euro (Netinera, Trenitalia C2C, Trenitalia UK, Trenitalia France e Hellenic Train);
- l'1% circa degli investimenti complessivi si concentra nel Polo Logistica, per interventi dedicati al trasporto merci sia in Italia che all'estero, con un volume complessivo che si attesta intorno ai 156 milioni di euro;
- l'1% circa degli investimenti complessivi è, infine relativo al Polo Urbano e agli Altri Servizi, realizzato principalmente da FS Sistemi Urbani, Metropark, FS Technology e Ferrovie dello Stato Italiane, per la manutenzione e valorizzazione dei rispettivi asset immobiliari e per i progetti ICT.

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione %
Polo Infrastruttura	9.221,5	10.538,4	(1.316,9)	(12,5)%
Polo Passeggeri	1.829,7	1.807,0	22,7	1,3%
Polo Logistica	155,6	136,1	19,5	14,3%
Polo Urbano	25,2	16,8	8,4	50,0%
Altri servizi	37,5	38,6	(1,1)	(2,8)%
TOTALE	**11.269,4**	**12.536,9**	**(1.267,5)**	**(10,1)%**

I dati esposti includono le rettifiche di consolidamento

Investimenti sull'infrastruttura

In dettaglio, RFI SpA ha realizzato sulla rete ferroviaria nazionale investimenti nel periodo per 6.260 milioni di euro destinati per:

- il 39% alla sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza. Da segnalare che 155 milioni di euro (circa il 4% della spesa complessiva) sono dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia;
- il 61% alla realizzazione di interventi sulle direttrici di interesse nazionale, ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete Convenzionale/AC, al completamento della linea AV Torino-Milano-Napoli e alle grandi opere realizzate per lotti costruttivi principalmente sulle linee AV/AC Verona-Padova - tratta Verona-Vicenza e sulla Milano-Verona - tratta Brescia-Verona.

Nel corso del 2022 sono stati pubblicati bandi di gara per un valore di 21 miliardi di euro, di cui 16 miliardi di euro per lavori e 5 miliardi di euro per forniture e servizi, e ci sono state aggiudicazioni definitive per un valore di circa 10,6 miliardi di euro, tra cui ricordiamo le principali, relative allo sviluppo infrastrutturale:

- Nodo di Firenze-Belfiore: Esecuzione e completamento dei lavori del passante ferroviario ad alta velocità e della stazione alta velocità;
- Linea Palermo Catania: progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori tratta Nuova Enna-Dittaino (Lotto 4B);
- Linea Palermo Catania: progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori tratta Dittaino-Catenanuova (Lotto 5);
- Linea Pescara Bari: raddoppio tratta Termoli-Lesina Lotto 2-3 Termoli-Ripalta;
- Collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia;
- Linea Prato Bologna: adeguamento sagoma PC/80;
- Palermo-Trapani via Milo: Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di ripristino.

Nel corso del 2022 le principali attivazioni infrastrutturali hanno riguardato:

Area Nord

- attivazione della fase B2.2 relativa all'allaccio a Tortona della Linea Storica Alessandria-Piacenza, nell'ambito del 3^ Lotto del progetto 3^ Valico dei Giovi;
- attivazione di una prima fase della SSE con impianto funzionante come cabina TE all'interno della SSE Bramante nell'ambito del progetto Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura;
- attivazione del regime ERTMS Liv.1 (sovrapposto) nella tratta Stabio-Confine di Stato e Ventimiglia-Bordighera;
- l'SCMT nella Tratta Corteolona-Casalpusterlengo, Fornaci di Barga-Lucca e Legnago-Rovigo, Piazza Serchio-Fornaci Di Barga, Alano–Montebelluna;
- attivazione dell'interfacciamento Chiasso ed il regime ERTMS Liv.2 (sovrapposto) nella tratta Chiasso-Desio nell'ambito del Potenziamento tecnologico Monza-Chiasso;
- l'SCCM di Verona all'interno del progetto di upgrade del sistema di distanziamento BO-VR ed è stato riconfigurato l'ACCM del Nodo di Firenze;
- completamento degli interventi sulle barriere antirumore nella tratta AV/AC Torino-Milano;
- completamento degli interventi sulla direttrice Milano-Chiasso nell'ambito dei sistemi di distanziamento per incremento della capacità presso il nodo di Milano;
- riconfigurazione dell'ACC del nodo di Brescia per risoluzione delle Non Conformità;
- attivazione della nuova fermata di Milano Tibaldi;
- attivazione della Fase funzionale 2 della tratta Arezzo Sud-Orvieto Sud nell'ambito dell'upgrading linea Direttissima Firenze-Roma.

Area Sud

- riconfigurazione dell'ACC Capua e di Pontecagnano nell'ambito degli interventi nel Nodo di Napoli e di una Fase dell'ACC di Napoli C.le;
- ACCM e SCMT nella tratta Cagliari – Decimomannu;
- SCMT nella tratta Foggia -Manfredonia (35,6 Km),
- attivazione dei punti di evacuazione antincendio nella galleria Ognina all'interno del Raddoppio Messina-Siracusa.

Le principali attività progettuali hanno riguardato:

- Linea AV/AC Verona-Padova, Tratta Verona–Padova, I Lotto funzionale - Verona-bivio Vicenza: a febbraio è stato sottoscritto tra RFI ed il General Contractor Iricav Due il verbale di Variante n.1 al Progetto Definitivo del I Lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza, che modifica la configurazione delle opere di consolidamento in jet grouting della galleria GA01. A marzo è stato avviato l'iter autorizzativo per l'approvazione del progetto esecutivo delle varianti localizzative che si è concluso a novembre;
- Linea AV/AC Verona-Padova, Tratta Verona–Padova, I Lotto funzionale – Nodo di Verona ingresso Est: a febbraio Italferr ha completato la consegna degli elaborati del progetto definitivo del Nodo AV/AC di Verona- Ingresso Est e a giugno il Commissario Straordinario di Governo ha firmato l'Ordinanza n. 7 con cui ha autorizzato l'avvio dell'iter autorizzativo del progetto definitivo che è tuttora in corso;
- Linea AV/AC Verona-Padova, Tratta Verona–Padova, I Lotto funzionale – Nodo di Verona ingresso Ovest: il Commissario Straordinario di Governo ha firmato l'Ordinanza n. 9 con cui ha approvato il Progetto Definitivo. A dicembre è stata avviata la gara per l'affidamento in appalto della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori;

- Linea AV/AC Verona-Padova, Tratta Verona–Padova, II Lotto funzionale – Attraversamento di Vicenza: il Commissario Straordinario di Governo ha firmato l'Ordinanza n. 8 con cui ha autorizzato l'avvio dell'iter autorizzativo di verifica di ottemperanza del progetto definitivo che è tuttora in corso;
- Realizzazione asse ferroviario Palermo–Catania–Messina: a marzo, con ordinanza n. 13, il Commissario ha approvato il progetto definitivo del Lotto 5 "Catenanuova–Dittaino" nell'ambito del più ampio progetto "Nuovo collegamento Palermo–Catania".

Sono state avviate le seguenti Progettazioni Definitive:

- quadruplicamento in uscita da Brescia Est, a cura del GC, all'interno della Linea AV/AC MI-VR;
- PRG di Pescara Terzo Binario e di Ronco Scrivia all'interno dell'upgrading tecnologico Tortona-Bivio Fegino;
- ACC Verona Quadrante Europa;
- completamento tecnologico della tratta Udine-Ronchi Legionari Nord;
- trasformazione in Stazione della Fermata di Catania Fontanarossa;
- allestimento PC di Torino Lingotto e del Nuovo Posto Centrale di Reggio Calabria;
- interventi di sostituzione del binario di stazionamento all'interno della stazione di Bari Centrale nell'ambito della sistemazione del Nodo di Bari;
- riconfigurazione ACCM Bovino-Cervaro interfaccia ACC Foggia all'interno del Raddoppio Pescara-Bari;
- riconfigurazione ACC a nord di Ortona all'interno del raddoppio Pescara-Bari;
- PRG di Bergamo;
- ERTMS Linea Palermo–Catania.

Sono state inoltre concluse le seguenti Progettazioni Definitive:

- adeguamenti tecnologici nell'ambito del Raddoppio Lunghezza-Guidonia;
- ACC Bolzano;
- PRG e ACC Milano Centrale;
- PP-ACC di Modena all'interno del Potenziamento tecnologico Bologna-Piacenza;
- adeguamento sagoma a PC80 lato Emilia della Linea Bologna-Prato;
- nuovo PRG di Vado Ligure II fase;
- interventi tecnologici all'interno del potenziamento Padova-Castelfranco;
- barriere antirumore all'interno del potenziamento degli impianti ferroviari a servizio del porto di Trieste;
- nuovo Posto Centrale Palermo;
- PM San Donà all'interno del Potenziamento Linea Venezia-Trieste;
- II fase del SCCM all'interno dell'Upgrading tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli;
- ACCM2 PM Maddaloni-Cervaro all'interno del Lotto Apice-Hirpinia;
- Galleria Cutro nell'ambito dell'Elettrificazione Catanzaro-Crotone-Sibari.

RFI ha fatto dell'innovazione tecnologica una delle sue priorità, arrivando, anche grazie ad essa, non solo ad accompagnare l'evoluzione infrastrutturale, ma ad anticiparla ed a rendere la ferrovia italiana tra le più sicure in Europa.
Le tecnologie ferroviarie comprendono l'insieme di impianti e sistemi elettromeccanici, elettronici ed automatizzati che, dietro il presidio degli operatori sia a terra che a bordo treno, contribuiscono ad assicurare la circolazione in sicurezza sull'intera rete.
In questo ambito è stato sviluppato un Programma di accelerazione di implementazione del sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System) proposto al MIT nel 2018 e presentato ai principali stakeholders nell'ambito di uno

specifico workshop a fine 2018. Nel corso del 2022 è stata aggiudicata la seconda gara d'appalto multi-tecnologica per la progettazione e la realizzazione su tutto il territorio nazionale dell'ERTMS per un totale di circa 4.200 km di linee, in coerenza con gli impegni del PNRR. La gara è stata suddivisa in quattro lotti geografici per garantire l'uniformità tecnologica del sistema: Centro Nord, Centro Sud, Centro, Sud.
È stato emesso il documento di Piano Regolatore *Radio Block Center* (RBC) che fornisce una panoramica delle giurisdizioni degli RBC/SDT (Sistema Distanziamento Treni) già attivati/di imminente prossima realizzazione (fino al 2027) e la possibile strategia di completamento delle realizzazioni RBC/SDT su tutta la Rete fino al 2036, con l'obiettivo di massimizzare l'unicità tecnologica dei sistemi con particolare riferimento alla componente ERTMS nei Posti Centrali.
Nell'ambito dell'integrazione Terra-Bordo sulle linee ERTMS, è stato istituito un tavolo di coordinamento con il MIT e le imprese ferroviarie per l'armonizzazione delle tempistiche di realizzazione terra-bordo del Piano Accelerato ERTMS. Da tutti gli stakeholders è stato richiesto l'aggiornamento delle tempistiche del Piano ERTMS in linea con lo stato di avanzamento delle progettazioni, al quale si è cominciato a lavorare nell'ultimo trimestre 2022 e la cui emissione è prevista per i primi mesi del 2023.

Con riferimento agli interventi sulla rete stradale gestita dal gruppo Anas, sono stati realizzati investimenti nel 2022 pari a 2.678 milioni di euro (comprensivi di anticipi contrattuali alle imprese fornitrici per 320 milioni di euro). In particolare, il 45% circa è stato dedicato allo sviluppo infrastrutturale, il 49% al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale esistente e circa il 6% ad altri interventi sulle dotazioni tecnologiche e informatiche.
Le principali attivazioni che hanno interessato l'infrastruttura stradale sono relative alle seguenti opere:

- SS 79 Direttrice Terni-Rieti - Stralcio A (senza galleria svincolo di collegamento);
- SS 79 Direttrice Terni-Rieti - Tratto laziale dalla galleria Montelungo al confine regionale;
- S.S. 658 Nuovo itinerario Potenza-Melfi - Lavori di messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i km 0+000 e il km 48+131 - 1° Stralcio;
- S.S. 268 del Vesuvio - Lavori di realizzazione del nuovo svincolo di Madonna dell'Arco - Convenzione tra Regione Campania ed Anas.

Nel corso del 2022 sono stati pubblicati Bandi di gara per un valore di 4,6 miliardi di euro, di cui 2,2 miliardi di euro per nuove opere e 1,6 miliardi di euro per lavori di manutenzione.
Nel corso dell'anno inoltre sono state aggiudicate Gare per un valore netto di 4,3 miliardi di euro, di cui 1,8 miliardi di euro per nuove opere e 2,1 miliardi di euro per lavori di manutenzione.

Investimenti nel trasporto ferroviario

Nell'ambito del trasporto ferroviario, Trenitalia ha investito nel 2022 circa 1.633 milioni di euro, destinandone il 70% all'acquisto di materiale rotabile, il 3% alla riqualificazione del materiale in esercizio, il 6% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi, al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione e il restante 21% alla manutenzione ciclica. I principali progetti di investimento, distinti per area di business, sono:

- Trasporto Passeggeri Business AV (285 milioni di euro)
  Nell'anno sono stati consegnati 5 ETR 1000. Le attività di revamping hanno riguardato gli interventi di adeguamento del sistema antincendio degli ETR 500 (4 milioni di euro e 7 treni adeguati) e degli ETR 600/610 (9 milioni di euro e 20 treni adeguati).
  Gli interventi sugli Impianti hanno interessato le attività di Potenziamento presso l'IMC Milano Martesana (5 milioni di euro) con la consegna del nuovo capannone per la manutenzione del materiale AV, IMC Napoli Frecciarossa (2 milioni

di euro) e la riqualificazione dell'armamento dell'esercizio AV (2 milioni di euro) con l'obiettivo di riorganizzare e potenziare le attività di manutenzione sulla flotta.

Circa 142 milioni di euro sono stati dedicati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile.

- Trasporto Passeggeri Business Intercity (114 milioni di euro)

  Gli interventi di revamping sulle carrozze Intercity hanno riguardato principalmente l'adeguamento del sistema antincendio sulle carrozze (14 milioni di euro con 241 carrozze adeguate) e gli interventi di restyling con installazione del nuovo impianto clima (6 milioni di euro e 77 carrozze adeguate). In particolare, si evidenzia l'acquisto delle 10 carrozze Notte dalla società Trenitalia France (4 milioni di euro).

  Proseguono interventi di manutenzione ciclica per circa 82 milioni di euro.

- Trasporto Passeggeri Business Regionale (842 milioni di euro)

  Nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale sono stati consegnati 29 treni Pop (273 milioni di euro), 34 treni Rock (369 milioni di euro) e 2 treni Blues (48 milioni di euro).

  Sono stati restituiti all'esercizio 14 treni TAF dopo interventi di face-lift finalizzati all'incremento del comfort (9 milioni di euro). Sono in corso gli interventi di adeguamento del sistema antincendio sulle Carrozze MD, Vivalto ed Aln 663 (5 milioni di euro con 24 carrozze MD, 14 carrozze Vivalto e 32 Aln663 restituite all'esercizio).

  Nell'anno circa 111 milioni di euro sono stati destinati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile.

- Trasporto Passeggeri Business Internazionale (332 milioni di euro)

  Nell'anno sono stati consegnati 11 ETR 1000 per l'avvio del servizio commerciale di ILSA in Spagna, mentre le attività di revamping hanno riguardato la flotta ETR 470 con la ristrutturazione degli ultimi due treni destinati ad operare sulle linee greche.

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.

NUOVO MATERIALE	n. mezzi
Carrozze/carri	**10**
Business AV/Intercity	10
Carrozze Notte IC	*10*
Convogli	**81**
Business AV/Intercity	5
ETR 1000	*5*
Business AV/Internazionale	11
ETR 1000 Spagna	*11*
Regionale	65
Treni Rock	*34*
Treni Pop	*29*
Treni Blues	*2*

MATERIALE RISTRUTTURATO	n. mezzi
Carrozze/Carri	**356**
Business AV/Intercity	318
Antincendio su carrozze IC	*241*
Revamping su carrozze IC	*77*
Regionale	38
Antincendio su Carrozze Media Distanza	*24*
Antincendio su Carrozze Vivalto	*14*
Convogli	**75**
Business AV/Intercity	27
Antincendio su ETR 500	*7*
Antincendio su ETR 600/610	*20*
Business AV/Internazionale	2
Revamping ETR 470 (Hellenic Train)	*2*
Regionale	46
Treni TAF	*14*
Antincendio su Aln 663	*32*

Investimenti nel trasporto su gomma

Nell'ambito del trasporto su gomma (Gruppo Busitalia), sono stati consegnati per i servizi TPL:

- 3 autobus a gasolio per i servizi realizzati da Busitalia Campania;
- 31 autobus per i servizi realizzati da Busitalia Veneto, di cui 26 a gasolio e 5 a metano;
- 13 autobus per i servizi in Olanda realizzati da QBuzz, di cui 10 a idrogeno e 3 a gasolio;
- 60 autobus a gasolio per il servizio TPL in Umbria.

Investimenti nel trasporto merci e logistica

Nell'ambito del trasporto merci e logistica (Gruppo Mercitalia), prosegue il piano di rinnovo della flotta.

In particolare, sono stati consegnati:

- 104 carri a Mercitalia Intermodal;
- 51 carri a TX Logistik per il trasporto intermodale T3000E;
- 3 loco D753, 1 loco CZ741 e 1 loco CZ744 a Mercitalia Shunting & Terminal.

Finanziamento degli investimenti

I Contratti di Programma per la gestione delle attività manutentive (CdP-S) e per la gestione degli investimenti infrastrutturali (CdP-I)

In coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella Delibera n. 4 del 2012, il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria RFI SpA, sottoscrive con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti due distinti atti contrattuali, così articolati:

- Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione sostenibile e le relative modalità di finanziamento degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative ed in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria;
- Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il finanziamento delle attività di manutenzione della rete (ordinaria e straordinaria) e delle attività di Safety, Security e navigazione ferroviaria.

Il Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I) e parte Servizi (CdP-S)

Nella seduta del 2 agosto 2022, con delibere n. 24 e 25, il CIPESS ha approvato, rispettivamente, il Contratto di programma di RFI SpA 2022-2026 – parte Servizi e il Contratto di programma di RFI SpA 2022-2026 – parte Investimenti. L'iter autorizzativo dei contratti, così come previsto dal Decreto Legge n. 152/2021, si è concluso con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale avvenuta nel mese di novembre e la successiva sottoscrizione tra le parti avvenuta in data 20 dicembre.

Il CdP - parte Investimenti prevede nuove risorse contrattualizzate per circa 13 miliardi di euro, che contribuiranno al miglioramento delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario. In particolare, si provvederà a finanziare i seguenti investimenti: 642 milioni di euro per il miglioramento dei livelli di resilienza al cambiamento climatico; 463 milioni di euro per lo sviluppo tecnologico; 260 milioni di euro per l'accessibilità alle stazioni; 1.520 milioni di euro per lo sviluppo dei sistemi regionali. Sono inoltre previsti 2.261 milioni di euro per il potenziamento dei nodi metropolitani, 452 milioni di euro per il potenziamento dell'accessibilità su ferro (porti, aeroporti e terminali) e 7.436 milioni di euro per l'estensione della rete alta velocità.

Il CdP - parte Servizi approvato rappresenta un fondamentale fattore abilitante per affrontare le sfide dei prossimi anni, in quanto strumento indispensabile per assicurare un adeguato flusso di risorse e stabilità finanziaria per la programmazione delle attività di manutenzione della rete.

Sono previsti fabbisogni complessivi pari a circa 16,5 miliardi di euro nel quinquennio, a fronte dei quali sono già stanziate risorse per un totale di circa 10,21 miliardi di euro, con aumento delle risorse per la manutenzione e per i servizi prestati dal Gestore.

Infatti, il CdP - parte Servizi 2022-2026 prevede, per le attività di gestione e manutenzione ordinaria, risorse di circa 1,1 miliardi di euro all'anno e per le attività in conto investimento di manutenzione straordinaria risorse di circa 2,2 miliardi di euro all'anno.

Il Contratto prevede, quale principale elemento di novità, il trasferimento di una serie di interventi dal CdP – parte Investimenti al nuovo CdP – parte Servizi, strettamente correlati alle attività ricorrenti di manutenzione del CdP – parte Servizi, anch'essi finalizzati alla sicurezza, in modo da assicurarne una più efficace ed efficiente programmazione ed attuazione.

Il Contratto di Programma di Anas

Il Contratto di Programma, stipulato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 Contratto di programma 2016-2020 è stato rinnovato in continuità. Il CIPESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile), nella seduta del 27 dicembre 2022, ha approvato l'Atto aggiuntivo al Contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas, consistente nell'allocazione delle risorse recate dall'art. 1, comma 397 della Legge n. 234 del 2021 (Legge di bilancio 2022), per 4,55 miliardi di euro complessivi, di cui circa 2 miliardi di euro per finanziare nuove opere presenti nel contratto di programma 2016-2020, circa 1,8 miliardi di euro per manutenzione, 174 milioni di euro per monitoraggio ponti e gallerie, 170 milioni di euro per fondo progettazione, 167 milioni di euro per gli interventi ricompresi nell'8° stralcio del piano sisma, oltre ad altri interventi.

Interventi/trasferimenti per il gruppo di risorse pubbliche

valori in milioni di euro

	RFI	Ferrovie dello Stato	Trenitalia	Anas	Grandi Stazioni Rail	Ferrovie del Sud-Est	Gruppo Netinera	Hellenic Train	Mercitalia Logistics	Mercitalia Rail	Mercitalia Intermodal	Mercitalia Shunting & Terminal	Gruppo TX	Gruppo Busitalia	Totale
Conto esercizio															
Contratto di Programma	1.155,6														1.155,6
Contributi Covid-19	15,0		307,4			5,7	70,2							57,1	455,4
Altri dallo Stato	106,7				0,9			14,5	3,8	2,4	11,2	0,1	2,3		141,9
Contributi Unione Europea													9,9		9,9
Da Enti pubblici territoriali			0,1								1,3			6,3	7,7
Contributi diversi da altri									0,1		3,0			5,2	8,3
Conto investimento															
Da Stato	5.012,4	285,9		1.934,2	37,2	2,2									7.271,9
Da Enti pubblici territoriali	83,8		126,2	205,4										5,6	421,0
Da Unione Europea	1.771,1		28,6	14,5		122,9									1.937,1
Contributi diversi da altri															
Totale	**8.144,6**	**285,9**	**462,3**	**2.154,1**	**38,1**	**130,8**	**70,2**	**14,5**	**3,9**	**2,4**	**15,5**	**0,1**	**12,2**	**74,2**	**11.408,8**

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

Highlights PNRR Italia

La pandemia e la conseguente crisi economica hanno spinto l'UE a formulare una risposta coordinata a livello sia congiunturale, con la sospensione del Patto di Stabilità e ingenti pacchetti di sostegno all'economia adottati dai singoli Stati membri, sia strutturale, in particolare con il lancio a fine maggio 2020 del programma Next Generation EU (NGEU).

Il NGEU segna un cambiamento epocale per l'UE: la quantità di risorse introdotte per rilanciare la crescita, gli investimenti e le riforme ammonta a 750 miliardi di euro dei quali oltre la metà, 390 miliardi euro, è costituita da sovvenzioni.

Il programma NGEU comprende due strumenti di sostegno agli Stati membri, il REACT-EU, concepito in un'ottica di più breve termine (2021-2022) per aiutarli nella fase iniziale di rilancio delle loro economie, con fondi assegnati all'Italia pari a 14 miliardi di euro, e il PNRR con una durata di sei anni dal 2021 al 2026 e fondi assegnati all'Italia pari a 191,5 miliardi di euro.

Ad oggi, 236,1 miliardi di euro sono i fondi assegnati all'Italia tra Piani Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), React EU e Fondo complementare. Di questi, 191,5 miliardi di euro da PNRR, 30,6 miliardi di euro da Fondo Complementare e 14 miliardi di euro da React EU.

Il PNRR Italia è articolato in 16 componenti raggruppate in 6 missioni:

- Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura (50,7 miliardi di euro);
- Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica (70,7 miliardi di euro);
- Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile (31,5 miliardi di euro);
- Missione 4: Istruzione e ricerca (34,1 miliardi di euro);
- Missione 5: Inclusione e coesione (29 miliardi di euro);
- Missione 6: Salute (20,3 miliardi di euro);

PNRR del Gruppo FS

Nell'ambito del PNRR, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che da sempre contribuisce alla trasformazione e allo sviluppo del "Sistema Italia", ha un ruolo chiave. Al 31 dicembre 2022, sono assegnati a società del Gruppo FS 25,89 miliardi di euro di fondi PNRR e Fondo Complementare, di cui:

- 25,68 miliardi di euro, in qualità di soggetto attuatore, distinti come segue:
  - Missione 1 Componente 3: 0,41 miliardi di euro per treni storici e itinerari culturali, di cui 0,228 miliardi di euro a RFI e 0,179 miliardi di euro a Fondazione FS;
  - Missione 2 Componente 2: 0,11 miliardi di euro di cui 0,08 miliardi di euro per rinnovo flotta navale per lo stretto di Messina a RFI, 0,02 miliardi di euro per rinnovo treni regionali a FSE e 0,01 per il rinnovo flotta bus a Busitalia;
  - Missione 3 Componente 1 e 2: 24,95 miliardi di euro per interventi su Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, su Ferrovie Regionali, per monitoraggio e sorveglianza digitale delle opere d'arte, Raccordi ferroviari e rinnovo parco mezzi, di cui 24,29 miliardi di euro a RFI, 0,38 miliardi di euro a FSE, 0,28 miliardi di euro ad Anas e 0,01 a Mercitalia Shunting and Terminal e Terminali Italia;
  - Missione 5 Componente 3: 0,21 miliardi di euro, di cui per le Zone Economiche Speciali 0,096 miliardi di euro a RFI e 0,017 miliardi di euro ad Anas e 0,097 miliardi di euro per il Programma Innovativo Qualità dell'Abitare (PiNQua) a RFI.
- 0,21 miliardi di euro, su progetti per i quali le società del Gruppo svolgono il ruolo di responsabile dell'intervento, il cui soggetto attuatore è individuato nei commissari straordinari del sisma 2009 – 2016, di cui 0,03 miliardi di euro a RFI e 0,18 miliardi di euro ad Anas.

Oltre ai progetti già assegnati a società del Gruppo, vi sono ulteriori progettualità potenzialmente target di finanziamenti PNRR che sono – allo stato - in fase di approfondimento.

Focus RFI

RFI assume un ruolo estremamente rilevante per la riuscita del Piano ed in particolare per la Missione 3, nel cui ambito sono destinati a interventi di competenza della società complessivi 24,29 miliardi di euro, pari all'11% dell'intero PNRR italiano.

Relativamente ai 23,856 miliardi di euro di investimento sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, 12,66 miliardi di euro sono costituiti da risorse aggiuntive per RFI, allocati su progetti non presenti in portafoglio e 11,2 miliardi di euro allocati su "progetti in essere" già finanziati e che pertanto libereranno risorse finanziarie da restituire al Paese Italia.

Sono previsti inoltre interventi sulle linee regionali per complessivi 0,325 miliardi di euro di investimento, in particolare 0,163 miliardi di euro sulle linee FCU (Ferrovia Centrale Umbria Srl), 0,121 miliardi di euro sulle linee GTT (Gruppo Torinese Trasporti SpA) e 0,041 miliardi di euro sulle linee FUC (Ferrovie Udine Cividale Srl).

Si segnala inoltre che nell'ambito della Missione 5 componente 3 (M5C3) "Interventi speciali per la coesione territoriale", sono assegnate a RFI risorse pari a 0,096 miliardi di euro circa per interventi infrastrutturali destinati allo sviluppo delle Zone Economiche Speciali nel periodo 2021 – 2026.

In data 7 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 108, il Decreto Legge n. 59 recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", il quale all'articolo 1 approva il Piano Nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ripartendo le risorse fra diversi programmi ed interventi, dei quali si segnala, per specifico interesse:

- 0,08 miliardi di euro destinati all'area dello Stretto di Messina per il rinnovo della flotta navale di RFI, che effettua i collegamenti da/per la Sicilia e la Calabria, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I finanziamenti assegnati consentiranno l'attuazione di un piano orientato al rinnovo della flotta delle navi di RFI adibite al traghettamento ferroviario anche con l'implementazione di sistemi ibridi elettrici, al fine di ridurre le emissioni di gas in un'ottica green di efficientamento energetico, ed anche la realizzazione di tre nuovi mezzi navali di ultima generazione per il trasporto passeggeri;
- 0,03 miliardi di euro per la realizzazione di interventi destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari - progetto "Rinnovo del materiale rotabile e le infrastrutture per il trasporto ferroviario" cd. "Decreto Raccordi" di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- 0,166 miliardi di euro destinati all'attuazione degli interventi del Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali, di competenza del Ministero della cultura.

Per gli interventi inseriti nel CdP parte investimenti, l'amministrazione centrale titolare degli interventi di competenza RFI è il MIT.

Gli interventi infrastrutturali e tecnologici nel settore ferroviario consistono nello:

- sviluppo dell'alta velocità/capacità e velocizzazione della rete ferroviaria per passeggeri e merci;
- completamento dei corridoi ferroviari TEN-T;
- completamento delle tratte di valico;
- potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali;
- riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud.

In particolare, gli interventi di RFI sono stati classificati in 8 tipologie; di seguito si riporta il dettaglio ed un sintetico stato di attuazione dei principali progetti:

- Misura 1.1 Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci: risorse PNRR pari a circa 4,6 miliardi di euro distribuite sui seguenti itinerari:
  - Napoli – Bari: in costruzione, per tratte funzionali di circa 90 km, nello specifico sono in corso di realizzazione i lotti della Orsara-Bovino, Cancello-Frasso, Frasso-Telese, Telese-Vitulano, Apice-Hirpinia e Napoli-Cancello;
  - Palermo-Catania-Messina, per tratte funzionali di circa 150 km, di cui sono in corso gli iter autorizzativi e sono stati aggiudicati i lavori relativi ai tratti Bicocca-Catenanuova (circa 37 km), Enna-Dittaino (circa 15 km) e Dittaino-Catenanuova (circa 22 km);
  - Salerno-Reggio Calabria: l'intervento previsto in PNRR è relativo al lotto prioritario Battipaglia-Romagnano (circa 33 km), attualmente in iter negoziale.

  Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui:
  - Contabilizzazioni in linea con il "tasso di realizzazione annuale rispetto ai costi totali finanziati con il PNRR pari a 12,36%;
  - Aggiudicazione degli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania con riferimento alle tratte Orsara-Bovino, Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna.

- Misura 1.2 Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa: risorse PNRR pari a circa 8,6 miliardi di euro distribuite sugli itinerari Brescia-Verona-Vicenza e Liguria-Alpi, entrambi in fase di realizzazione; per quest'ultimo itinerario sono ricompresi interventi per la tratta Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi (di 53 km), le tratte Milano-Pieve Emanuele (11 km) ed il Quadruplicamento Rho-Parabiago e Racc. Y (9 km), questi ultimi rispettivamente in iter negoziale ed in iter autorizzativo; sono inoltre ricompresi gli interventi per le opere di adduzione Verona-Brennero (di 15 km), relative alla Circonvallazione di Trento, i cui lavori sono stati aggiudicati.

  Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui:
  - Contabilizzazioni in linea con il "tasso di realizzazione annuale rispetto ai costi totali finanziati con il PNRR" pari a 19,3%;
  - Avvio della procedura di gara per l'assegnazione dei lavori Liguria-Alpi.

- Misura 1.3 Connessioni diagonali: risorse PNRR pari a circa 1,6 miliardi di euro distribuite sui seguenti itinerari:
  - Roma-Pescara: lotti prioritari Scafa-Manoppello e Manoppello-Interporto;
  - Orte-Falconara: velocizzazione tratte Orte-Falconara, Raddoppio PM228-Albacina e Raddoppio PM228-Castelplanio;
  - Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: lotto prioritario della tratta Potenza-Metaponto.

  Gli interventi inseriti in PNRR sono in iter autorizzativo.

- Misura 1.4 Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS): risorse PNRR pari a circa 3 miliardi di euro. Aggiudicati gli Accordi Quadro sui primi 700 km di ERTMS e sugli ulteriori ca 4.200 km di linee. A valere su tali AQ sono stati stipulati 22 contratti applicativi di progettazione (CAP) e 10 contratti applicativi di esecuzione (CAE). In corso le attività relative all'implementazione su alcune tratte prioritarie (Breakthrough Program) che concorreranno al raggiungimento del target 2022 (di cui 416 km completati al 2022).

  Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui:
  - 312 km di rete su cui è implementato il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario;

- Aggiudicazione degli appalti per lo sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario.

- Misura 1.5 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave: risorse PNRR pari a circa 3 miliardi di euro. Sono in corso le attività di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali e sono stati già attivati 180 km.
  Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui ulteriori 110 km (oltre ai 40 km previsti a dicembre 2021) di miglioramento progressivo dei nodi e delle linee ferroviarie nazionali (nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave).

- Misura 1.6 Potenziamento delle linee regionali: risorse PNRR pari a circa 100 milioni di euro. Sono in corso le attività di progettazione e di avvio della realizzazione di alcuni interventi.
  Nel mese di gennaio 2022 sono stati sottoscritti da RFI (individuato quale Soggetto Attuatore ai sensi e per gli effetti del Decreto MIMS n. 439/2021) con le pertinenti Regioni (in qualità di beneficiarie del finanziamento) e il relativo gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale (in qualità di concessionario) tre accordi, rispettivamente con:
  - con la Regione Piemonte e GTT per la realizzazione degli interventi sulle linee ferroviarie regionali Torino-Ceres e Canavesana (per un importo pari a 120,5 milioni di euro);
  - con la Regione Friuli-Venezia Giulia e Ferrovie Udine-Cividale per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici previsti sulla linea Udine-Cividale (per un importo pari a 41,09 milioni di euro);
  - con la Regione Umbria per la realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici sull'intera rete "Ferrovia Centrale Umbra", nella cui gestione RFI è subentrata a partire dal 1° luglio 2019 (per un importo pari a 163 milioni di euro).

- Misura 1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud: risorse PNRR pari a circa 2,3 miliardi di euro. Sono in corso le attività di progettazione. In particolare, si segnala che si sono conclusi gli iter autorizzativi e sono state avviate le attività negoziali per i seguenti progetti: completamento Ferrandina-Matera, raddoppio Codogno-Cremona-Mantova prima fase; completamento collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano; collegamento aeroporto di Brindisi; nodo di Catania - allungamento pista.
  Inoltre, sono stati avviati e sono in corso gli iter autorizzativi relativi agli interventi di adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido e di elettrificazione della tratta Barletta - Canosa.

- Misura 1.8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud: risorse PNRR pari a circa 700 milioni di euro. Sono in corso le attività di progettazione e di realizzazione. Nel dettaglio sono state avviate le attività di progettazione degli interventi delle stazioni di Acireale, Acquaviva delle Fonti, Brindisi, Crotone, Napoli Centrale, Nocera Superiore, Potenza Centrale, Potenza Superiore, Reggio Calabria Lido, Rosarno, Sarno, Siracusa, Teramo, Torre del Greco e Marsala.
  Sono state inoltre avviate 6 realizzazioni nel 2022 (nello specifico sono state avviate le attività di realizzazione degli interventi per le stazioni di Scalea S. Domenica Talao e Vibo Valentia-Pizzo, S. Severo, Giovinazzo, Sapri, Milazzo).
  Al 2022, sono stati raggiunti i traguardi definiti sia a livello europeo che nazionale, tra cui l'avvio della progettazione per il miglioramento di 12 stazioni ferroviarie (gestite da RFI) nel sud.

A fine 2022 erano previste 3 milestones europee, che sono state tutte raggiunte (affidamento lavori Napoli-Bari per un valore di 0,37 miliardi di euro, affidamento lavori ERTMS per un valore di 3,27 miliardi di euro e affidamento lavori Palermo-Catania per un valore di 1,21 miliardi di euro).
A queste, si aggiungono 3 milestones «national» e 5 target «national» quantitativi, anch'essi tutti raggiunti.

Altre società del Gruppo FS

Alle altre società del Gruppo FS sono assegnati fondi pari a 0,89 miliardi di euro, in qualità di soggetti attuatori. Si riporta di seguito un focus sulle principali società.

Anas svolge il ruolo di soggetto attuatore nell'ambito della Missione 3 e della Missione 5, per un totale di fondi (PNRR e Fondo Complementare) di circa 0,292 miliardi di euro:

- Missione 3 componente 1 "Monitoraggio e sorveglianza digitale delle opere d'arte": risorse Fondo Complementare pari a 0,275 miliardi di euro. È stata aggiudicata la gara relativa ai servizi BMS e sono state bandite tutte le restanti gare previste per l'intervento;
- Missione 5 componente 3 "Accessibilità al porto di Gioia Tauro": risorse PNRR pari a circa 0,017 miliardi di euro. Per entrambi gli interventi i fondi PNRR stanziati non coprono le intere necessità (i.e. 11 milioni di euro su un totale di 67 milioni di euro; 6 milioni di euro su un totale di 20 milioni di euro), perciò si è fatta richiesta di autorizzazione all'utilizzo dei fondi della Legge di Bilancio 2022 per la copertura del restante fabbisogno.

Ferrovie Sud Est svolge il ruolo di soggetto attuatore per un totale di fondi PNRR di circa 0,403 miliardi di euro, di cui:

- Missione 3 componente 1 Misura 1.6 "Potenziamento linee Regionali" per 0,382 miliardi di euro:
  - potenziamento Infrastrutturale Linea Bari – Taranto: risorse PNRR pari a circa 86,5 milioni di euro. Gli interventi previsti riguardano l'armamento della tratta Noicattaro – Taranto per un valore di 50 milioni di euro e l'elettrificazione dei binari, il completamento delle stazioni Triggiano e Capurso, l'adeguamento e il potenziamento della dorsale in fibra ottica e l'adeguamento tecnologico di sicurezza con sistema PAI-PL per 36,5 milioni di euro, per il quale si attende la trasmissione da parte della Regione Puglia del disciplinare sottoscritto, a valle di benestare del MIT;
  - completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete: risorse PNRR pari a circa 130,8 milioni di euro, ad oggi è in corso lo sviluppo della progettazione;
  - realizzazione di HUB intermodali e potenziamento di 20 stazioni: risorse PNRR pari a circa 165 milioni di euro, ad oggi la progettazione definitiva è in corso;
- Missione 2 componente 2 Misura 4.4 "Rinnovo Flotte Bus e Treni Verdi" per 0,021 miliardi di euro, per il rinnovo della flotta regionale attraverso l'acquisto n.ro 4 treni elettrici.

Fondazione FS svolge il ruolo di soggetto attuatore nell'ambito della Missione 1 componente 3, per un totale di circa 0,179 miliardi di euro del 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 (0,029 miliardi di euro), a progetti sul materiale rotabile (0,072 miliardi di euro), ad interventi nei poli museali (0,043 miliardi di euro) e ad altre iniziative (0,035 miliardi di euro). Per parte delle opere sono state avviate le realizzazioni, per altre sono in corso le procedure di affidamento lavori.

Governance e Monitoraggio progetti PNRR

In tema di Governance del PNRR, in data 25 novembre 2022 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 276) il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che:

a) assegna al Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, le funzioni del Presidente del Consiglio dei ministri in materia di partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea, delle politiche di coesione territoriale e degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno, nonché in materia di PNRR;
b) prevede la delega (art. 3 comma 2 lettera p) del Presidente del Consiglio dei ministri al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR di presiedere ed assicurare le funzioni della Cabina di regia per il Piano nazionale di ripresa e resilienza prevista dal Decreto Legge 31 maggio 2021, n. 77.

In data 24 febbraio 2023 è stato inoltre pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 47) il Decreto Legge "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune" che rappresenta un aggiornamento del precedente Decreto Legge n. 77/2021 "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure" convertito con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108. Il nuovo Decreto Legge mira in particolare a velocizzare l'attuazione del PNRR, del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC) anche attraverso la revisione del sistema della governance per il PNRR e per il PNC (Artt. 1-7).

Il modello di Governance aggiornato sulla base dei suddetti decreti prevede:

- una Cabina di Regia, in seno alla Presidenza del Consiglio dei ministri e sotto l'indirizzo del Ministro delegato, che è l'organo di indirizzo politico che coordina e dà impulso all'attuazione degli interventi del PNRR; la Cabina di Regia è supportata nell'esercizio delle sue funzioni da una nuova Struttura di Missione, che rappresenterà anche il punto di contatto nazionale per l'attuazione del PNRR;
- un Ispettorato Generale istituito presso la Ragioneria Generale dello Stato (MEF) a livello di direzione generale. È responsabile del coordinamento operativo sull'attuazione, gestione finanziaria e monitoraggio del PNRR, nonché di controllo e rendicontazione all'Unione europea. L'Ispettorato Generale è inoltre responsabile della gestione del Fondo di Rotazione del Next Generation EU-Italia;
- il coinvolgimento delle Amministrazioni Centrali Titolari degli Interventi (come ad esempio il MIT, il Ministero della Cultura, le Regioni, etc..) che si occupano del coordinamento del ciclo di vita della fonte (gestione, monitoraggio, rendicontazione, controllo e comunicazione) ed hanno la facoltà di individuare una unità di missione di livello dirigenziale, delegata a comunicare sia con la Cabina di Regia della Presidenza di Consiglio, sia con l'Ispettorato Generale presso il MEF.

Al fine di garantire un governo centrale dei progetti in PNRR, il Gruppo FS ha strutturato un sistema di monitoraggio e controllo ad hoc. In particolare, dall'8 ottobre 2021 è stata istituita una cabina di regia centrale a livello di holding FS con il ruolo di seguito delineato:

- monitoraggio progetti in PNRR di Gruppo, per verifica baseline e avanzamento fisico key milestone e target vs. obiettivi PNRR;
- scouting e lancio di progetti in PNRR societari/trasversali non ancora in pipeline di investimento;

- verifica di coerenza strategica e quantificazione degli impatti economici, sociali ed ambientali dei progetti in PNRR;
- supporto centralizzato per accedere alle diverse modalità di finanziamento PNRR;
- coordinamento di iniziative di comunicazione connesse a progetti in PNRR;
- rappresentanza del Gruppo, anche congiuntamente alle società controllate coinvolte e alle competenti strutture di FS, verso la «Cabina di Regia» del Governo italiano preposta all'indirizzo, impulso e coordinamento della fase attuativa del PNRR, e nei confronti dei diversi enti istituzionali coinvolti anche a livello territoriale.

Attività di ricerca, sviluppo e innovazione

Attività di sviluppo

Le attività di sviluppo condotte dal Gruppo hanno generato investimenti per 12 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 il 79% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, il 18% a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi, mentre la restante parte è riservata alla diagnostica innovativa e alla difesa di ambiente e territorio.

valori in milioni di euro

Ricerca e sviluppo	2022			2021			Variazione		
	RFI	Anas	Totale	RFI	Anas	Totale	RFI	Anas	Totale
Tecnologie per la sicurezza	9,2	0,3	9,5	9,0	0,2	9,2	0,2	0,1	0,3
Diagnostica innovativa	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,2	0,0	(0,1)	(0,1)
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	2,2	0,0	2,2	4,7	0,0	4,7	(2,5)	0,0	(2,5)
Eco-compatibilità ambientale	0,2	0,1	0,3	0,2	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0
TOTALE	**11,6**	**0,5**	**12,1**	**13,9**	**0,5**	**14,4**	**(2,3)**	**0,0**	**(2,3)**

Nel corso del 2022 sono state avviate le attività riguardanti lo sviluppo di un metodo semplificato per la determinazione del rischio di ribaltamento lungo la linea nonché l'attività relativa alla valutazione dell'efficacia dei dispositivi di contenimento dello svio.

Sono inoltre proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- monitoraggio post attivazione della sperimentazione volta a migliorare la compatibilità elettromagnetica degli impianti di ACC-ACCM, presso la stazione di Desio (linea Monza-Chiasso), attivata all'esercizio come Posto Provvisorio di Movimento (PPM) dell'ACCM Monza-Chiasso;
- sviluppo prototipale di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli eventi meteorici di breve e intensa durata, localizzati su aree ristrette di infrastruttura. Tale sistema, utilizzando i dati provenienti dalla rete pluviometrica e i dati radar della Protezione Civile Nazionale, potrà fornire informazioni utili su eventi localizzati sulla singola tratta ferroviaria durante le allerte meteo. In particolare, è stato consegnato il prodotto e avviate le attività per ingegnerizzarlo e renderlo fruibile nei processi operativi;
- sviluppo del motore acustico per il software di simulazione acustica (INAC 3D), finalizzato alla mappatura europea, a seguito della conclusione della progettazione preliminare. Nel corso del 2022 sono state redatte la mappatura "OUT agglomerato" ed "IN agglomerato" nonché il piano d'azione relativo alla mappatura "IN agglomerato".

Attività di ricerca

Nel corso del 2022, sono state avviate le seguenti attività:

- lo studio dei Fenomeni di Corrosione Elettrolitica in ambito ferroviario, che consiste nello sviluppo di un sistema diagnostico dei fenomeni di corrosione elettrolitica negli impianti di trazione elettrica in corrente continua, basato su algoritmi numerici, al fine di modellare le correnti vaganti negli impianti di trazione elettrica per diversi scenari (es. singolo/doppio binario, non perfetto isolamento della rotaia verso terra, sbilanciamento tensioni a vuoto di SSE).

- lo studio dell'infrastruttura 5G nelle stazioni ferroviarie, con il fine di studiare applicazioni basate sulla tecnologia 5G per l'indoor positioning nell'ambito delle stazioni ferroviarie a supporto delle persone con disabilità, nonché definire un modello di architettura per un'infrastruttura 5G a servizio della diagnostica ferroviaria. Nel corso dell'anno sono state realizzate le campagne di misura per la caratterizzazione elettromagnetica dell'ambito sperimentale individuato presso la stazione di Rimini.

Per quanto riguarda i principali progetti avviati negli anni precedenti portati avanti nel 2022, sono da menzionare:

- Progetto Piattaforma RFI: tale progetto nasce nel 2018 per l'esigenza di standardizzare gli apparati di controllo di stazione (Apparati Centrali a Calcolatore, ACC) e di realizzare significative riduzioni dei costi nell'implementazione del piano ERTMS e nella manutenzione degli impianti;
- Progetto Unmanned Railway Vehicle (URV): ha come obiettivo la realizzazione di un veicolo ferroviario, a guida autonoma, con velocità massima di 200 Km/h ed autonomia di 2 ore, in grado di rilevare sulle linee AV anomalie di potenziale impatto sulla sicurezza dell'infrastruttura;
- Automatic Train Operation (ATO) over ETCS: tale progetto nasce nell'ambito del progetto URV, ma è finalizzato a realizzare un sistema di controllo automatico della marcia dei treni conforme alle specifiche Shift2Rail applicabile alla circolazione dei treni nella rete. Nel corso del 2022 sono state realizzate le prove di integrazione Software in the Loop (SIL) e Hardware in the Loop (HIL).;
- Sensoristica IOT per l'infrastruttura ferroviaria: tale progetto è nato al fine di sviluppare sensoristica intelligente, a basso consumo e facilmente integrabili nella rete in modo affidabile e non intrusivo, applicando tecnologia all'avanguardia nel campo dei materiali intelligenti e tecnologia ottica. Nel 2022 sono proseguiti sia il progetto Smart Rail, finalizzato a verificare l'applicazione di sensori in fibra ottica sulla lunga rotaia saldata per monitorare le deformazioni corrispondenti ai difetti geometrici della rotaia, sia il progetto Low Power TE, finalizzato allo sviluppo di un dimostratore tecnologico per il monitoraggio dell'infrastruttura a trazione elettrica attraverso Sensori e Tecniche di Elaborazione innovative che utilizzano trasduttori a basso costo e nodi sensori dotati di capacità computazionale per le attività di monitoraggio strutturale.

Infine, in ambito internazionale, è proseguita la partecipazione al progetto denominato "Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G (DINoS5G)" che si pone l'obiettivo di integrare le tecnologie 5G e satellitare al fine di realizzare sistemi per la manutenzione predittiva.

Nel corso del 2022 sono state depositate due richieste di brevetto:

- la prima relativa alla creazione di un sistema software che realizza il sistema vitale di visualizzazione dello stato del sistema ACC (il cosiddetto Quadro luminoso vitale);
- la seconda, l'Interfaccia Mobile Remota (IMR), consente all'addetto alla manutenzione di interagire in modo sicuro direttamente con l'Apparato di Controllo (ACC o ACEI) per imporre l'interruzione della linea e la messa in sicurezza dell'area su cui deve essere eseguito l'intervento di manutenzione.

Attività di innovazione

Per affrontare le sfide e le priorità definite dal Piano Industriale, il Gruppo si è dotato di un nuovo modello di governance e una nuova organizzazione che puntano a creare sinergie tra le società del Gruppo, ma anche a migliorare le singole performance.

A fronte di quanto sopra citato, la macrostruttura di Technology Innovation & Digital si è dotata di un nuovo modello di governance nel quale è rappresentato il Modello Operativo e di Relazione dell'Innovazione che consente di gestire i processi di innovazione secondo:

- un modello relazionale di tipo Hub & Spoke tra le società del Gruppo;
- una logica business oriented volta alla creazione di valore concreto per il Gruppo;
- un approccio Stage & Gate per la valutazione delle iniziative di innovazione di maggiore potenziale.

Il Modello Operativo e di Relazione dell'Innovazione introduce e sistematizza nuove modalità di selezione e valutazione delle iniziative di innovazione attraverso il nuovo indicatore «Innovation Solution Grade (ISG)» per il calcolo del grado di maturità di una soluzione in ambito digitale, tecnologico e di processo. I progetti di innovazione sono, quindi, finalizzati ad aumentare il livello di conoscenze posseduto dal Gruppo FS e di maturità delle soluzioni, con l'obiettivo di abilitare processi di adozione su larga scala e change management.

In questo contesto, sono state anche avviate attività di change management nei processi di protezione della proprietà intellettuale, finalizzate alla formalizzazione di linee guida e procedure nella gestione dei brevetti.

Per il Gruppo FS risulta, quindi, sempre più importante il presidio dell'ecosistema dell'innovazione, anche attraverso collaborazioni con i principali player quali incubatori e acceleratori di startup, advisors, osservatori e centri di ricerca, grazie ai quali identificare potenziali tematiche/soluzioni di interesse per il Gruppo in linea con gli obiettivi strategici identificati.

Il 2022 ha visto l'esecuzione di diverse soluzioni di open innovation: sei call for ideas, Challenge & Hackathon, quattro scouting verticali su esigenze specifiche delle società del Gruppo e quattro Proof of Concept (PoC) e progetti di co-innovazione.

In particolare, i Proof of Concept hanno riguardato le seguenti tematiche:

- gestione centralizzata dei cantieri infrastrutturali attraverso processi di condivisione delle informazioni in tempo reale e strumenti di reportistica istantanea, firma e tracciabilità con tecnologia blockchain;
- sensori virtuali e algoritmi di machine learning per ottenere informazioni utili a riconoscere o prevedere eventi critici che impattano sull'operatività e la manutenzione diagnostica in tempo reale;
- gestione della relazione con il cliente attraverso smart contract e blockchain, con tutti i benefici in termini di efficienza, trasparenza e certificazione delle informazioni;
- sensibilizzazione del personale sui temi della sostenibilità, attraverso tecniche di gamification.

È proseguita l'attività di scouting e interazione con startup e PMI innovative: oltre 1.400 nel periodo 2018-2022. Nello specifico, mentre il triennio 2018-2020 è stato dedicato a incrementare il deal-flow di soluzioni innovative dal punto di vista quantitativo, durante il 2021 e 2022 lo scouting è stato strutturato per incrementare la qualità delle soluzioni innovative di potenziale interesse, con l'obiettivo di aumentare il tasso di successo dei progetti di co-innovazione implementati sotto forma di PoC.

Gli innovation hub del Gruppo Fs hanno supportato l'implementazione dei processi di innovazione attraverso:

- il percorso di accelerazione per 8 startup nell'ambito della challenge sulla sostenibilità sociale, avviata insieme ad altre corporate, acceleratori e startup;
- il ciclo di workshop dedicato alla citizen experience, etica digitale e new ways of working;
- gli incontri finalizzati all'attività di sviluppo PoC con le startup innovative nell'ambito del programma OpenItaly 2022;
- dissemination verso le società del polo logistico dei risultati della Safety Innovation Challenge, che si è svolta con il supporto dell'innovation hub di Catania;

- supporto operativo e logistico per la terza edizione del programma di imprenditorialità aziendale "Innovate".

Presso l'innovation hub di Catania sono state invece svolte le attività relative a:

- percorso di co-design con startup e PMI per individuare soluzioni digitali sul tema della sicurezza nei luoghi di lavoro, con il coinvolgimento di 12 società del Gruppo e successivo selection day, che ha visto 8 startup vincitrici;
- InnoWeb Hack - il primo hackathon FS per soluzioni creative per progettare il futuro sito di Ferrovie dello Stato dedicato all'innovazione, con il coinvolgimento di 7 team, composti da talenti, esperti in web design, user experience, sviluppatori e appassionati di nuove tecnologie;
- Innovation manager hub, che ha visto il coinvolgimento di relatori esperti sul tema "l'Innovazione al servizio della sostenibilità e sicurezza delle persone".

Sul fronte delle iniziative interne, nel 2022, come sopra citato, è stata lanciata la terza edizione di "Innovate", il programma di corporate entrepreneurship di Gruppo, che ha visto i colleghi e le colleghe, per la prima volta anche delle controllate internazionali, chiamati a proporre idee sulle seguenti tematiche:

- connettività, automazione e internet of things;
- energia, combustibili e nuovi materiali;
- customer experience.

Al termine della fase di idea generation, oltre 500 colleghi del Gruppo FS hanno contribuito a presentare 216 idee, di cui 10 hanno avuto accesso al bootcamp, la prima delle due fasi di project selection che ha individuato i 5 progetti da sviluppare attraverso il programma di accelerazione, al termine del quale sarà selezionato il progetto vincitore (marzo 2023).

Le idee che hanno avuto accesso al Programma di Accelerazione sono:

- Chamaleon Bus: soluzione che consente di modificare real time l'aspetto esterno di un autobus durante la giornata o in base al percorso eseguito al fine di ottimizzare i processi di fleet management nell'area olandese di Utrecht, Groningen - Drenthe e DAV;
- FreightSharing: piattaforma digitale dedicata alle PMI per integrare domanda ed offerta di servizi per il trasporto delle merci attraverso un unico ambiente digitale in cui è possibile pianificare, prenotare e gestire le spedizioni;
- FStep: installazione nei punti strategici delle grandi stazioni di una pavimentazione costruita con materiali piezoelettrici che, sottoposti a una pressione meccanica, sviluppa energia elettrica da sfruttare negli ambienti di stazione;
- Musa: soluzione per una nuova modalità di ricerca e organizzazione del viaggio che consente al cliente di ottenere soluzioni personalizzate, senza la necessità di inserire una meta di destinazione, ma combinando, attraverso strumenti di intelligenza artificiale e marketing automation, alcuni parametri scelti dal cliente con l'offerta di trasporto su gomma e rotaia del Polo Passeggeri;
- Posto Libero: servizio, per i treni senza obbligo di prenotazione, che indica in tempo reale le carrozze con posti liberi, sfruttando la sensoristica e tecnologia già esistente a bordo della flotta Trenitalia, oltre all'utilizzo dei sistemi wayside per la comunicazione delle informazioni al passeggero in tempo reale.

Il Gruppo FS è un attore chiave nei programmi di ricerca e innovazione europei, ai quali contribuisce in fase di definizione dei contenuti e nella loro implementazione, attraverso la collaborazione con grandi corporate e gruppi, università, enti di ricerca, industria e operatori del settore.

Il portafoglio complessivamente gestito dal Gruppo è focalizzato principalmente sullo sviluppo di fattori abilitanti digitali e automazione, l'integrazione e l'ottimizzazione della gestione del sistema ferroviario nel più ampio contesto della multimodalità, il supporto allo shift modale verso la ferrovia delle merci in un'ottica di logistica integrata, la sicurezza e

l'utilizzo di tecnologie aerospaziali per aspetti quali il monitoraggio dell'infrastruttura, il traffic management e la digitalizzazione delle attività nei cantieri.
I 32 progetti di ricerca e sviluppo europei a cui partecipano le società del Gruppo FS nel 2022, insieme ad altre 600 organizzazioni, sono caratterizzati da un volume complessivo di oltre 700 milioni di euro, di cui 396 milioni di euro finanziati dalle istituzioni europee ai partner nel corso della durata complessiva dei progetti; di questi, circa 15,8 milioni di euro destinati al Gruppo FS.
Dal novembre 2021, Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA è membro fondatore insieme all'Unione europea ed altri 24 tra aziende ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e aziende dell'industria, del partenariato pubblico-privato Europe's Rail JointUndertaking[32].

Il partenariato, che si inserisce nel Cluster 5 "Climate, Energy and Mobility" del Pillar 2 "Global Challenges and European Industrial Competitiveness" del programma quadro europeo per la ricerca Horizon Europe, svilupperà attività di ricerca e innovazione per la digitalizzazione, l'automazione e la decarbonizzazione del sistema ferroviario europeo passeggeri e merci nel periodo 2022-2031 per un valore di 1.200 milioni di euro, di cui 600 milioni di euro finanziati dall'Unione europea e altri 600 milioni di euro sotto forma di attività inkind dei propri membri fondatori secondo un master plan[33] articolato in sette aree flagship e un insieme di abilitanti digitali trasversali:

- gestione della rete, della circolazione, della capacità e della mobilità punto-punto;
- automazione delle operazioni ferroviarie (Automated Train Operations);
- gestione intelligente degli assets e della manutenzione;
- sostenibilità ambientale e gestione dell'energia;
- digitalizzazione del sistema merci e logistica;
- soluzioni innovative a basso costo per le linee regionali;
- nuovi sistemi di trasporto;
- abilitanti trasversali per la digitalizzazione.

Nel corso del 2022 il partenariato ha lanciato bandi per le prime sei aree flasgship e per gli abilitanti per la digitalizzazione, per un volume complessivo di attività di 532 milioni di euro, di cui 233 milioni di euro finanziati dalla Commissione europea nel periodo 2023-2026.
In risposta ai bandi, il Gruppo Ferrovie dello Stato (Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, RFI, Italferr e Ferrovie del Sud Est, Polo Merci, FS Technology), in consorzio con gli altri membri fondatori, ha presentato per progetti per un valore complessivo di 29,8 milioni di euro, di cui 11,4 milioni di euro finanziati dalla Commissione europea e 18,4 milioni di euro in attività inkind da parte del Gruppo.
L'accettazione delle proposte è stata formalizzata con la firma del grant agreement e i progetti si sono avviati nel dicembre 2022.
Due ulteriori proposte di progetto, in risposta ad un secondo bando lanciato nel settembre 2022 dal partenariato relativi alla area flasgship 7 (studio di soluzioni di trasporto a levitazione magnetica) e ad una ulteriore area di ricerca elaborata dal Gruppo e proposta dal Parlamento europeo nella procedura di bilancio confluita nel partenariato (Nuovo Concetto di Stazione Ferroviaria), sono state inoltrate al partenariato dal Gruppo (Ferrovie dello Stato, RFI e Metropark) e sono in fase di valutazione.

[32] https://rail-research.europa.eu/
[33] https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2022/03/EURAIL_Master-Plan.pdf

Numerosi i progetti di innovazione delle aziende del Gruppo in corso nel 2022, tra i quali si citano:

- progetti in ambito Polo Infrastruttura:
  - ATMS (Advanced Trafic Management System) di RFI: sviluppo di funzioni di ottimizzazione del traffico per ausilio per impianti complessi, basato su algoritmi di intelligenza artificiale, con l'obiettivo di migliorare la capacità, qualità del servizio;
  - Tunnel 4.0 di Anas: sistema di misure gestionali evolute, attraverso dispositivi esistenti e sensori avanzati in galleria, al fine di migliorarne la sicurezza, potenziare il pronto intervento e il ripristino degli impianti attraverso il controllo da remoto, ottimizzare le operations riducendo i costi di esercizio;
  - Rencomatic di Italferr: progetto che mira a testare, validare e integrare soluzioni e strumenti innovati per la gestione dei rifiuti da demolizione e costruzione, con un'adeguata tracciabilità del materiale e dei componenti lungo tutta la catena del valore.
- progetti in ambito Polo Passeggeri e Urbano:
  - Driverless parking di QBuzz: sistema di guida autonoma per il parcheggio degli autobus nei depositi;
  - New Railway Station di Metropark: progetto per lo studio di una stazione come energy e circular economy hub, inclusa l'autoproduzione di energia.
- progetti in ambito Polo Logistico:
  - Training immersivo di Mercitalia: sistema di training evoluto per il personale di esercizio attraverso applicazioni di realtà aumentata;
  - Assistente Optoelettrico di Mercitalia: sviluppo di un assistente optoelettrico in ambito manutentivo per effettuare visite di controllo tecnico ai treni merci;
  - Trans4m-r di Mercitalia: introduzione di un treno merci digitale europeo con funzionalità abilitate dal Digital Automatic Coupler.

Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie

Quadro macroeconomico[34]

Dopo il forte rimbalzo del 2021, nel corso del 2022 l'economia internazionale ha mostrato una decelerazione diffusa tra i maggiori Paesi. I principali fattori di freno alla crescita mondiale sono stati l'inflazione alta e persistente e il peggioramento delle condizioni finanziarie, che gradualmente hanno portato a una contrazione dei consumi e degli investimenti. L'andamento del ciclo economico globale è stato inoltre fortemente penalizzato anche da altri temi critici. Tra questi l'incertezza socio-politica ed economica legata al conflitto in Ucraina, l'indebolimento dell'economia in Cina e, soprattutto nel corso della prima parte dell'anno, le difficoltà di approvvigionamento lungo le catene del valore.

Il conflitto russo-ucraino esploso il 24 febbraio, in particolare, ha esacerbato le tendenze inflazionistiche iniziate con la ripresa ciclica del 2021, successiva al primo anno di pandemia.

L'offerta di gas naturale in Europa, dipendente in misura rilevante dalle forniture russe, si è compressa e il prezzo europeo del gas ha raggiunto il picco storico di 236 euro/mwh in media ad agosto, per poi ridimensionarsi negli ultimi mesi anche grazie a condizioni climatiche eccezionalmente favorevoli, che hanno permesso di riempire gli stoccaggi. A fine dicembre, il prezzo del gas è sceso sotto la soglia psicologica dei 100 euro/mwh, come immediatamente prima del conflitto. Nell'ultimo decennio i prezzi erano stati nell'ordine dei 20 euro/mwh[35].

Anche il prezzo del greggio (Brent) ha subito ampi incrementi nella fase iniziale dell'invasione russa in Ucraina, pur se in misura più contenuta per via della maggiore diversificazione delle fonti di approvvigionamento rispetto al gas. Dai 70 dollari per barile di inizio anno la quotazione è arrivata intorno ai 130 dollari nei primi giorni delle ostilità, per tornare a dicembre sotto gli 80 dollari.

I rincari energetici, insieme alle restrizioni sull'offerta di altre materie prime e semilavorati a monte delle fasi di produzione, si sono gradualmente trasferiti ai prezzi finali e, spinta anche dai consumi, nel corso del 2022 l'inflazione ha continuato a correre raggiungendo valori che non si vedevano da decenni. Nell'ultimo scorcio dell'anno, mentre negli USA si sono manifestati segnali per una stabilizzazione dell'inflazione, nell'Unione Europea l'andamento dei prezzi appariva ancora in crescita[36].

Il significativo indebolimento dell'euro rispetto al dollaro ha rappresentato, nella prima parte del 2022, un fattore aggiuntivo di spinta al rialzo sull'inflazione in Europa, anche se nel quarto trimestre si è cominciata a registrare un'inversione di tendenza, con la moneta unica in parziale recupero sul biglietto verde.

L'attuale ondata inflazionistica, la più forte dagli anni Settanta, ha orientato in senso restrittivo la politica monetaria delle Banche Centrali. A partire dal luglio scorso la BCE, in linea con le decisioni della FED, ha varato tre aumenti del tasso ufficiale di riferimento - l'ultimo dei quali a dicembre - e sono prevedibili ulteriori rialzi nel corso del 2023.

La frenata dell'economia cinese rappresenta un elemento aggiuntivo di complessità dello scenario internazionale. Nel corso del 2022 sono proseguiti i lockdown imposti dalla politica zero-Covid, penalizzando pesantemente la dinamica del PIL e provocando colli di bottiglia nelle catene degli approvvigionamenti. L'approccio meno aggressivo per contrastare la pandemia, annunciato nell'ultima parte dell'anno dalle autorità cinesi, non è per ora sembrato sufficiente a diradare il timore di una crescita debole.

In tale contesto, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo e del commercio mondiali per l'anno 2022 si sono attestate rispettivamente al +3,0% e al +3,5%, in evidente calo rispetto al 2021.

[34] Fonte dati macroeconomici Prometeia, dicembre 2022.

[35] Il 19 dicembre l'Unione Europea a ha deciso di fissare un tetto massimo ai prezzi del gas naturale a 180 euro/mwh, dal 15 febbraio 2023.

[36] Secondo le stime più recenti di Prometeia, nel 2022 l'indice armonizzato dei prezzi al consumo nell'area Euro è stato pari all'8,6% mentre il corrispondente indice dei prezzi al consumo negli USA è stato pari all'8,0%.

La proiezione di crescita che ci si attende nel 2023 vede una netta riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+1,8%), che riguarderà in particolare i paesi industrializzati (+0,3%) ma anche quelli emergenti (+2,8%).

Dati economici mondiali	2022	2021
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	**3,0**	**6,3**
Paesi avanzati	**2,6**	**5,2**
USA	2,0	5,9
Giappone	1,2	1,7
Area Euro	3,4	5,3
Paesi emergenti	**3,1**	**6,9**
Cina	3,3	8,1
India	6,7	8,3
America Latina	2,4	6,3
Commercio mondiale	**3,5**	**9,5**
Petrolio ($ per barile)		
Brent	99,3	70,8

Fonte dati: Prometeia dicembre 2022

Negli Stati Uniti, dopo due trimestri consecutivi in contrazione, il PIL ha accelerato nel terzo trimestre grazie al contributo delle esportazioni, mentre i consumi delle famiglie hanno gradualmente decelerato per il minore potere di acquisto dovuto all'inflazione. Alcuni indicatori congiunturali come l'indice PMI[37] dell'industria manifatturiera e la fiducia delle famiglie mostrano un peggioramento, ma il dato positivo viene dalla dinamica dei prezzi che, secondo le ultime rilevazioni, sembra stabilizzarsi, anche grazie al calo dei prezzi dell'energia. Meno rassicuranti le condizioni del mercato del lavoro, in cui la crescita del salario orario è ritenuta dalla FED non compatibile con il tasso di inflazione previsto dagli obiettivi di stabilità dei prezzi.

In Giappone la tenuta della domanda interna ha solo parzialmente controbilanciato il contributo negativo delle esportazioni nette. Queste, nonostante il consistente deprezzamento dello yen, hanno faticato soprattutto nell'area asiatica, dove la Cina ha rallentato di molto la sua domanda. Gli indicatori PMI e la produzione industriale hanno registrato una caduta nell'ultima parte dell'anno, sottolineando la debolezza della congiuntura, nonostante una politica monetaria fortemente espansiva della Bank of Japan.

In Cina la frenata dell'economia è stata evidente soprattutto nel secondo trimestre dell'anno, ed è da ricondursi principalmente ai lockdown imposti dalla politica zero-Covid. Questi ultimi hanno riguardato aree popolose e importanti per la logistica e per i siti produttivi in esse localizzati. La debolezza della domanda interna si è andata riflettendo nelle importazioni, che sono calate in termini reali nel corso del 2022, contribuendo alla debolezza del commercio mondiale. Gli indicatori PMI confermano un quadro negativo per i mesi a venire e permane il rischio legato al ripresentarsi di una situazione epidemica, come avvenuto nel resto del mondo. Nell'ultimo scorcio dell'anno, infatti, a seguito di un'ondata di proteste e disordini, le autorità cinesi hanno disposto un'applicazione più soft della politica anti Covid, con una copertura vaccinale che potrebbe essere scarsa o inefficace.

[37] Il Purchasing Managers Index è un indice composito degli acquisti dei manager che dà la fotografia dell'attività manifatturiera di un paese.

Nell'area Euro l'andamento del ciclo economico è stato positivo nei primi sei mesi dell'anno, e si è rivelato ancora solido nel terzo trimestre, nonostante i continui e forti aumenti dei prezzi legati alla crisi energetica. La buona performance si è basata principalmente sulla spesa per consumi delle famiglie, con i consumatori che hanno colto l'opportunità di uscire e viaggiare dopo che quasi tutte le restrizioni legate alla pandemia sono state rimosse. Una marcata diminuzione, diffusa a tutti i principali paesi europei, è stata osservata nel settore delle costruzioni, dove potrebbero aver pesato la carenza di materiali e manodopera qualificata.

Nel confronto europeo, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+3,9%) è stata superiore a quella di Francia (+2,6%), Germania (1,9%) e alla media UEM (3,4%), ma inferiore a quella della Spagna (+4,6%).

L'inflazione nell'Area Euro è stata pari all'8,6%, in crescita più che significativa rispetto al 2021.

Dati economici Area Euro	2022	2021
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	3,4	5,3
Germania	1,9	2,9
Francia	2,6	6,8
Italia	3,9	6,7
Spagna	4,6	5,5
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	8,6	2,6
Germania	8,9	3,2
Francia	5,9	2,1
Italia	8,1*	1,9
Spagna	8,3	3,0

Fonte dati: Prometeia dicembre 2022
*Fonte ISTAT, gennaio 2023

In Italia la crescita dell'attività economica nel corso del 2022 è stata ampiamente superiore rispetto alle previsioni di primavera, formulate dopo l'invasione russa in Ucraina. Il principale traino è stato la domanda interna, il cui miglioramento ha riflesso l'ottima performance della spesa delle famiglie, cui si è aggiunto il contributo positivo degli investimenti strumentali. Le costruzioni, invece, hanno ripiegato dopo sei trimestri consecutivi di forte miglioramento. L'andamento della domanda estera ha mostrato una contrazione determinata dalla vivacità delle importazioni ma anche dalla debolezza delle esportazioni, in particolare quelle di servizi.

Dal lato dell'offerta, la crescita ha avuto origine quasi esclusivamente dal settore del commercio, dei servizi di alloggio e di ristorazione, mentre il settore dell'industria in senso stretto ha iniziato a registrare una battuta di arresto.

L'Italia ha chiuso il 2022 con una crescita del PIL pari al 3,9% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha visto una crescita dell'8,1% rispetto al 2021.

2022				
Dati economici Italia	**I trim.**	**II trim.**	**III trim.**	**IV trim.**
PIL (variazioni % su trimestre precedente)	**0,2**	**1,1**	**0,5**	**0,0**
Domanda interna	**(0,3)**	**1,1**	**1,8**	**(0,3)**
Spesa delle famiglie e ISP*	(1,2)	2,5	2,5	(0,6)
Spesa delle AP**	0,6	(1,2)	(0,2)	
Investimenti fissi lordi	**3,8**	**1,5**	**0,8**	**(1,0)**
Costruzioni	4,6	0,8	(1,3)	(0,3)
Altri beni di investimento	3,1	2,2	2,9	(1,1)
Importazioni di beni e servizi	**3,8**	**2,1**	**4,2**	**(1,5)**
Esportazioni di beni e servizi	**5,2**	**2,1**	**0,1**	**(0,6)**

Fonte dati: Prometeia dicembre 2022
* ISP: Istituzioni Sociali Private
** AP: Amministrazioni Pubbliche

Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Andamento del mercato dei trasporti

Nel corso del 2022 la domanda di mobilità ha visto, per tutte le modalità di trasporto, una netta ripresa rispetto a quanto osservato nel 2021.

Nonostante la situazione contingente sia stata caratterizzata da molteplici criticità (guerra in Ucraina, crisi energetica ed economica, oltre alla presenza, sottotraccia, di alcuni effetti della pandemia), l'abbandono delle restrizioni anti-Covid ha determinato un progressivo recupero dei consumi nei servizi legati al tempo libero, alla ristorazione e ai viaggi. La crescita della domanda di mobilità dei cittadini è culminata nel corso dei mesi estivi, quando molte modalità di trasporto hanno raggiunto, e in qualche caso anche superato, i livelli pre-pandemia, tanto che è possibile affermare che quelle dell'estate 2022 sono state le prime vacanze "post-Covid".

Sotto il profilo della ripartizione modale, l'anno uscente ha confermato una tendenza di riposizionamento modale, già in atto dal 2021, che sembra disegnare un ritorno alla "vecchia normalità", con alcuni tratti peggiorativi per la modalità sostenibile. Infatti, in base alle evidenze del recente rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani [38], nel 2022 la quota modale dell'auto è cresciuta fino alla soglia del 64% (un punto e mezzo in più del livello pre-Covid), mentre si evidenzia un calo dei modi di muoversi sostenibili (a piedi, in bici, con mezzi pubblici).

Nel comparto stradale, il sistema automatico di rilevamento statistico del traffico del sistema "PANAMA", gestito da Anas, ha rilevato nel segmento dei veicoli totali una crescita dell'IMR (Indice di Mobilità Rilevata) di circa l'8% rispetto al 2021, con una punta di oltre il 10% sulla rete siciliana e del Nord, mentre, in controtendenza, i veicoli pesanti hanno fatto registrare una diminuzione dell'1,1% sulla rete nazionale, con una punta negativa del -2,8% sulla rete del Sud.

Gli ultimi dati resi disponibili dalle autostrade italiane in concessione (AISCAT) riportano che, nel corso dei primi 10 mesi del 2022, sulla rete autostradale a pedaggio, sono stati percorsi 70,6 miliardi di veicoli km, in crescita del 12,4% rispetto al 2021. Il trend positivo ha riguardato sia i veicoli leggeri (+15,5% verso lo stesso periodo del 2021), sia i veicoli pesanti (+3,9% verso stesso periodo del 2021).

Per quanto riguarda il mercato delle auto, il 2022 è stato uno fra gli anni più critici. Le immatricolazioni nel corso dell'anno sono state complessivamente circa 1,3 milioni, in calo del 9,7% rispetto al 2021 e del 31,3% rispetto al 2019, l'anno prima della pandemia. È tuttavia da segnalare che a partire da agosto 2022 si sono verificate 5 successive variazioni di segno positive, culminate con il +21% di dicembre 2022. L'inversione di tendenza è dovuta al miglioramento delle

38 Isfort, 19° Rapport sulla mobilità degli italiani, dicembre 2022.

forniture di microchip, che continuerà anche corso del 2023, con benefici effetti sulle vendite. Il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a due milioni di unità annue, appare tuttavia ancora molto lontano.

Con riferimento al trasporto aereo europeo, i dati più recenti pubblicati Eurocontrol[39] hanno confermato la resilienza del settore che, malgrado il complesso contesto globale (Covid, guerra in Ucraina, crisi economica), ha totalizzato nel 2022 circa 9,3 milioni di voli, pari all'83% del livello toccato nel 2019, anno precedente la crisi pandemica, che ne fece registrare 11,2 milioni. Il rimbalzo rispetto al 2021 (+3,1 milioni) è stato conseguito grazie all'andamento delle compagnie a basso costo e alle destinazioni dell'Europa meridionale. L'Analysis Paper stima per il 2023 un ulteriore consolidamento del traffico, al 92% dei livelli pre-Covid, e, secondo uno scenario di base che tiene conto della debole crescita economica, delle pressioni dell'inflazione e della continuazione della guerra in Ucraina, con i suoi impatti anche in termini economici, il pieno recupero del traffico aereo ai livelli pre-Covid è previsto per il 2025.
Secondo i dati pubblicati da Assaeroporti, gli aeroporti italiani hanno chiuso il 2022 con 164,6 milioni di passeggeri, più del doppio rispetto a quelli del 2021 (+104,1%), anno in cui, tra effetti della pandemia e restrizioni alla circolazione, furono solo 80,7 milioni.
Lo scostamento rispetto al periodo pre-Covid del 2019, quando si raggiunsero i 193 milioni di passeggeri, vede ancora una contrazione del 14,7%, ma il gap si è progressivamente ridotto nel corso del 2022, passando dal -39% del primo trimestre al -12% del secondo, fino all'eccellente andamento dei mesi estivi (-7%), seguito dal -9% degli ultimi mesi dell'anno. A trascinare la ripresa sono stati gli aeroporti medi e piccoli, molti dei quali hanno superato i livelli del 2019.
In crescita anche il traffico aereo merci, che si è attestato al +1,9% rispetto al 2021[40] e su valori analoghi a quelli pre-Covid (+0,3% sul 2019), con oltre il 70% delle merci transitate per lo scalo di Malpensa che conferma la leadership nazionale.

Questi ultimi anni hanno rappresentato per la logistica in generale e per il settore del trasporto delle merci su nave, in particolare, un periodo di notevole complessità.
Prima la pandemia con le sue ricadute negative sulle attività produttive forzatamente interrotte dai lockdown sanitari, poi le criticità legate alle catene di approvvigionamento globale (supply chains), con i colli di bottiglia dovuti alla scarsità di container e il valore dei noli arrivato a livelli da record a fine 2021. Infine, nel corso di tutto il 2022, le tensioni generate dal conflitto russo-ucraino e la crisi energetica. Le sanzioni che l'Europa ha posto in atto nei confronti della Russia hanno inciso sull'andamento dei volumi dei container movimentati nei porti che operano nel Nord Europa o che si affacciano sul Mediterraneo, seppur in diversa misura in ragione delle particolari rotte intercettate. In particolare, si è verificata una forte ricaduta negativa sul porto di Rotterdam, il principale porto europeo.
A partire dalla primavera del 2022, inoltre, ha cominciato a manifestarsi una frenata nella domanda globale, con il calo progressivo dei container spediti dalla Cina verso Europa e Stati Uniti. A tale flessione è corrisposto un repentino calo dei noli marittimi, con l'indice Drewry relativo ai noli spot che si è riportato, a fine 2022, su un valore pari a meno di un quinto rispetto alla quotazione di fine 2021, cancellando così quasi del tutto le distorsioni legate al Covid.
Secondo le stime preliminari condotte da Shipping Italy – tra i maggiori terminalisti italiani – il traffico containerizzato movimentato nei porti italiani nel corso del 2022 si è attestato intorno a una quota di circa 11 milioni di Teu, analoga a quella del 2021.

[39] Eurocontrol, Analysis Paper: Performance 2022 - Outlook 2023, gennaio 2023
[40] Fonte Assaeroporti, variazione al netto dei servizi postali. Lo scostamento complessivo cumulato dicembre 2022 è pari a +1,7%.

Con circa 3,4 milioni di teu (+7% verso il 2021) lo scalo di Gioia Tauro si conferma nel 2022 il primo porto italiano in termini di volumi trasportati.

Considerando i dati parziali relativi ai primi 9 mesi del 2022, i porti di Genova, Savona e Vado Ligure hanno mostrato, nel loro complesso, un leggera flessione dei container movimentati rispetto al corrispondente periodo del 2021 (-1,2%). In calo anche il dato relativo al porto di La Spezia, che nel 2022 ha mostrato una flessione dell'8,2% rispetto al 2021. Con riferimento ai porti adriatici, i dati rilevati per i porti di Trieste, Venezia e Ravenna, indicano una crescita rispettivamente del +16%, del +3,9% e del +9,4% in termini di Teu rispetto al 2021, mentre appare in lieve flessione l'andamento di Ancona (-1% rispetto al 2021).

Per quanto riguarda il settore crocieristico, il 2022, soprattutto grazie al brillante andamento registrato nei mesi estivi, ha segnato la definitiva ripresa del settore.

In base ai dati riportati dalla società di ricerca e consulenza per il turismo Risposte e Turismo[41], il 2022 ha fatto segnare una variazione positiva del 257% rispetto al 2021 nel traffico passeggeri e del 220% negli accosti. I passeggeri complessivamente accolti nel 2022 sono stati 9,3 milioni, con quasi 4.900 toccate nave in 57 porti.

Secondo "Risposte e Turismo" il 2023 sancirà il definitivo ritorno ai valori pre-Covid con un volume stimato di circa 12,4 milioni di passeggeri e quasi 5 mila toccate nave in più rispetto al 2022.

Focus sulla gestione dell'infrastruttura

Il Gruppo FS Italiane dispone, in Italia, di una rete infrastrutturale, ferroviaria e stradale, di quasi 50 mila km distribuita capillarmente su tutto il territorio nazionale assicurando, attraverso il potenziamento degli standard di qualità e sicurezza, la connettività e l'integrazione del Paese.

Al 31 dicembre 2022 l'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita dalla società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) del Gruppo FS Italiane secondo il D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000, ammontava a 16.829 km. A quella data, 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, era la seguente:

- 6.464 km di linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico;
- 9.415 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 erano distribuite per 7.731,3 km, pari al 45,9% del totale, mentre le linee erano elettrificate per 12.184,2 km (72,4% del totale).

La lunghezza complessiva dei binari ammontava a 24.560,2 km, di cui 1.467,2 km di binari di rete Alta Velocità/Alta Capacità.

LUNGHEZZA DELLA RETE FERROVIARIA GESTITA DA RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (KM)

2022	2021
16.829	16.832

LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI GESTITI DA RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (KM)

2021	2022
24.560	24.564

[41] "Il traffico crocieristico in Italia nel 2022 e le previsioni per il 2023", Risposte e Turismo, febbraio 2023.

Tutte le linee della rete RFI sono dotate di un sistema di manutenzione completo e preventivo ed attrezzate con tecnologie innovative di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria di RFI una tra le più sicure d'Europa. In particolare, al 31 dicembre 2022, 13.324 km di rete erano attrezzati con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) - di cui 57 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT - che tiene conto degli spazi di frenata e delle prestazioni dei treni per determinare la distanza di sicurezza. Le linee ad Alta Velocità sono invece dotate del sofisticato sistema di gestione e controllo del traffico ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System) di livello 2, basato su standard europeo ed in grado di garantire in sicurezza la circolazione interoperabile dei treni fino a 300 km/h con l'adozione di funzionalità e tecnologie all'avanguardia. In particolare, l'ERTMS è un sistema di segnalamento digitale che controlla il distanziamento dei treni, generando una frenata automatica in caso di riduzione della distanza fra i convogli. Attualmente questa tecnologia è applicata a circa 878,4 km di Alta Velocità.

Il Polo Infrastrutture del Gruppo FS, composto da Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie del Sud-Est, Anas e Italferr (la società di ingegneria del Gruppo) e le loro controllate, riveste un ruolo di primo piano nell'attuazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). L'obiettivo è ridurre le distanze e i divari tra il Nord e il Sud e tra le aree urbane e interne del Paese, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali.
Nel corso del 2022 RFI e Anas hanno aggiudicato contratti rispettivamente per circa 10,6 e 4,3 miliardi di euro. A causa degli extra-costi da rincari di materie prime ed energia, le stazioni appaltanti hanno adeguato i costi delle opere e ricalendarizzato le gare in programma. I principali investimenti infrastrutturali sono andati alle linee Alta Velocità (Terzo valico, Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina).
I fondi del PNRR prevedono anche interventi mirati ad aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, consentendo di aumentare la produttività dell'infrastruttura ferroviaria stessa. La parte più consistente di questi interventi tecnologici riguarda l'estensione dell'ERTMS all'intera rete ferroviaria, una misura in grado di accrescere non solo la sicurezza di esercizio ma anche la capacità delle linee, consentendo il passaggio di un numero maggiore di treni e una migliore puntualità.
Al 31 dicembre 2022 le imprese ferroviarie "operative", legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata da ANSFISA o dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), ai sensi del 4° pacchetto ferroviario (Direttiva (UE) 2016/798, recepita in Italia con il D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50), erano distinte in[42]:

- 20 per il solo trasporto merci;
- 12 per il solo trasporto viaggiatori;
- 9 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci.

Nel corso del 2022 sulla rete ferroviaria nazionale hanno circolato in media oltre 9.500 treni al giorno, per un volume complessivo annuo di circa 371 milioni di km percorsi, in crescita di circa il 7% rispetto al 2021 e, in valore assoluto, sugli stessi valori dell'analogo periodo pre-Covid del 2019.

Sul territorio nazionale, oltre alla rete RFI, il Gruppo FS Italiane gestisce anche circa 474 km di linea delle Ferrovie del Sud Est. La rete FSE, elettrificata per 48 km e quasi interamente a semplice binario, attraversa le province della Puglia includendo otto collegamenti: Bari-Taranto (113 km), Mungivacca-Putignano (44 km), Martina Franca-Lecce (103 km),

[42] Banca dati ERADIS, gestita da ERA

Novoli-Garigliano (75 km), Casarano-Gallipoli (23 km), Lecce-Gallipoli (53 km), Zollino-Garigliano (47 km) e Maglie-Otranto (19 km), con un'offerta nel corso del 2022 di circa 3,6 milioni di treni km.
All'estero, il Gruppo FS Italiane, attraverso la controllata Netinera, gestisce circa 300 km di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. La produzione realizzata nel corso del 2022 è stata di circa 37,5 milioni di treni km.

Riguardo all'infrastruttura stradale, il Gruppo FS Italiane gestisce attraverso la controllata Anas circa 32.400 km di strade statali, di cui circa 1.575 km di autostrade e raccordi autostradali.

Il sistema di monitoraggio centralizzato denominato PANAMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi) ha riscontrato, lungo la rete stradale principale Anas, una tendenza positiva nel segmento dei veicoli totali con una crescita del valore medio annuale dell'IMR (Indice di mobilità rilevata) di circa l'8% rispetto al 2021 mentre, in controtendenza, i veicoli pesanti hanno fatto registrare una diminuzione dell'1,1%.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Nel corso del 2022 si è andata consolidando una crescita di mobilità che ha interessato tutte le modalità, compresa quella ferroviaria. La ripresa della domanda di servizi ferroviari ha cominciato a diventare significativa tra febbraio e marzo 2022 quando, dopo un picco di contagi registrato a inizio anno a causa della contagiosissima variante omicron, la gestione della pandemia di Covid-19 ha visto venire meno il proprio carattere emergenziale. Nel corso dei mesi estivi, con la piena ripresa dei flussi turistici e nazionali e internazionali, i livelli di domanda di servizi ferroviari sono tornati a quelli pre-Covid del 2019, stabilizzandosi su valori significativi anche nell'ultimo scorcio dell'anno. Va tuttavia segnalato che, rispetto all'omologo periodo pre-pandemia del 2019, i volumi di viaggiatori chilometro trasportati nel corso del 2022 continuano a scontare una flessione. Considerando i servizi ferroviari offerti da Trenitalia, lo scostamento è pari a circa il -23% per i servizi a mercato long haul, al -9% per i servizi contribuiti long haul e al -28% per i servizi short haul.
Nel corso del 2022, il Gruppo FS Italiane, oltre a confermare il proprio impegno per la sicurezza sanitaria di passeggeri e dipendenti, ha proseguito l'azione di rinnovamento della flotta di treni regionali – che si avvia a diventare la più giovane e moderna di Europa – e merci, ed ha avviato nuove iniziative per rafforzare l'offerta sul territorio nazionale ed estero. In particolare, il Gruppo FS Italiane ha potenziato la presenza in Francia con nuove coppie di Frecciarossa 1000 tra Lione e Parigi (che si aggiungono ai collegamenti di andata e ritorno fra Parigi e Milano) e il 25 novembre 2022 è sbarcato in Spagna con i primi collegamenti Alta Velocità fra Madrid, Barcellona e Saragozza, cui hanno fatto seguito successivi collegamenti fra Madrid, Valencia e Cuenca.
Inoltre, il Gruppo FS ha manifestato il proprio sostegno in favore dell'emergenza in Ucraina, organizzando due treni speciali di Mercitalia Rail adibiti al trasporto di aiuti umanitari e di mezzi antincendio donati dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ai colleghi ucraini.
Nel trasporto su rotaia i dati complessivi dei viaggiatori mostrano una crescita significativa della domanda collettiva (+60,8% rispetto al 2021, in termini di viaggiatori km), mentre i volumi di traffico merci si collocano sugli stessi livelli dello scorso anno (+0,4% rispetto al 2021, in termini di tonnellate km).
I volumi di traffico passeggeri su rotaia realizzati nel 2022 sono stati pari a 34,6 miliardi di viaggiatori km, di cui circa l'86% relativi alla società Trenitalia SpA, leader in Italia nei servizi di mobilità e tra i principali operatori ferroviari in Europa. In ambito nazionale, ha contribuito anche la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl. La restante quota, realizzata in ambito europeo, si è raggiunta grazie al gruppo Netinera, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano in Germania, alla società Hellenic Train, operativa in Grecia, alla società Trenitalia c2c Limited, che effettua il trasporto passeggeri in Gran Bretagna tra Londra e l'Essex, alla società Trenitalia

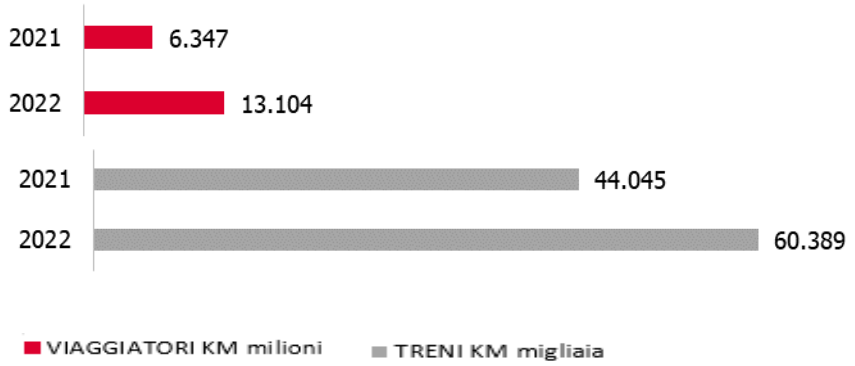
France, attiva in Francia con collegamenti tra Milano, Torino, Lione e Parigi e alla società ILSA che, da fine novembre 2022, è operativa in Spagna.

Nel dettaglio, il segmento dei servizi long haul ha registrato un balzo considerevole dei volumi di passeggeri trasportati. L'incremento rispetto al 2021 è stato pari all'89,6%, soprattutto grazie alla ripresa della domanda dei servizi a mercato (+106,5%), agevolata dalla ripresa della mobilità generale e dall'allentamento quasi completo delle restrizioni alla mobilità e delle limitazioni alla capienza massima, che nel 2021 penalizzavano ancora fortemente questa tipologia di servizio. Anche il servizio universale contribuito – il cui modello di offerta è definito dalla committenza pubblica – ha fatto segnare una netta ripresa dei volumi di passeggeri trasportati (+50,3% rispetto al 2021).

La produzione dei servizi long haul è risultata pari a 88,8 milioni di treni-km, in crescita del 24,7% rispetto al 2022, grazie al forte recupero dell'offerta di servizi a mercato (+37,1%).

Trasporto *Long Haul* - Universale contribuito*

Trasporto *Long Haul* - Mercato*

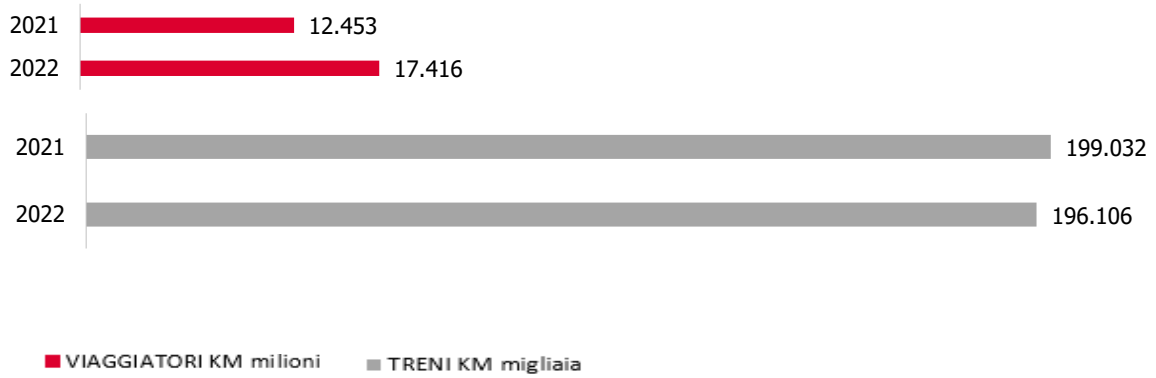


(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Nel trasporto regionale la domanda soddisfatta nel 2022 è stata pari a circa 17,4 miliardi di viaggiatori km, sia in Italia che all'estero, in crescita del 39,9% rispetto all'anno precedente, a fronte di una produzione in lieve calo (-1,5%).

Come per i servizi long haul, l'andamento positivo della domanda nel trasporto regionale è stato una conseguenza della ripresa dei livelli di mobilità, mentre nel 2021 restrizioni alla mobilità e ai limiti alla capienza a bordo rappresentavano ancora un fattore di forte penalizzazione per i viaggi con i treni regionali.

Trasporto *Short Haul**



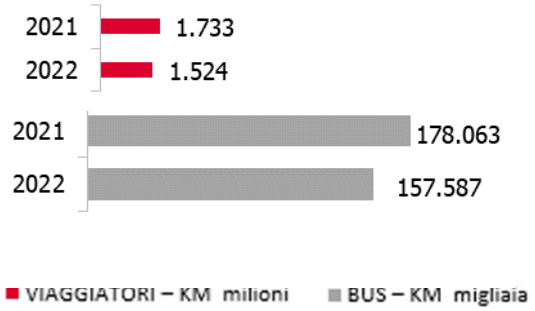
(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Il Gruppo FS Italiane 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 riferimento al trasporto pubblico locale urbano, il Gruppo FS Italiane ha soddisfatto complessivamente, nel corso del 2022, una domanda di circa 1,5 miliardi di viaggiatori km (-12,1% in confronto al 2021), con un'offerta di circa 158 milioni di bus km (-11,5% in confronto al 2021). Lo scostamento negativo è dovuto ad una variazione del perimetro offerto (cessione del Ramo Toscana).

Il perimetro del business TPL gomma è accentrato soprattutto nella controllata Busitalia-Sita Nord Srl, che gestisce, direttamente e indirettamente, il trasporto urbano ed extraurbano in varie regioni del Paese e il trasporto TPL in Olanda attraverso la società Qbuzz. L'offerta complessiva viene inoltre integrata dai servizi automobilistici delle Ferrovie del Sud Est in Puglia, dalle società del gruppo Netinera in Germania e dai collegamenti automobilistici su alcune tratte gestiti da Hellenic Train in Grecia.

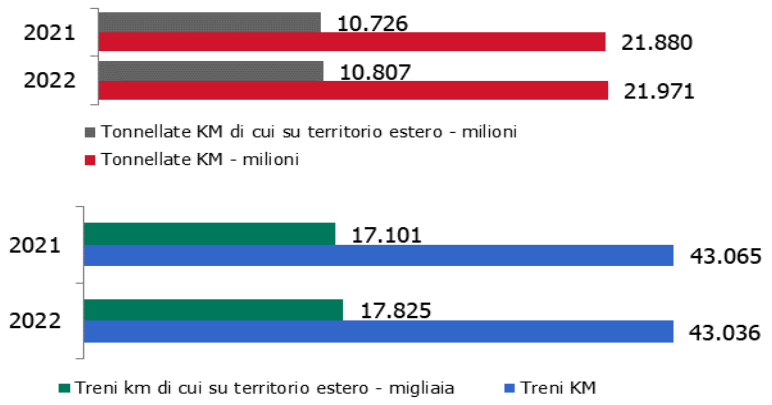
Trasporto su gomma*



(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Con riferimento al traffico merci, nel corso del 2022 gli scambi internazionali hanno sofferto l'instabilità generata dal conflitto russo-ucraino e l'indebolimento dell'economia in Cina.
Trainata dalla domanda interna, la crescita dell'attività economica in Italia è stata tuttavia ampiamente superiore alle attese e ha sostenuto i volumi di traffico merci realizzati dalle società del Gruppo FS Italiane, in territorio nazionale ed estero, che hanno mostrato un andamento in linea con quello del 2021, attestandosi a poco meno di 22 miliardi di tonnellate km, a fronte di una produzione di 43 mila treni km.

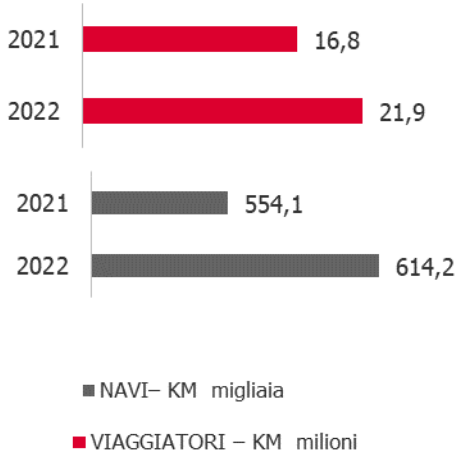
Trasporto merci*



(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Oltre al trasporto ferroviario e al TPL, il Gruppo FS Italiane, al fine di garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari, gestisce i collegamenti via mare tra il continente e la Sicilia, attualmente effettuati dalle navi bidirezionali di Bluferries[43], dedicate al trasporto marittimo di passeggeri, autoveicoli e merci, e dalla società Blu Jet[6], con l'utilizzo di nuovi mezzi navali veloci, e il collegamento interno sul lago Trasimeno effettuato dalla società Busitalia.
Nel 2022 il Gruppo FS Italiane ha soddisfatto, in questo particolare segmento, una domanda di circa 21,9 milioni di viaggiatori km, in crescita del 30,4% rispetto al 2021, con un'offerta di circa 614,2 mila navi km.

Trasporto marittimo



I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

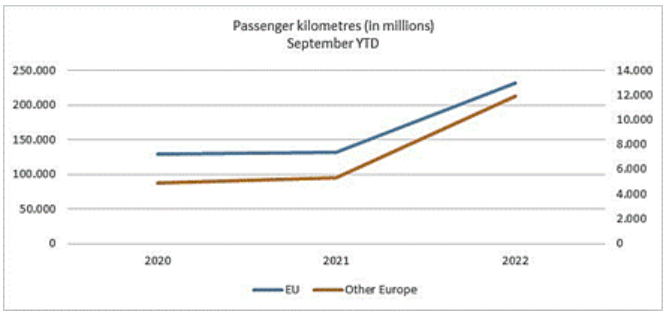
Nel corso del 2022 i principali temi che hanno maggiormente richiamato l'attenzione nell'ambito del sistema ferroviario europeo sono stati il conflitto in Ucraina e i prezzi dell'energia elettrica.

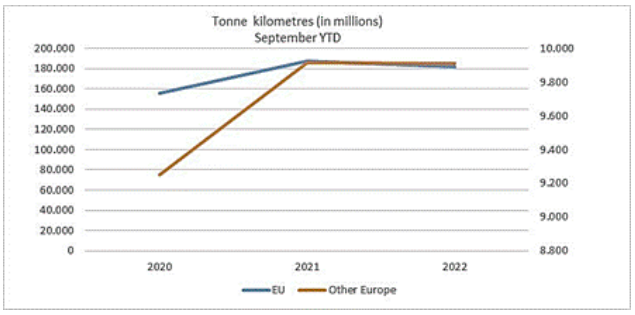
Con riferimento alla guerra fra Russia e Ucraina, dall'inizio dell'invasione le ferrovie europee hanno fornito aiuti umanitari ed emesso oltre 3,5 milioni di biglietti gratuiti per i rifugiati. Il CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) ha espresso solidarietà ai rifugiati a più riprese e offerto sostegno concreto con spedizioni di aiuti da parte dei propri Paesi membri, in particolare da PKP (ferrovie polacche). A queste iniziative ha partecipato anche il Gruppo Ferrovie dello Stato, attraverso la società Mercitalia Rail che ha organizzato, nell'aprile scorso, due treni merci per fornire supporto in loco.

Per quanto riguarda il tema dei prezzi dell'energia elettrica, negli ultimi mesi del 2022 il CER ha in più occasioni[44] posto all'attenzione della Commissione europea che le ferrovie europee, in quanto modalità di trasporto ampiamente elettrificata, hanno risentito in modo significativo degli elevati prezzi dell'energia, dovendo fronteggiare costi annuali aggiuntivi, stimati nell'ordine dei 10 miliardi di euro per il settore. In assenza di interventi da parte degli Stati membri e senza sostegni sufficienti per le imprese ferroviarie, i prezzi elevati dell'energia potrebbero determinare un effetto distorsivo sulla ripartizione modale, favorendo modalità di trasporto dipendenti da petrolio e ad elevate emissioni.
Il 14 dicembre 2022 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio sulla proposta *REPowerEU*, il piano che mira a rafforzare l'autonomia strategica dell'Unione diversificando l'approvvigionamento energetico. Sono previste forme di sostegno ai trasporti a zero emissioni e alle relative infrastrutture, comprese le ferrovie, accogliendo le istanze del CER.

Secondo i dati provvisori dell'UIC (Union Internationale des Chemins de fer), nei primi 9 mesi del 2022 i volumi di traffico passeggeri nell'area EU hanno registrato una netta crescita rispetto al corrispondente periodo del 2021 (+75,7% vs gennaio-settembre 2021); tale andamento, coerente con la ripresa della mobilità complessiva e con l'allentamento ormai definitivo delle restrizioni alla mobilità, è dipeso prevalentemente dall'ottima performance di DB, RENFE e SNCF che, al termine dei primi nove mesi del 2022, hanno visto segnare una crescita dei volumi di passeggeri chilometro trasportati rispettivamente del +84,5%, del +63,9% e del +40,4% verso il corrispondente periodo del 2021.

[44] Lettera aperta del CER alla Commissione Europea, ottobre 2022; Appello del CER ai Ministri dell'Energia, dicembre 2022





Nota: i passeggeri km e le tonnellate km di Other Europe sono rappresentati nella scala destra dei grafici
Fonte: UIC – dati relativi alle IF associate

Con riferimento al traffico merci, in base all'ultimo aggiornamento fornito da UIC, relativo al periodo gennaio-settembre 2022, le tonnellate km trasportate nell'area EU hanno mostrato un andamento in lieve diminuzione (-3,2%) rispetto all'analogo periodo del 2021.

Le migliori performance rispetto al corrispondente periodo del 2021 sono state realizzate dalla tedesca DB (+1,4%) e della ceca CD Cargo (+7%), mentre SNCF ha visto una flessione del -7,7%.

Evoluzione della normativa europea

Nel seguito una sintesi dell'evoluzione normativa europea e del quadro regolamentare di interesse del Gruppo.

Decisione del Consiglio 2022/264 e Regolamento del Consiglio 2022/262 del 23 febbraio 2022 sul Divieto di transazioni su nuovi titoli e strumenti finanziari con la Federazione Russa, il suo governo, la Banca Centrale Russa e le entità controllate. Misura di natura sanzionatoria che impone restrizioni per quanto riguarda l'accesso al mercato dei capitali, in particolare vietando il finanziamento della Russia, del suo governo e della sua Banca centrale nonché il divieto di erogazione di nuovi prestiti o crediti e l'acquisto, la vendita, la prestazione di servizi di investimento, o l'assistenza all'emissione, e qualunque altra negoziazione su valori mobiliari e strumenti del mercato monetario emessi dopo il 9 marzo 2022.

Regolamento (UE) 2022/312 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2022 che modifica il regolamento (UE) 2020/1429 per quanto riguarda la durata del periodo di riferimento per l'applicazione delle norme temporanee relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria al fine di prorogare le misure d'urgenza al giugno 2022, con applicazione retroattiva al primo gennaio 2022, e per rinviare la fine dei poteri di delega in materia di aiuti d'emergenza Covid-19 nel settore ferroviario in capo alla Commissione al 31 dicembre 2023.

Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture. Tale Direttiva istituisce principi di armonizzazione delle normative sulla fiscalità applicata agli operatori del trasporto stradale e una differenziazione delle accise sulla base delle tipologie di veicolo e delle emissioni inquinanti, delle emissioni CO_2 e dell'impatto sul sistema viario, al fine di incoraggiare l'impiego di veicoli che rispettino di più l'ambiente e il sistema viario e la transizione industriale e climatica collegata.

Comunicazione della Commissione del 24 marzo 2022 sul Quadro temporaneo delle misure sugli Aiuti di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina. Tale comunicazione, mirata ad affrontare le ripercussioni sul mercato interno e sulle catene di approvvigionamento causate dalla crisi geopolitica, è finalizzata a specificare quali sono i criteri utilizzati per la valutazione della compatibilità con il mercato interno delle misure di Aiuto di Stato che gli Stati membri possono adottare per porre rimedio alle ripercussioni economiche dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina e delle conseguenti sanzioni economiche imposte dall'UE e dai suoi partner internazionali e delle contromisure adottate, ad esempio dalla Russia. Con essa si definisce una risposta economica coordinata degli Stati membri e delle istituzioni dell'UE per preservare le attività economiche e i posti di lavoro e agevolare gli adeguamenti strutturali necessari in risposta alla nuova situazione economica creata dall'aggressione militare russa contro l'Ucraina.

Documento inserito in Gazzetta Ufficiale dell'UE C 162 del 13 aprile 2022 sullo stato delle entrate e delle spese dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie per l'esercizio 2022 che riferisce nel dettaglio gli assetti di bilancio dell'Agenzia Europea per le Ferrovie, con rilievo specifico dei proventi derivanti da tasse e oneri, dei contributi Eurounitari, delle entrate dei servizi forniti a titolo oneroso e delle voci di spesa e di uscita dell'Agenzia per gli anni 2020, 2021, 2022.

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni del 12 maggio 2022 su un Piano d'azione per l'istituzione di corridoi di solidarietà UE-Ucraina per agevolare le esportazioni agricole dell'Ucraina e gli scambi bilaterali con l'UE, finalizzata a creare rotte logistiche alternative utilizzando tutti i modi di trasporto per collegare l'UE all'Ucraina.

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni del 18 maggio 2022 sul piano strategico REPower EU, che – in risposta alla crisi Ucraina - mira a ridurre rapidamente la dipendenza dell'Unione europea dai combustibili fossili russi, imprimendo un'accelerazione alla transizione verso l'energia pulita e unendo le forze per giungere a un sistema energetico più resiliente e a una vera Unione dell'energia.

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni del 22 maggio 2022 su un Piano di emergenza per i trasporti che – in risposta agli effetti perduranti della crisi di Covid-19 e della crisi collegata alla guerra in Ucraina - propone un pacchetto di strumenti per affrontare qualsiasi tipo di crisi del settore dei trasporti, ed è la risposta all'invito con cui il Consiglio ha chiesto alla Commissione di elaborare un piano di emergenza per il settore europeo del trasporto di merci in caso di pandemia o altre gravi crisi.

Regolamento Delegato della Commissione europea (UE) 2022/1036 del 29 giugno 2022 che modifica il Regolamento (UE) 2020/1429 per quanto riguarda la proroga del periodo di riferimento e che stabilisce norme temporanee sull'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al capo IV della Direttiva 2012/34/UE al fine di prorogare le misure d'urgenza al 31 dicembre 2022.

Regolamento (UE) 2022/1369 del Consiglio del 5 agosto 2022 relativo a misure coordinate di riduzione della domanda di gas che la Commissione ha presentato nel quadro del piano REPowerEU, inteso ad affrancare l'Unione dalla dipendenza dai combustibili fossili russi al più tardi entro il 2027. Tale Regolamento mira a far fronte a una situazione di difficoltà nell'approvvigionamento di gas e prevede il miglioramento del coordinamento, del monitoraggio e della comunicazione relativi alle misure nazionali di riduzione della domanda di gas e la possibilità per il Consiglio di dichiarare, su proposta della Commissione, lo stato di allarme dell'Unione come livello di crisi specifico dell'Unione, facendo scattare l'obbligo di riduzione obbligatoria della domanda in tutta l'Unione.

Regolamento (UE) 2022/1854 del Consiglio del 6 ottobre 2022 relativo a un intervento di emergenza per far fronte ai prezzi elevati dell'energia per mezzo di misure eccezionali, mirate e limitate nel tempo, finalizzate a introdurre un tetto sui ricavi di mercato che alcuni produttori ricevono dalla produzione di energia elettrica, ridistribuendo in modo mirato ai clienti finali di energia elettrica. Tali misure sono anche mirate a consentire agli Stati membri di applicare misure di intervento pubblico nella fissazione dei prezzi di fornitura dell'energia elettrica ai clienti civili e alle PMI e a istituire norme per un contributo di solidarietà temporaneo obbligatorio alimentato dalle imprese e dalle stabili organizzazioni dell'Unione che svolgono attività nei settori del petrolio greggio, del gas naturale, del carbone e della raffinazione, al fine di contribuire all'accessibilità economica dell'energia per le famiglie e per le imprese.

Regolamento (UE) 2022/1925 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 settembre 2022 relativo a mercati equi e contendibili nel settore digitale e che modifica le Direttive (UE) 2019/1937 e (UE) 2020/1828 (regolamento sui mercati digitali) finalizzato a contribuire al corretto funzionamento del mercato interno mediante norme volte a garantire la contendibilità e l'equità per i mercati nel settore digitale in generale e per gli utenti commerciali e gli utenti finali dei servizi di piattaforma di base forniti in particolare dai "gatekeeper". Tale Regolamento mira a contrastare le pratiche sleali di questi ultimi e la disparità che ne consegue tra le condizioni della concorrenza nell'UE a discapito dell'integrazione del mercato interno. Stabilisce dunque a livello dell'Unione europea una serie mirata di obblighi giuridici armonizzati per garantire mercati digitali equi e contendibili che prevedano la presenza di gatekeeper a vantaggio dell'economia e dei consumatori dell'Unione.

Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 relativa a misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione, recante modifica del Regolamento (UE) 910/2014 e della Direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la Direttiva (UE) 2016/1148 (Direttiva NIS 2) e mira a eliminare le divergenze tra gli Stati membri nell'attuazione degli obblighi di gestione dei rischi cibernetici, in particolare stabilendo norme minime riguardanti il funzionamento di un quadro normativo coordinato, istituendo meccanismi per una cooperazione efficace tra le autorità responsabili in ciascuno Stato membro, aggiornando l'elenco dei settori e delle attività soggetti agli obblighi in materia di cybersicurezza e prevedendo mezzi di ricorso e misure di esecuzione effettivi che siano funzionali all'efficace applicazione di tali obblighi.

Direttiva (UE) 2022/2557 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la Direttiva 2008/114/CE del Consiglio, e crea un quadro generale armonizzato per assicurare la resilienza dei soggetti critici rispetto a tutti i rischi, naturali e di origine umana, accidentali e intenzionali, ai fini della protezione della fornitura dei servizi essenziali nel mercato interno. La nuova direttiva stabilisce una molteplicità più ampia dei settori coinvolti e stabilisce meccanismi volti ad assicurare il miglioramento della cooperazione transfrontaliera tra le autorità competenti per la protezione delle infrastrutture e dei servizi gestiti dai soggetti critici.

Regolamento (UE) 2022/2496 del Consiglio del 15 dicembre 2022 recante modifica del regolamento UE 2020/2093 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 recante modifiche finalizzate ad assicurare il sostegno all'Ucraina alla luce del contesto di forte instabilità causato dalla guerra con la Russia, e che prevede una soluzione di finanziamento strutturata per gli anni 2023 e 2024, al fine di garantire un sostegno finanziario continuo all'Ucraina estendendo il meccanismo esistente sotto forma di garanzia del bilancio dell'Unione tale da coprire l'assistenza finanziaria all'Ucraina nel breve termine per un importo massimo di 18 000 000 000 di euro.

Decisione n. 2/2021 del Comitato dei Trasporti Terrestri Comunità Svizzera del 21 dicembre 2022 che modifica l'allegato 1 dell'accordo internazionale fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e proroga la durata degli effetti della decisione n. 2/2019 relativa alle misure transitorie per la proroga delle deroghe sull'implementazione delle Specifiche tecniche per l'interoperabilità (direttive del Consiglio dell'UE e del Parlamento europeo 2016/297 e 2016/798) e per le deroghe all'applicazione della normativa sulle norme uniformi per il trasporto di merci pericolose al 31 dicembre 2023 (Direttiva (UE) 2022/1999 e Direttiva 2008/68/CE).

Regolamento (UE) 2022/2577 del Consiglio del 22 dicembre 2022 che istituisce il quadro per accelerare la diffusione delle energie rinnovabili, finalizzato ad agevolare la riduzione necessaria della domanda di energia sostituendo le forniture di gas naturale con energia da fonti rinnovabili e ad aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento. Il Regolamento introduce misure urgenti e mirate per ridurre la volatilità dei prezzi e la domanda di gas naturale, senza comprimere la domanda complessiva di energia; velocizzare le procedure autorizzative relative ad apparecchiature per l'energia solare su strutture artificiali, accelerando al contempo l'installazione di impianti solari su piccola scala, anche in favore di auto-consumatori di energia rinnovabile ed auto-consumatori collettivi.

Regolamento (UE) 2023/435 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 febbraio 2023 che modifica il Regolamento (UE) 2021/241 per quanto riguarda l'inserimento di capitoli dedicati al piano REPowerEU nei piani per la ripresa e la resilienza e che modifica il Regolamento (UE) 2021/1060, il Regolamento (UE) 2021/2115, la Direttiva 2003/87/CE e la Decisione (UE) 2015/1814 (COM (2022)0231, che disciplina l'inserimento dei capitoli all'interno dei piani nazionali di ripresa e resilienza finalizzati ad aumentare la quota di energie sostenibili e rinnovabili nel mix energetico, affrontando le strozzature delle infrastrutture energetiche. Il Regolamento dispone l'utilizzo delle risorse generate mediante l'attuazione della Direttiva ETS 2003/87/CE, nonché l'impiego di una certa quota di risorse proveniente dai programmi finanziari europei, incluso il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale ai fini del rafforzamento dell'indipendenza energetica dell'UE e dei Paesi Membri.

Comunicazione della Commissione (UE) 2023/63 del 1° febbraio 2023 al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio dell'UE, al Comitato delle Regioni e al Comitato economico e sociale su un piano industriale del Green Deal europeo per l'era della neutralità climatica ("net zero age"), che introduce una serie di iniziative strategiche finalizzate a realizzare la competitività internazionale dell'industria e della manifattura europea alla luce degli obiettivi del Green Deal in ambito di semplificazione amministrativa, accesso ai fondi, competenze, e del mercato aperto per catene del valore resilienti.

Comunicazione della Commissione (UE) 2023/99 del 22 febbraio 2023 al Parlamento europeo e al Consiglio sul Piano di Ripresa e Resilienza: resoconto di due anni dall'adozione del piano, finalizzata a descrivere lo stato dell'arte dell'implementazione dello strumento di Ripresa e Resilienza sottolineando le prassi necessarie ad assicurare una implementazione di successo di quest'ultimo negli anni a venire e a spiegare le metodologie che verranno osservate in caso di modifiche ai piani e sospensione dei pagamenti.

Evoluzione dei procedimenti avviati dalle Autorità comunitarie o di carattere europeo

Nel seguito una sintesi dell'evoluzione delle decisioni riferite a procedimenti avviati dalle Autorità comunitarie o di carattere europeo di interesse specifico del Gruppo.

Decisione della Commissione europea del 2 marzo 2022, caso SA.62394 – autorizzazione del regime di aiuti dell'Italia che indennizza gli operatori commerciali del trasporto ferroviario di passeggeri per i danni subiti a causa della pandemia di Covid-19. In data 2 marzo 2022 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 11 maggio 2022, con cui ha autorizzato la spesa di 687 milioni di euro al fine di compensare le imprese che effettuano in Italia servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico per i danni subiti a causa dell'emergenza Covid-19 nel periodo 1° luglio 2020-30 aprile 2021. Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'art. 107, paragrafo 2, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione

europea (TFUE), che consente di indennizzare i danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali. La misura oggetto della Decisione – che fa seguito a un regime analogo già autorizzato in precedenza con riferimento al periodo 8 marzo-30 giugno 2020 – è stata prevista a livello nazionale dalle seguenti norme:

- l'art. 214, commi 3-7, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (DL Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge n. 77 del 17 luglio 2020, per quanto riguarda il periodo 1° luglio-31 dicembre 2020;
- l'art. 1, commi 675-678, della Legge n. 178 del 30 dicembre 2020 (Legge di Bilancio per l'anno 2021), per quanto riguarda il periodo 1° gennaio-30 aprile 2021.

Decisione della Commissione europea dell'8 giugno 2022, caso SA.101273 – autorizzazione del regime di aiuti dell'Italia che finanzia l'acquisto di mezzi intermodali utilizzati in interporti e terminali intermodali. In data 8 giugno 2022 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 13 giugno 2022, con cui ha autorizzato la spesa di 55 milioni di euro al fine di finanziare una parte dei costi sostenuti dagli operatori di interporti e terminali intermodali per l'acquisto di mezzi intermodali per la movimentazione delle merci (transtainer/gru, reack stacker e locotrattori). Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'art. 93 del TFUE, che dichiara compatibili gli aiuti concessi per le necessità del coordinamento dei trasporti. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dall'art. 1, comma 2, lett. c), punto 4, del Decreto Legge n. 59 del 6 maggio 2021.

Decisione della Commissione europea del 17 giugno 2022, caso SA.102270 – autorizzazione del regime di aiuti dell'Italia che dispone una riduzione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico. In data 17 giugno 2022 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 20 luglio 2022, con cui ha autorizzato la spesa di 130 milioni di euro al fine di disporre una riduzione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria per il periodo 1° gennaio-31 marzo 2022 a favore dei servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e dei servizi ferroviari merci. Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'art. 93 del TFUE, che dichiara compatibili gli aiuti concessi per le necessità del coordinamento dei trasporti, e con le Linee guida della Commissione per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, in combinato disposto con il Regolamento (UE) 2020/1429. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dall'articolo 25, commi 1-2, del Decreto Legge n. 4/2022 (DL Sostegni-ter) e segue le analoghe misure che hanno già trovato attuazione con riferimento al periodo 10 marzo 2020-30 settembre 2021, già autorizzate in precedenza dalla Commissione europea.

Decisione della Commissione europea del 20 giugno 2022, caso SA.63174 – autorizzazione del regime di aiuti dell'Italia che indennizza gli operatori del trasporto ferroviario di merci per i danni subiti a causa della pandemia di Covid-19. In data 20 giugno 2022 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 29 luglio 2022, con cui ha autorizzato la spesa di 374 milioni di euro al fine di compensare le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto merci e gli altri operatori logistici (detentori/noleggiatori di carri merci, spedizionieri e operatori del trasporto multimodale) per i danni subiti a causa dell'emergenza Covid-19 nel periodo 12 marzo-31 maggio 2020. Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'art. 107, paragrafo 2, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che consente di indennizzare i danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dalle seguenti norme:

- l'articolo 214, commi 3-7, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (DL Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge n. 77 del 17 luglio 2020, per quanto riguarda l'indennizzo autorizzato a favore delle imprese ferroviarie merci;

- l'articolo 1, comma 671, della Legge n. 178 del 30 dicembre 2020 (Legge bilancio per l'anno 2021), per quanto riguarda l'indennizzo autorizzato a favore degli operatori logistici.

Decisione della Commissione europea del 31 ottobre 2022, caso SA.103155 – autorizzazione del regime di aiuti dell'Italia a sostegno del trasporto ferroviario delle merci. In data 31 ottobre 2022 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 16 dicembre 2022, con cui ha autorizzato la spesa di 500 milioni di euro (100 milioni di euro annui) per il periodo 1º gennaio 2023-31 dicembre 2027 a supporto del trasporto ferroviario merci, sotto forma di sovvenzioni a compensazione dei costi di infrastruttura sostenuti nel Sud Italia e dei minori costi esterni prodotti sull'intero territorio nazionale. Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'art. 93 del TFUE, che dichiara compatibili gli aiuti concessi per le necessità del coordinamento dei trasporti, e con le Linee guida della Commissione per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dall'articolo 25, comma 2-bis, del Decreto Legge n. 4/2022 e rappresenta un'ulteriore proroga del regime introdotto dall'articolo 1, comma 294, della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, ss.mm.ii.

Decisione della Commissione europea del 7 dicembre 2022, caso SA.104518 – autorizzazione del regime di aiuti dell'Italia che dispone una riduzione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari merci. In data 7 dicembre 2022 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 21 dicembre 2022, con cui ha autorizzato la spesa di 15 milioni di euro al fine di disporre una riduzione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria per il periodo 1° aprile-31 dicembre 2022 a favore dei servizi ferroviari merci. Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'art. 93 del TFUE, che dichiara compatibili gli aiuti concessi per le necessità del coordinamento dei trasporti, e con le Linee guida della Commissione per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, in combinato disposto con il Regolamento (UE) 2020/1429. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dall'articolo 9, commi 6, del Decreto Legge n. 115/2022 e segue le analoghe misure già autorizzate in precedenza dalla Commissione europea.

Decisione della Commissione europea del 19 dicembre 2022, caso SA.103856 – autorizzazione del regime di aiuti dell'Italia a sostegno del trasporto intermodale merci. In data 19 dicembre 2022 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 22 febbraio 2023, con cui ha autorizzato la spesa di 110 milioni di euro (22 milioni di euro annui) per il periodo 1º gennaio 2023-31 dicembre 2027 a supporto delle imprese che utilizzano servizi di trasporto ferroviario intermodale e/o trasbordato e degli operatori di trasporto multimodale (Ferrobonus). Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'art. 93 del TFUE, che dichiara compatibili gli aiuti concessi per le necessità del coordinamento dei trasporti, e con le Linee guida della Commissione per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dall'articolo 1, comma 673, della Legge n. 178 del 30 dicembre 2020, e rappresenta un'ulteriore proroga del regime introdotto dall'articolo 1, comma 648, della Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 ss.mm.ii.

Evoluzione della normativa nazionale

Nel seguito una sintesi dell'evoluzione normativa nazionale di interesse del Gruppo.

Decreto Legge n. 228 del 30 dicembre 2021, recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi" (DL proroga termini). Il provvedimento, convertito con modificazioni dalla Legge n. 15 del 25 febbraio 2022, reca le seguenti misure di interesse:

- art. 3, comma 1, proroga al 31 luglio 2022 l'applicabilità della normativa semplificata sullo svolgimento delle assemblee di società, enti, associazioni e fondazioni di cui all'articolo 106 del Decreto Legge n. 18 del 2020;
- art. 3, comma 4, in materia di liquidità delle imprese appaltatrici, proroga al 31 dicembre 2022 la disposizione dell'articolo 207, comma 1, del Decreto Legge n. 34/2020 (DL Rilancio), che dispone l'innalzamento della percentuale di anticipazione contrattuale di cui all'articolo 35, comma 18, del codice dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 50/2016), portandola dal 20% al 30%;
- art. 9, comma 8, estende anche al 2022 il termine per l'attuazione degli interventi finanziati dal Fondo Nuove Competenze[45];
- art. 10, commi 2, 3 e 3 bis. Il comma 2 prevede la proroga dei termini ai fini dell'assegnazione delle risorse (5 milioni di euro annui dal 2021 al 2034), autorizzate dall'art. 1, comma 671, della L. n. 178/2020 (Legge di Bilancio 2021), per l'indennizzo delle imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale (periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020). In particolare, è prevista la proroga al 15 marzo 2022 per l'adozione del decreto del MIT, di concerto con il MEF; al 30 aprile 2022 per la rendicontazione da parte delle imprese beneficiarie e al 30 giugno 2022 per l'assegnazione delle risorse alle imprese beneficiarie. Il comma 3 prevede la proroga dei termini ai fini dell'assegnazione delle risorse (30 milioni di euro annui dal 2021 al 2034), autorizzate dall'art. 1, comma 675 della Legge di Bilancio 2021, per l'indennizzo delle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e di merci a mercato (periodo dal 1° gennaio 2021 al 30 aprile 2021). In particolare, è prevista la proroga al 30 gennaio 2022 per la rendicontazione da parte delle imprese beneficiarie e la proroga al 31 marzo 2022 per l'adozione del decreto del MIT per l'assegnazione delle risorse alle imprese beneficiarie. Il comma 3 bis proroga al 31 dicembre 2026 la possibilità per le società del Gruppo Ferrovie dello Stato di stipulare convenzioni con le altre società del Gruppo in deroga al codice dei contratti pubblici e per Anas di avvalersi dei contratti stipulati dalle società del Gruppo FS per gli acquisti unitari di beni e servizi non strumentali;
- art. 12, comma 2-quater, estende da 24 a 30 mesi dalla data di emissione il periodo di validità dei voucher riconosciuti - in alternativa al rimborso - a fronte della mancata fruizione per ragioni legate alla pandemia di contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre, contratti di soggiorno e contratti di pacchetto turistico;
- art. 13, comma 3, proroga al 30 aprile 2022 le attività del Commissario di Cortina D'Ampezzo (art. 61, comma 9, D.L. n. 50/2017) al fine di garantire la chiusura delle attività connesse ai rapporti giuridici attivi e passivi esistenti, nonché delle attività liquidatorie residuali;
- art. 17 proroga al 31 dicembre 2022 i poteri speciali del Governo nei settori c.d. di rilevanza strategica con specifico

[45] Il Fondo Nuove Competenze è uno strumento di politica attiva, cofinanziato dal Fondo Sociale Europeo, istituito con il Decreto Rilancio (Decreto Legge n. 34/2020 convertito con modificazioni dalla L. n. 77 del 17 luglio 2020) e gestito dall'Agenzia nazionale politiche attive del lavoro. L'obiettivo del Fondo Nuove Competenze è sostenere aziende e lavoratori nella fase post pandemia da Covid, attraverso lo sviluppo di competenze e una formazione mirata alla persona. Permette alle imprese di adeguare le competenze dei lavoratori, destinando parte dell'orario alla formazione. Le ore di stipendio del personale in formazione sono a carico del fondo, grazie ai contributi dello Stato e del Programma operativo nazionale Sistemi di politiche attive per l'occupazione (Spao), finanziato dal Fondo sociale europeo (Fse).

riferimento al perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, di cui all'art. 4-bis, commi 3-bis e 3-quater, del D.L. n. 105/2019;

- art. 20 reca alcune proroghe di termini legislativi relativi al regime-quadro della disciplina degli aiuti di Stato.

Decreto Legge n. 4 del 27 gennaio 2022, recante "Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da Covid-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico" (Decreto Sostegni-ter). Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 25 del 28 marzo 2022, reca le seguenti disposizioni di interesse:

- l'articolo 18, al comma 1, sopprime la riduzione dell'accisa per i carburanti utilizzati nel trasporto ferroviario di persone e merci di cui alla Tabella A, punto 4, del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi approvato con Decreto Legislativo n. 504 del 26 ottobre 1995, che prevedeva una aliquota pari al 30% di quella ordinaria;
- l'articolo 24, al comma 1, prevede lo stanziamento di 80 milioni di euro per servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale fino alla fine dello stato di emergenza (31 marzo 2022); al comma 3, stabilisce che le Regioni possono rendicontare al MIT le risorse assegnate entro il 15 maggio 2022 attestando che i servizi aggiuntivi sono stati eserciti in misura non superiore al fabbisogno derivante dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi e che gli stessi servizi aggiuntivi sono stati effettivamente utilizzati dagli utenti; al comma 4, riporta che le eventuali somme residue possono essere utilizzate nell'anno 2022 per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contrasto all'epidemia e per la compensazione della riduzione dei ricavi tariffari riscontrati dalle aziende di trasporto pubblico locale di cui all'art. 200, comma 1, del DL Rilancio. Le Regioni dovranno rendicontare l'utilizzo delle risorse entro il 31 gennaio 2023;
- l'articolo 25, recante misure per il settore ferroviario, autorizza la spesa di 10 milioni di euro a favore di RFI, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034 (totale 130 milioni di euro), al fine di disporre, nel primo trimestre del 2022, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. La disposizione prevede inoltre che eventuali risorse residue siano destinate a compensare RFI delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo;
- l'articolo 25, al comma 2-bis, prevede per il sostegno alle imprese del settore trasporto ferroviario delle merci, anche in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dell'aumento dei prezzi nel settore elettrico, l'incremento di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2027 delle risorse di cui all'articolo 1, comma 294, della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, da corrispondere alle imprese ferroviarie per il trasporto merci. Le modalità di attribuzione di tali risorse sono disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, nel rispetto delle Linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie adottate dalla Commissione europea. Gli incentivi sono destinati alla compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario dei treni merci e alle attività ad esso connesse, sostenuti dalle imprese ferroviarie rispetto ad altre modalità più inquinanti, per l'effettuazione di trasporti ferroviari di merci aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Lazio, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia. Le risorse non attribuite alle imprese ferroviarie ai sensi del periodo precedente sono destinate, nei limiti degli stanziamenti disponibili, al riconoscimento di un contributo alle imprese ferroviarie che effettuano i trasporti di merci per ferrovia sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, in misura non superiore al valore di 2,5 euro a treno/km. Detto contributo, che tiene conto dei

minori costi esterni rispetto ai trasporti in modalità stradale, è ripartito fra le imprese aventi diritto in maniera proporzionale ai treni/km effettuati;

- l'articolo 25 al comma 2-ter, autorizza a favore di Anas SpA la spesa di 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031, al fine di compensare la società per le minori entrate derivanti dalla riduzione nell'anno 2021 della circolazione autostradale conseguente all'emergenza epidemiologica da Covid-19 e per i maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti da Anas SpA per l'illuminazione pubblica delle strade nell'anno 2021.

Decreto Legge n. 17 del 1° marzo 2022, recante "Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali". Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 34 del 27 aprile 2022, reca le seguenti norme d'interesse:

- art. 9 "Semplificazioni per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili", che prevede che l'installazione di impianti solari e fotovoltaici su edifici e altri manufatti fuori terra sia considerata intervento di manutenzione ordinaria e non sia subordinata all'acquisizione di permessi, autorizzazioni o atti amministrativi di assenso comunque denominati (ivi inclusi quelli previsti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio), salvo alcune eccezioni previste nell'articolo. Nel corso dell'esame parlamentare, sono stati tra l'altro inseriti:
  - il comma 1 che modifica l'articolo 5 (autorizzazione unica) del D. Lgs. n. 28/2011, prevedendo (i) che nel caso in cui la modifica non sostanziale degli impianti FER (Fonti Energia Rinnovabile) comporti un incremento della potenza installata e la necessità di realizzazione di ulteriori opere connesse senza incremento dell'area occupata, le opere connesse sono autorizzate mediante la procedura semplificata di cui all'articolo 6-bis del D. Lgs. n. 28/2011 (DILA); (ii) che per le aree interessate dalle modifiche degli impianti non precedentemente valutate sotto il profilo della tutela archeologica resta fermo quanto previsto dall'articolo 25 del D. Lgs. n. 50/2016 in materia di verifica preventiva dell'interesse archeologico. Il comma 1 incide inoltre, sulle definizioni di "sito dell'impianto eolico" e di "altezza massima dei nuovi aerogeneratori", contenute, rispettivamente, nei commi 3-bis e 3-quater dell'articolo 5 del D. Lgs. n. 28/2011, ai fini dell'applicazione del regime semplificato della comunicazione in edilizia libera;
  - i commi 1-bis e 1-quinquies che prevedono delle semplificazioni per l'installazione di impianti fotovoltaici nelle aree idonee e non. In particolare (comma 1-bis) è previsto che la procedura abilitativa semplificata (di cui all'art. 6, comma 9-bis del D. Lgs. n. 28/2011) si applica anche ai progetti di nuovi impianti fotovoltaici da realizzare nelle aree idonee di potenza sino a 10 MW, e che (comma 1-quinquies) sono realizzati mediante DILA gli impianti fotovoltaici con moduli a terra la cui potenza elettrica risulti inferiore a 1 MW, se rispettano alcuni requisiti;
  - il comma 1-sexies prevede semplificazioni per la realizzazione di impianti di accumulo elettrochimico;
- art. 10 "Definizione di un modello unico per impianti tra 50 kW e 200 kW", che prevede l'adozione di un DM per l'estensione del modello unico semplificato previsto dal D. Lgs. n. 199/2021 agli impianti di potenza superiore a 50 kW e fino a 200 kW realizzati su edifici e altri manufatti fuori terra;
- art. 10-bis "Installazione di impianti a fonti rinnovabili in aree a destinazione industriale", inserito nel corso dell'esame parlamentare, che stabilisce che nelle aree industriali è possibile installare impianti solari fotovoltaici e termici coprendo fino al 60 per cento dell'area industriale di pertinenza;
- art. 10-ter "Misure per lo sviluppo delle fonti rinnovabili e per il contenimento dei prezzi energetici", inserito nel corso dell'esame parlamentare, al comma 1 reca una modifica dei criteri per la qualificazione dell'autoconsumo di energia rinnovabile (art. 30 del D. Lgs. n. 199/2021). Al comma 2 prevede che gli oneri generali di sistema sono applicati agli impianti direttamente interconnessi all'utenza del cliente finale nella stessa misura applicata alla

condivisione dell'energia prodotta dagli impianti a fonti rinnovabili mediante rete di distribuzione esistente. Spetta all'ARERA stabilire le modalità di ripartizione degli oneri generali per l'energia auto-consumata nel caso di impianti direttamente interconnessi all'utenza del cliente finale;

- art. 12 "Semplificazione per impianti rinnovabili in aree idonee" modifica le procedure autorizzative specifiche per le Aree Idonee, prevedendo che l'autorità competente in materia paesaggistica si esprima con parere obbligatorio ma non vincolante nei procedimenti di autorizzazione di impianti di produzione di energia elettrica alimentati da fonti rinnovabili su aree idonee, ivi inclusi quelli per l'adozione del provvedimento di valutazione di impatto ambientale. Nel corso dell'esame parlamentare sono stati inseriti:
  - il comma 01, che prevede un apposito decreto del MITE di concerto con il MIC, previa intesa in sede di Conferenza unificata per l'aggiornamento delle linee guida per l'autorizzazione degli impianti a fonti rinnovabili (art. 18);
  - il comma 02, che prevede l'inserimento delle aree a destinazione industriale e artigianale, per servizi e logistica tra quelle privilegiate da considerare come idonee (art. 20, comma 3);
  - il comma 03, che integra l'elenco di aree idonee, inserendo, con riguardo ai soli impianti fotovoltaici, le aree agricole, le aree interne agli impianti industriali e le aree adiacenti alle reti autostradali (art. 20, comma 8);
  - il comma 1-bis, che modifica, nelle aree idonee, i regimi di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di impianti fotovoltaici di nuova costruzione e delle opere connesse nonché, senza variazione dell'area interessata, per il potenziamento, il rifacimento e l'integrale ricostruzione degli impianti fotovoltaici esistenti e delle opere connesse;
  - i commi 1-ter e 1-quater, che recano norme transitorie, volte ad anticipare le semplificazioni previste dall'articolo anche ai procedimenti in corso;
- art. 16-bis "Integrazione stabile delle fonti rinnovabili nel mercato elettrico con trasferimento delle efficienze risultanti ai clienti finali", inserito nel corso dell'esame parlamentare, che disciplina l'offerta da parte del GSE di un servizio di ritiro e di acquisto di energia elettrica da fonti rinnovabili prodotta da impianti stabiliti nel territorio nazionale, mediante la stipulazione di contratti di lungo termine di durata pari ad almeno tre anni;
- art. 18, che prevede che i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e dei gestori di infrastrutture ferroviarie nonché delle società concessionarie autostradali (queste ultime due inserite in sede di conversione), siano considerate aree idonee all'installazione di impianti a fonti rinnovabili aventi una potenza complessiva almeno pari a quella individuata come necessaria dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC) per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili. Prevede che gli interventi realizzati su tali aree del Gruppo e le relative opere di connessione alla rete elettrica di trasmissione nazionale e di distribuzione siano dichiarati di pubblica utilità e i termini autorizzativi sono regolati dall'art. 22 del D. Lgs. n. 199/2021, ferme restando le competenze in materia paesaggistica e archeologica in capo alle amministrazioni competenti. Nel corso dell'esame parlamentare è stato aggiunto il comma 2-bis che prevede che i gestori delle infrastrutture ferroviarie possano stipulare accordi di compravendita di energia elettrica da fonti rinnovabili a lungo termine come previsti dall'art. 28 del D. Lgs. n. 199/2021.

Decreto Legge n. 21 del 21 marzo 2022 recante "Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina" (Decreto Tagliaprezzi). Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 51 del 20 maggio 2022, reca, tra le altre, le seguenti disposizioni d'interesse:

- l'articolo 1-bis, introdotto in sede di conversione, traspone il contenuto del D.L. n. 38 del 2022 (Accise e IVA sui carburanti), più avanti citato, che risulta conseguentemente abrogato con salvezza degli atti e dei provvedimenti adottati, degli effetti prodottisi e dei rapporti giuridici sorti nel periodo di vigenza del decreto legge;

- l'articolo 2 dispone che, per l'anno 2022, i buoni benzina o analoghi titoli ceduti a titolo gratuito da aziende private ai lavoratori dipendenti per l'acquisto di carburanti non concorrano, entro il limite di euro 200 per lavoratore, alla formazione del reddito;
- l'articolo 3 introduce un credito d'imposta per le imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kW che non rientrino tra quelle a forte consumo di energia elettrica (cosiddette energivore). Il credito è pari al 12% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica effettivamente utilizzata nel secondo trimestre del 2022 ed è riconosciuto qualora il prezzo della stessa, calcolato sulla base della media riferita al primo trimestre 2022, abbia subito un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019;
- l'articolo 7-bis reca misure di semplificazione volte a favorire la realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili;
- l'articolo 7-quater stabilisce che la procedura di valutazione di impatto ambientale dei progetti di impianti fotovoltaici con potenza superiore a 10 MW, le cui istanze siano state presentate alla regione competente prima del 31 luglio 2021, rimangono in capo alle medesime regioni anche nel caso in cui, nel corso del procedimento di valutazione regionale, il progetto subisca modifiche sostanziali;
- l'articolo 7-quinquies interviene sulla disciplina dei procedimenti autorizzatori per l'installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, in particolare portando da 10 a 20 MW il limite di potenza che – oltre a richiedere la valutazione di impatto ambientale – fa scattare la competenza statale all'autorizzazione;
- l'articolo 7-sexies reca misure di accelerazione dello sviluppo delle fonti rinnovabili modificando la disciplina per l'individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti fotovoltaici;
- l'articolo 10-septies proroga di un anno i termini di determinate autorizzazioni amministrative rientranti nel settore dell'edilizia privata e i termini delle convenzioni di lottizzazione urbanistica, in considerazione delle conseguenze derivanti dalle difficoltà di approvvigionamento dei materiali, nonché dagli incrementi eccezionali dei loro prezzi;
- l'articolo 12-ter introduce una nuova possibile tipologia di prestazioni per i fondi di solidarietà bilaterali istituiti presso l'INPS. In base alla nuova ipotesi, il fondo può prevedere il versamento mensile, a carico del medesimo fondo, di contributi previdenziali relativi a lavoratori vicini al conseguimento dei requisiti per la pensione, in caso di contestuale assunzione per un periodo non inferiore a tre anni – da parte dei datori di lavoro che optino per la suddetta forma di versamento - di lavoratori di età non superiore a 35 anni;
- l'articolo 13 prevede il rifinanziamento dei contributi dei cosiddetti marebonus e ferrobonus, al fine di incentivare il trasporto delle merci via mare e attraverso le ferrovie sostenendo l'intermodalità. In particolare, la norma dispone, per il marebonus, uno stanziamento di ulteriori 19,5 milioni di euro per l'anno 2022 e, per il ferrobonus, ulteriori 19 milioni di euro per l'anno 2022;
- l'articolo 13-bis consente alle Autorità di sistema portuale di ridurre i canoni di concessione al fine di promuovere il traffico ferroviario delle merci in ambito portuale;
- l'articolo 23 prevede misure volte all'ottenimento in tempi rapidi di un anticipo del 50% delle compensazioni a cui l'impresa titolare di contratti pubblici ha diritto a causa dell'aumento del prezzo dei materiali. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione vengono incrementati il Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche istituito dall'art. 7, comma 1, del D.L. n. 76/2020 e il Fondo per l'adeguamento dei prezzi previsto dall'articolo 1-sepites, comma 8, del D.L. n. 73/2021 per un totale di 320 milioni di euro per l'anno 2022. Si segnala che in sede di conversione è stato introdotto il comma 3-bis che estende ai contraenti generali l'applicazione delle norme sulla revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici.

Decreto Legge n. 24 del 24 marzo 2022, recante "Disposizioni urgenti per il superamento delle misure di contrasto alla diffusione dell'epidemia da Covid-19, in conseguenza della cessazione dello stato di emergenza". Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 52 del 19 maggio 2022, in considerazione della cessazione dello stato di emergenza (31 marzo 2022), introduce misure transitorie allentando le restrizioni in vigore. Con riferimento alle norme di diretto interesse per il Gruppo, si segnala quanto segue:

- l'articolo 5 al comma 1 proroga al 15 giugno 2022 l'obbligo di mascherina FFP2 a bordo dei mezzi di trasporto più comuni, tra i quali navi e traghetti, treni a media e lunga percorrenza e mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale e regionale;
- l'articolo 6 (graduale eliminazione del green pass base) al comma 8 prevede che dal 1° aprile sarà possibile per tutti, compresi gli over 50, accedere ai luoghi di lavoro con il green pass base. Tale obbligo è eliminato dal 1° maggio;
- l'articolo 10 (proroga dei termini correlati alla pandemia da Covid-19) dispone la proroga al 31 agosto 2022 delle misure emergenziali in materia di lavoro agile per i lavoratori del settore privato. Inoltre:
  - il comma 1-bis proroga al 30 giugno 2022 la norma temporanea che riconosce, per il periodo prescritto di assenza dal servizio dei lavoratori dipendenti, pubblici e privati, rientranti nelle condizioni di cui al D.M. 4 febbraio 2022, il trattamento di malattia inerente al ricovero ospedaliero; tale beneficio resta subordinato alla condizione che la prestazione lavorativa non possa essere svolta in modalità agile;
  - il comma 1-ter proroga fino al 30 giugno 2022 la norma temporanea secondo la quale la prestazione lavorativa dei dipendenti, pubblici e privati, cosiddetti fragili, è normalmente svolta in modalità agile. Il ricorso a tale modalità di lavoro, sempre se compatibile con le caratteristiche della prestazione medesima, è peraltro prorogato al 31 luglio 2022 per alcune categorie di lavoratori dall'articolo 10, comma 2, e dal numero 2 dell'allegato B del presente decreto, pure modificati nel corso dell'esame;
  - il comma 2-bis proroga al 31 agosto 2022 le disposizioni concernenti la possibilità, per i datori di lavoro privati, di ricorrere al lavoro agile in forma semplificata, prescindendo dagli accordi individuali generalmente richiesti dalla normativa vigente;
  - il comma 5-quinquies proroga al 30 giugno 2022 le disposizioni che, in presenza di particolari condizioni, prevedono, per i genitori lavoratori con almeno un figlio con disabilità grave o con figli con bisogni educativi speciali (BES), il diritto allo svolgimento del lavoro in modalità agile anche in assenza degli accordi individuali.

Ordinanza del Ministero della Salute 1° aprile 2022 recante adozione delle "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel trasporto pubblico". Le nuove linee guida sono state adottate in base a quanto indicato dal Comitato tecnico scientifico nella seduta del 30 marzo 2022. L'Ordinanza che le adotta produce effetti dal 1° aprile 2022 e fino al 31 dicembre 2022, fatte salve le specifiche disposizioni di legge vigenti in materia. Nella sostanza, si confermano le misure previste dagli ultimi provvedimenti, ovvero:

- eliminazione del green pass a bordo di autobus e metropolitane;
- obbligo di green pass ottenuto da vaccinazione, da guarigione o da tampone, cosiddetto green pass base, per accedere su aerei, treni (interregionale, Intercity, Intercity Notte e Alta Velocità) e navi;
- obbligo di indossare la mascherina FFP2 su tutti i mezzi del trasporto pubblico.

Si prevede inoltre l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

- nelle stazioni o nei luoghi di acquisto dei biglietti è opportuno installare punti vendita e distributori di dispositivi individuali di protezione di tipo FFP2;
- vanno previsti dalle aziende di gestione del servizio forme di comunicazione, su ogni mezzo di trasporto, sulla necessità e sul corretto utilizzo negli spazi chiusi di dispositivi individuali di protezione di tipo FFP2;

- la sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro devono riguardare tutte le parti frequentate da viaggiatori e/o lavoratori, compresi i servizi igienici, ed essere effettuate con le modalità definite dalle specifiche circolari del Ministero della salute e dell'Istituto superiore di sanità, tra le quali i biocidi ed i presidi medici/chirurgici comunemente accettati;
- l'igienizzazione e la disinfezione deve essere assicurata almeno una volta al giorno e la sanificazione deve essere effettuata in relazione alle specifiche realtà aziendali come previsto da prescrizioni sanitarie e da protocolli condivisi;
- nelle stazioni ferroviarie, nelle autostazioni, negli aeroporti, nei porti e sui mezzi di trasporto a lunga percorrenza è necessario installare dispenser contenenti soluzioni disinfettanti ad uso dei passeggeri;
- sulle metropolitane, sugli autobus e su tutti i mezzi di trasporto pubblico regionale e locale devono essere installati appositi dispenser per la distribuzione di soluzioni idroalcoliche per la frequente detersione delle mani;
- vanno adottati sistemi di informazione e di divulgazione, nei luoghi di transito dell'utenza, relativi al corretto uso dei dispositivi di protezione individuale, nonché ai comportamenti che la stessa utenza è obbligata a tenere all'interno delle stazioni e autostazioni, degli aeroporti, dei porti e dei luoghi di attesa, nella fase di salita e discesa dal mezzo di trasporto e durante il trasporto medesimo;
- vanno adottate misure organizzative per la regolamentazione degli accessi alle principali stazioni e autostazioni, agli aeroporti, ai porti al fine di evitare assembramenti;
- va realizzata, ove strutturalmente possibile, anche con specifici interventi tecnici, la massima areazione naturale dei mezzi di trasporto.

Si prevedono inoltre misure specifiche per ogni settore di trasporto (tra cui il settore ferroviario di interesse nazionale e a libero mercato).

Decreto Legge n. 36 del 30 aprile 2022, recante "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)". Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 79 del 29 giugno 2022, mira all'accelerazione del raggiungimento di specifici obiettivi del PNRR in materia di pubblica amministrazione e università e ricerca, in materia finanziaria e fiscale, in materia di ambiente, fonti rinnovabili, efficientamento energetico e salute, transizione digitale, in materia di infrastrutture, beni culturali, zone economiche speciali e zone logistiche semplificate, in materia di turismo, in materia di giustizia e in materia di istruzione. Per quanto di più diretto interesse, si segnala:

- l'articolo 23 che esenta il consumo di idrogeno verde dal pagamento degli oneri generali e, se non utilizzato come carburante, dall'applicazione delle accise. Il comma 5-bis interviene sul Decreto Legislativo n. 199 dell'8 novembre 2021, sull'uso di energia da fonti rinnovabili, estendendo alle infrastrutture connesse alla produzione di idrogeno e alle infrastrutture di connessione a reti di distribuzione e trasporto le procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio degli elettrolizzatori. Il comma 5-ter reca specifiche sulla richiesta di procedura abilitativa semplificata di cui al D. Lgs. n. 28 del 3 marzo 2011 e sull'amministrazione competente nel caso in cui l'impianto da realizzare ricada sul territorio di più comuni;
- l'articolo 23-bis che estende agli impianti di produzione di energia elettrica da biomasse di potenza fino ad 1 MW la disciplina che attualmente consente il pieno utilizzo della capacità tecnica installata di produzione di energia elettrica da biogas proveniente da impianti già in esercizio al 21 maggio 2022 (data di entrata in vigore della L. n. 51/2022) mediante produzione aggiuntiva rispetto alla potenza nominale di impianto, nei limiti della capacità tecnica degli impianti e della capacità tecnica della connessione alla rete oltre alla potenza di connessione in immissione già contrattualizzata, nel rispetto della normativa vigente in materia di valutazione di impatto ambientale e di autorizzazione integrata ambientale;
- l'articolo 33 che reca semplificazioni finalizzati all'attuazione della Missione M3C2-4, Riforma 1.3 "Semplificare le

procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing";

- l'articolo 33-bis che autorizza fino al 2036 - nel limite complessivo di 75 milioni di euro - l'erogazione dei finanziamenti agli interventi in materia di trasporto pubblico locale valutati ammissibili e presentati dalle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 31 agosto 2022. La determinazione dell'entità del finanziamento consentito e delle relative modalità di erogazione è rimessa al MIMS, che vi provvede con uno o più decreti;
- l'articolo 35 che interviene sull'articolo 48, comma 1, del D.L. n. 77/2021 (Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC) specificando che le procedure semplificate in materia di affidamenti dei contratti pubblici, finanziati dal PNRR, dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'UE, si applicano ai medesimi investimenti anche se suddivisi in lotti funzionali; comma 1-bis, reca la novella all'articolo 6 del Decreto Legge n. 76/2020 con riguardo ai compensi dei componenti del collegio consultivo tecnico delle stazioni appaltanti;
- l'articolo 48 che abroga l'intero articolo 13-bis del D. Lgs. n. 112/2015 relativo al sistema comune d'informazione e di biglietteria integrate.

Decreto Legge n. 38 del 2 maggio 2022, recante "Misure urgenti in materia di accise e IVA sui carburanti". Il provvedimento all'articolo 1 conferma la rideterminazione, fino all'8 luglio 2022, delle aliquote di accisa di cui all'allegato I del Testo Unico sulle accise (D. Lgs. n. 504/1995) nelle seguenti misure:

- benzina: 478,40 euro per mille litri;
- oli da gas o gasolio usato come carburante: 367,40 euro per mille litri;
- gas di petrolio liquefatti (GPL) usati come carburanti: 182,61 euro per mille chilogrammi;
- gas naturale usato per autotrazione: zero euro per metro cubo;

Inoltre, il comma 2 dell'art. 1, specifica che nel periodo di riferimento non trova applicazione la riduzione dell'accisa sul gasolio commerciale usato come carburante di cui al numero 4–bis della tabella A del Testo Unico delle accise. Il decreto, con apposito emendamento governativo, è confluito nel testo del cosiddetto DL Tagliaprezzi, precedentemente citato.

Decreto Legge n. 50 del 17 maggio 2022, recante "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina". Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 91 del 15 luglio 2022, contiene le seguenti misure di specifico interesse per il Gruppo:

- l'articolo 26 (Disposizioni urgenti in materia di appalti pubblici di lavori), modificato in sede di conversione, stabilendo che le medesime disposizioni (con le medesime eccezioni) previste dall'articolo 26 siano applicabili anche ai soggetti che svolgono attività ricadenti nei settori speciali - a condizione che non siano applicati i prezzari regionali - e nei settori della difesa e sicurezza, in quanto compatibili. Attraverso tale intervento normativo si mira, tra l'altro, ad assicurare la realizzazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC. Inoltre, è stato aggiunto il comma 5-bis che autorizza la spesa di un milione di euro, per il 2022, per interventi sulla strada statale 36 "del lago di Como e dello Spluga", in relazione all'evento olimpico di Milano-Cortina 2026.

Si evidenzia inoltre che, durante l'esame parlamentare, sono state introdotte le seguenti modifiche agli ulteriori articoli del Decreto Legge di interesse del Gruppo riportati di seguito:

- l'articolo 2 (Incremento dei crediti d'imposta in favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e di gas naturale), comma 3-bis, approvato nel corso dell'esame alla Camera, specifica che, per la fruizione del credito di imposta per le imprese non energivore dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kW ove l'impresa si rifornisca di energia dal medesimo venditore presso il quale si riforniva nel primo

trimestre 2019, detto venditore sia tenuto a comunicare gli incrementi del costo della componente energetica e dell'agevolazione spettante;

- l'articolo 3 (Credito d'imposta per gli autotrasportatori e misure in favore delle imprese esercenti servizi di trasporto di passeggeri con autobus), comma 6 bis, introdotto durante l'esame presso la Camera dei deputati, prevede aiuti per un milione di euro a favore delle imprese esercenti il trasporto passeggeri con autobus di classe ambientale euro V ed euro VI;
- l'articolo 6 (Disposizioni in materia di procedure autorizzative per gli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili):
  - comma 1, alla lett. a) n. 2, come integrata dalla Camera dei deputati, modifica la disposizione che qualifica aree idonee i siti degli impianti fotovoltaici già esistenti in cui sono eseguite modifiche sostanziali con l'aggiunta di sistemi di accumulo, elevando la capacità di tali sistemi da 3 a 8 MW;
  - comma 2-septies, inserito dalla Camera dei deputati, prevede che per un periodo di 24 mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione, sono realizzabili, con il regime amministrativo della DILA (dichiarazione inizio lavori asseverata), i progetti di nuovi impianti fotovoltaici con moduli collocati a terra di potenza non superiore a 1.000 kw, ubicati all'interno di aree nella disponibilità di strutture turistiche o termali, finalizzati all'utilizzo dell'energia autoprodotta per i fabbisogni delle strutture, purché le aree siano collocate fuori dei centri storici e non siano soggette a tutela ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D. Lgs. n. 42/2004);
- l'articolo 7 (Semplificazione dei procedimenti di autorizzazione di impianti di produzione di energia elettrica alimentati da fonti rinnovabili):
  - comma 3-bis, approvato alla Camera, prevede che per la realizzazione di impianti diversi da quelli alimentati a biomassa e fotovoltaici, il proponente in sede di presentazione della domanda di autorizzazione può richiedere la dichiarazione di pubblica utilità e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate dalla realizzazione dell'impianto e delle opere connesse;
  - comma 3-ter interviene sulla norma che prescrive la procedura abilitativa semplificata (PAS) per la costruzione e l'esercizio di impianti fotovoltaici fino a 20 MW localizzati in cave o lotti di cave non suscettibili di ulteriore sfruttamento; la modifica specifica che la disciplina può anche riguardare la localizzazione in "porzioni di cave", fermo restando che non devono essere suscettibili di ulteriore sfruttamento;
  - comma 3-quater interviene sulla norma che considera le cave e miniere cessate, non recuperate o abbandonate o in condizioni di degrado ambientale come aree idonee ex lege all'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica a fonti rinnovabili; anche in questo caso viene specificato che sono considerate idonee anche le "porzioni di cave e miniere non suscettibili di ulteriore sfruttamento";
- l'articolo 7-bis (Proroga dell'efficacia temporale del permesso di costruire): l'articolo introdotto novella il comma 2 dell'art. 15 del D.P.R. n. 380/2001 (Testo unico dell'edilizia) al fine di prevedere il prolungamento a tre anni dal rilascio del permesso di costruire del termine entro cui devono iniziare i lavori per la realizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili autorizzati con il procedimento di cui all'art. 12 del D.Lgs. n. 387/2003;
- l'articolo 10 (Disposizioni in materia di VIA), nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati sono state modificate le citate modalità di verifica e sono state aggiunte ulteriori novelle al Codice relative, in particolare, alla documentazione da includere nell'istanza di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) e al calcolo della potenza degli impianti eolici e fotovoltaici da considerare ai fini del loro assoggettamento o meno alla procedura di VIA;
- l'articolo 27 (Disposizioni urgenti in materia di concessioni di lavori), modificato dalla Camera dei deputati, consente ai concessionari di cui all'art. 142, comma 4, del previgente Codice dei contratti pubblici e a quelli di cui all'art. 164, comma 5, del Codice dei contratti pubblici di aggiornare, utilizzando il prezzario di riferimento più recente, il quadro economico o il computo metrico del progetto esecutivo, in corso di approvazione o approvato alla data di entrata in

vigore del presente decreto, in relazione al quale è previsto l'affidamento entro il 31 dicembre 2023, al fine di fronteggiare, nell'anno 2022, gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, anche in conseguenza della grave crisi internazionale in atto in Ucraina;

- l'articolo 42 (Sostegno obiettivi PNRR grandi città), nel corso dell'esame la soglia dei 600.000 abitanti è stata abbassata a 500.000.

Sono state inoltre confermate, nella sostanza, le seguenti disposizioni già presenti nel testo base:

- l'articolo 28 (Patti territoriali dell'alta formazione delle imprese) prevede che alle università che promuovono la stipula di "Patti territoriali per l'alta formazione per le imprese" con imprese ovvero enti o istituzioni di ricerca pubblici o privati, nonché con altre università, pubbliche amministrazioni e società pubbliche, è riconosciuto un contributo di complessivi 290 milioni di euro. Possono proporre i Patti le sole università che hanno sede in regioni che presentano alcuni parametri inferiori rispetto alla media nazionale specificati nell'articolo;
- l'articolo 31 (Indennità una tantum per i lavoratori dipendenti) prevede un'indennità pari a 200 euro (con la mensilità di luglio 2022) per i lavoratori dipendenti con reddito inferiore a 35.000 euro. I sostituti d'imposta compensano il credito maturato per effetto dell'erogazione dell'indennità, mediante compensazione;
- l'articolo 35 (Disposizioni urgenti in materia di sostegno alle famiglie per la fruizione dei servizi di trasporto pubblico) prevede l'istituzione di un fondo di 79 milioni di euro per l'erogazione di un buono da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di TPL, regionale, interregionale e per i servizi di trasporto ferroviario nazionale (a decorre dalla data di pubblicazione in GU del Decreto attuativo e fino al 31 dicembre 2022). Il valore del buono è pari al 100% della spesa e comunque il valore del buono non può superare l'importo di 60 euro. Il buono è riconosciuto alle persone che nel 2021 hanno conseguito un reddito complessivo non superiore a 35.000 euro. Con decreto interministeriale del Ministro del Lavoro, di concerto con il MEF e MIMS verranno definite le modalità di presentazione delle domande, le modalità di emissione del buono, e di rendicontazione da parte delle aziende di trasporto dei buoni utilizzati, ai fini dell'acquisito degli abbonamenti;
- l'articolo 36 (Servizi di trasporto pubblico locale) prevede un ulteriore stanziamento di 50 milioni di euro per l'anno 2022 per l'incremento del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della L. n. 178 al fine di consentire l'erogazione dei servizi aggiuntivi TPL programmati nel periodo compreso tra il 1° aprile e il 30 giugno 2022, in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi. Entro il 15 settembre 2022, le regioni dovranno rendicontare al MIMS e al MEF l'effettivo l'utilizzo delle risorse assegnate. Eventuali risorse residue potranno essere utilizzate per la copertura di oneri sostenuti dalle regioni e province autonome per i servizi aggiuntivi eserciti nel primo trimestre 2022;
- l'articolo 52 (Misure in materia di società pubbliche) reca disposizioni in merito alla Società Infrastrutture 2020-2026 Milano-Cortina SpA;
- l'articolo 54 (Disposizioni urgenti per i trasporti in condizione di eccezionalità) proroga al 31 luglio 2022 il termine per l'adozione del decreto del MIMS sulle linee guida per la classificazione e gestione del rischio dei trasporti eccezionali;
- l'articolo 56 (Disposizioni in materia di Fondo per lo sviluppo e la coesione) reca, tra l'altro, l'incremento del Fondo, in termini di competenza, di 1.500 milioni di euro per l'anno 2025.

Si segnala infine, per completezza, che in sede di conversione è stata prevista l'abrogazione, con salvezza degli effetti, del Decreto Legge n. 80 del 2022 e che i contenuti normativi di questo sono stati trasposti negli articoli 1, 1- ter, 1-quater, 5-bis e 15-ter (dove sono confluiti, rispettivamente, gli art. 3, 1, 2, 4 e 5 del D.L. n. 80/2022).

Decreto interministeriale n. 170 del 6 giugno 2022 di integrazione alla procedura definita per la compensazione dei minori ricavi tariffari Covid dal Decreto n. 340 dell'11 agosto 2020. Al fine di evitare sovracompensazioni, prevede che la verifica degli equilibri contrattuali può essere effettuata, entro il 31 ottobre 2022, dall'ente affidante complessivamente per gli anni 2020 e 2021, anche tenendo conto dei corrispettivi dei contratti di

servizio e delle compensazioni dei minori ricavi tariffari riconosciuti alle aziende di trasporto pubblico locale e regionale. Nel caso in cui l'ente affidante eserciti tale facoltà, alle aziende interessate può essere erogata, a titolo di anticipazione, il 90 per cento delle risorse complessivamente assegnate con i decreti interministeriali n. 489 e n. 546 del 2021. La quota residua del contributo riconosciuto può essere erogata solo a seguito delle verifiche degli equilibri contrattuali (cfr. comma 3).

Decreto interministeriale n. 171 del 6 giugno 2022 di riparto delle risorse (80 milioni di euro) previste dall'art. 24 del Decreto Legge n. 4/2022. Le risorse sono destinate all'espletamento dei servizi aggiuntivi TPL fino al 31 marzo 2022 ed in via subordinata per il potenziamento delle attività di controllo del rispetto delle misure sanitarie. Il decreto prevede l'erogazione solo in seguito alla rendicontazione - entro il 15 maggio 2022 - da parte delle Regioni dei servizi aggiuntivi eserciti dal 1° gennaio 2022 al 31 marzo 2022. Le risorse non utilizzate per i servizi aggiuntivi sono contabilizzate per la compensazione dei minori ricavi tariffari 2021.

Decreto Legge n. 68 del 16 giugno 2022, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture". Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 108 del 5 agosto 2022, reca le seguenti misure di interesse:

- in sede di conversione, è stato introdotto l'articolo 6-bis, che consente sinergie interne al Gruppo FS, in particolare in favore dell'Anas, anche mediante forme di committenza unica e deroghe al codice degli appalti (cosiddetta Sinergie Anas-Gruppo FS).

Inoltre, nel disegno di legge di Conversione è confluito il testo del Decreto Legge n. 85/2022 (DL Concessioni autostradali), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 157 del 7 luglio 2022, risultato poi abrogato a decorrere dall'entrata in vigore della legge di conversione, con salvezza degli effetti prodotti *medio tempore*. In particolare, i seguenti articoli riprendono, con modificazioni, il contenuto del Decreto Legge n. 85/2022:

- l'articolo 7-bis reca una serie di disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali, con particolare riguardo ad alcuni profili della disciplina della revoca delle concessioni autostradali. Il comma 1 prevede che, nel caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario, l'importo dell'indennizzo venga determinato a seguito di un'appropriata verifica delle voci di bilancio mediante l'esecuzione di una asseverazione da parte di una primaria società di revisione. In base a quanto previsto dal comma 2, il concedente è autorizzato a trattenere, dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1, l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da Anas SpA a titolo di prezzo di concessione nei confronti del concessionario. Il comma 3 istituisce un apposito Fondo per le finalità di cui al comma 1, nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, pari a 500 milioni di euro. Il comma 4, infine, prevede alcune disposizioni al fine di consentire la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali. In particolare, il comma in questione prevede la proroga di ulteriori due anni delle dichiarazioni di pubblica utilità relative ad una serie di interventi di infrastrutture stradali presenti nella regione Lazio. Si tratta, in particolare, del completamento del collegamento intermodale Roma-Latina e del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone;
- l'articolo 7-ter, introdotto dal Senato, reca disposizioni finalizzate a garantire, a seguito della risoluzione della convenzione del 18 novembre 2009 sottoscritta tra Anas SpA e Strada dei Parchi SpA per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dall'autostrada A24 e A25, la continuità e la sicurezza della circolazione lungo dette autostrade, nonché la realizzazione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza, anche antisismica, sulle medesime autostrade. Rispetto al testo dell'articolo 2 del Decreto Legge n. 85 prevede:

- il venir meno della possibilità di prescindere dalla registrazione della Corte dei conti per i decreti di revoca della concessione;
- che al personale assunto da Anas siano riconosciute le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi SpA, da Parchi Global Service SpA o da Infraengineering Srl con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società;
- la costituzione di un tavolo istituzionale per la ridefinizione dei pedaggi;

- l'articolo 7-quater disciplina le modalità di copertura degli oneri della suddetta operazione;
- l'articolo 12-bis reca norme in materia di accelerazione dei giudizi amministrativi relativi a interventi finanziati con risorse del PNRR.

Si evidenzia infine che, durante l'esame parlamentare, sono state introdotte le seguenti modifiche agli ulteriori articoli del DL, di interesse del Gruppo e riportati di seguito:

- l'articolo 1 introduce disposizioni relative al contributo forfetario per l'avvio delle attività di coordinamento e altre attività svolte dalla società Giubileo 2025, nonché di norme volte a disciplinare il ricorso alla procedura negoziata per gli affidamenti, per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo;
- l'articolo 6, comma 3-bis inserisce tra le aree idonee per l'installazione di impianti FER ex art. 20, comma 8, D. Lgs. n. 199/2021 anche i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori;
- l'articolo 6, comma 3-ter proroga dal 31 dicembre 2022 al 31 marzo 2023 il termine entro il quale possono essere compiuti gli adempimenti previsti dal decreto di finanziamento in relazione agli interventi relativi al ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e agli aeroporti di Firenze e Salerno;
- l'articolo 7, commi 4-sexies a 4-octies assegnano risorse per completare l'asse viario di collegamento tra la Via Aurelia e il casello autostradale della Versilia (500 milioni di euro per il 2022 al Comune di Lucca) e per la messa in sicurezza della strada ex 3-bis Tiberina (5 milioni di euro per il 2022 ai soggetti gestori);
- l'articolo 7-sexies proroga la sospensione dell'obbligo di cofinanziamento delle regioni, degli enti locali e degli istituti di servizi di trasporto pubblico locale e regionale nell'acquisto dei mezzi per il TPL;
- l'articolo 8, comma 9, reca la precisazione per la quale, in caso di ritardata o mancata effettuazione degli interventi manutentivi, l'ente concedente, prima di effettuare direttamente gli interventi e applicare la sanzione pecuniaria prevista, assegni un termine ulteriore di 90 gg all'azienda affidataria;
- l'articolo 10, commi da 5-septies a 5-decies, assegnano finanziamenti a RFI per la realizzazione della riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova-Campasso".

Risultano infine confermate le seguenti misure presenti nel testo base:

- articolo 9, comma 1 in cui vengono rimodulate le autorizzazioni di spesa pluriennali per i seguenti interventi: trasporto rapido di massa, delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino; promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica (RFI); CdP-Investimenti 2022- 2026 RFI; al comma 2 autorizza alcune rimodulazioni di spesa sul CdP Anas (v. all. I alla bozza di DL); al comma 4 viene abrogata la norma che istituiva la società Italia Infrastrutture SpA;
- articolo 11, proroga al 30 settembre 2022 l'obbligo dell'utilizzo di mascherine FFP2 su treni, autobus e altri mezzi di trasporto pubblico ad eccezione di quello aereo.

Decreto del Ministero delle infrastrutture del 17 giugno 2022, recante Modalità di utilizzo del Fondo adeguamento prezzi di cui all'articolo 26, comma 4, lettera a), del Decreto Legge n. 50 del 17 marzo 2022, convertito con modificazioni dalla Legge n. 91 del 15 luglio 2022. Il decreto disciplina le modalità operative e le condizioni di accesso al Fondo adeguamento prezzi, istituito nello stato di previsione del MIT. Le disposizioni relative al Fondo si applicano, in caso di insufficienza delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 26 del D.L. n. 50/2022, agli appalti pubblici di lavori, ivi compresi quelli affidati a contraente generale, aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021, finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, ovvero in relazione ai quali siano nominati Commissari straordinari. Le modalità di accesso alle risorse sono disciplinate all'articolo 3, mentre i termini per l'erogazione delle stesse sono definite all'articolo 4.

Legge n. 78 del 21 giugno 2022 recante "Delega al Governo in materia di contratti pubblici". La legge, che si compone di due articoli, definisce l'oggetto della delega, fissa in sei mesi il termine per il suo esercizio e reca principi e i criteri direttivi cui il Governo dovrà attenersi in sede di attuazione.
Quanto ai criteri direttivi stabiliti dalla legge delega:

- la lettera b) richiede di rivedere le competenze dell'Autorità nazionale anticorruzione in materia di contratti pubblici, al fine di rafforzarne le funzioni di vigilanza sul settore e di supporto alle stazioni appaltanti;
- la lettera c) stabilisce che il legislatore delegato debba riformare la disciplina in materia di qualificazione delle stazioni appaltanti afferenti sia ai settori ordinari che ai settori speciali (gas, energia termica, elettricità, acqua, trasporti, servizi postali, sfruttamento di area geografica) al fine di conseguire una loro riduzione numerica;
- la lettera e) pone il criterio della semplificazione della disciplina dei contratti pubblici che abbiano un importo inferiore alle soglie di rilevanza europea;
- la lettera f) prevede la semplificazione delle procedure finalizzate alla realizzazione di investimenti in tecnologie verdi e digitali, nonché in innovazione e ricerca;
- la lettera g) introduce l'obbligo per le stazioni appaltanti di inserire nei bandi di gara, negli avvisi e inviti, in relazione alle diverse tipologie di contratti pubblici, un regime obbligatorio di revisione dei prezzi al verificarsi di particolari condizioni di natura oggettiva e non prevedibili al momento della formazione dell'offerta, stabilendo che gli eventuali oneri derivanti dal suddetto meccanismo di revisione dei prezzi siano a valere sulle risorse disponibili del quadro economico degli interventi e su eventuali altre risorse disponibili per la stazione appaltante da utilizzare nel rispetto delle procedure contabili di spesa. Si prevede inoltre l'obbligo di inserimento nei bandi delle stazioni appaltanti riguardante il costo da rinnovo dei contratti nazionali di lavoro sottoscritti dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, applicabili in relazione all'oggetto dell'appalto e delle prestazioni da eseguire anche in maniera prevalente;
- la lettera l) reca il divieto di prestazione gratuita delle attività professionali, salvo che in casi eccezionali e previa adeguata motivazione;
- la lettera n) impone di razionalizzare e semplificare le cause di esclusione al fine di rendere le regole di partecipazione chiare e certe, individuando le fattispecie che configurano un illecito professionale;
- la lettera o) prevede la semplificazione della normativa primaria in materia di programmazione e localizzazione delle opere pubbliche, con particolare riguardo all'istituto del dibattito pubblico;
- la lettera q) dispone in merito alla semplificazione delle procedure concernenti l'approvazione dei progetti in materia di opere pubbliche, anche attraverso la ridefinizione dei livelli di progettazione, ai fini di una loro riduzione, lo snellimento delle procedure di verifica e validazione dei progetti;
- la lettera s) prevede la rivisitazione e semplificazione del sistema di qualificazione degli operatori;
- la lettera t) richiede al legislatore delegato l'individuazione dei casi nei quali si può ricorrere a meccanismi valutativi

delle offerte mediante automatismi e la tipizzazione dei casi in cui le stazioni appaltanti possono ricorrere, ai fini dell'aggiudicazione, al solo criterio del prezzo o del costo;

- la lettera u) richiede la ridefinizione della disciplina delle varianti in corso d'opera in relazione alla possibilità di modifica dei contratti durante la fase dell'esecuzione;
- la lettera cc) prevede la revisione del sistema delle garanzie fideiussorie per la partecipazione ed esecuzione dei contratti pubblici, prevedendo una disciplina omogenea per i settori ordinari e per i settori speciali e stabilendo, in relazione alle garanzie dell'esecuzione dei contratti, la possibilità di sostituire le stesse mediante l'effettuazione di una ritenuta di garanzia proporzionata all'importo del contratto in occasione del pagamento di ciascun stato avanzamento lavori;
- le lettere dd) ed ee) richiedono al Governo che negli atti delegati vi sia l'indicazione dei contratti pubblici esclusi dall'ambito di applicazione delle direttive europee, nonché delle ipotesi in cui le stazioni appaltanti possano ricorrere all'appalto integrato;
- la lettera ff) fissa il divieto di proroga dei contratti di concessione, ad eccezione di quelli regolati dai principi europei in materia di affidamento in house;
- la lettera gg), sempre in merito ai contratti di concessione, formula uno specifico criterio di delega volto alla razionalizzazione della disciplina delle modalità di affidamento dei contratti da parte dei concessionari, con l'obiettivo di introdurre una disciplina specifica per i rapporti concessori riguardanti la gestione dei servizi di interesse economico generale;
- la lettera hh) prevede l'individuazione di meccanismi sanzionatori e premiali volti a incentivare la tempestiva esecuzione dei contratti da parte dell'aggiudicatario;
- la lettera ii) dispone in merito alla semplificazione delle procedure di pagamento da parte delle stazioni appaltanti del corrispettivo contrattuale, anche riducendo gli oneri amministrativi a carico delle imprese;
- la lettera ll) fissa il criterio del rafforzamento dei meccanismi di risoluzione delle controversie alternative al rimedio giurisdizionale.

Decreto del Ministro delle infrastrutture n. 241 del 28 luglio 2022, recante modalità di utilizzo del Fondo di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del Decreto Legge 25 maggio 2021, n. 73 e s.m.i., (Fondo per l'adeguamento dei prezzi). Il decreto stabilisce le modalità di utilizzo del fondo in relazione agli interventi di cui al comma 4, lettera b) dell'articolo 26 del Decreto Legge n. 50, del 17 maggio 2022 convertito con modificazioni dalla Legge n. 91 del 15 luglio 2022 – interventi non finanziati con il PNRR – con riferimento agli stati di avanzamento concernenti le lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori ovvero annotate, sotto la responsabilità dello stesso, nel libretto delle misure dal 1° gennaio 2022 e fino al 31 luglio 2022.

Legge n. 110 del 5 agosto 2022, "Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2021" e Legge n. 111 del 5 agosto 2022, "Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2022". La legge di assestamento 2022, rispetto alle previsioni iniziali di bilancio 2022, prevede una variazione in aumento di complessivi 734,3 milioni di euro circa alle spese in conto competenza del MIT (pari a circa +4%), quasi interamente ascrivibile alle variazioni intervenute con atto amministrativo (+713 milioni di euro).

La legge di assestamento 2022 prevede complessivamente per il MIT una spesa assestata di 18.014,5 milioni di euro circa, in conto competenza.

Le differenze che si riscontrano tra le previsioni della legge di bilancio e le previsioni assestate dipendono da due ordini di variazioni:

- quelle dovute ad atti amministrativi adottati nel periodo gennaio-maggio 2022, che vengono introdotte in bilancio, che sono pari a circa 713 milioni di euro, relativi ai vari decreti legge emanati nel periodo di riferimento. Le variazioni dovute ad atto amministrativo hanno un valore meramente ricognitivo, in quanto registrano modifiche (che riguardano esclusivamente la competenza e la cassa) dei dati di bilancio;
- quelle proposte dal disegno di legge di assestamento 2022, pari a circa 21 milioni di euro. Soltanto queste ultime sono oggetto di decisione parlamentare e si collocano sulle unità di voto definite nella legge di bilancio 2022 e sui capitoli di ripartizione di tali unità di voto, definiti con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 31 dicembre 2021, come previsto dalla Legge n. 196/2009.

Legge n. 118 del 5 agosto 2022 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021). Il provvedimento è ricompreso tra i provvedimenti collegati alla manovra di bilancio 2022-2024 ed è una delle riforme indicate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Per quanto di specifico interesse:

- l'articolo 8 delega il Governo al riordino - entro sei mesi - della materia dei servizi pubblici locali, anche tramite l'adozione di un testo unico (comma 1). La norma individua fra i principi e criteri direttivi l'adeguata considerazione delle differenze tra i servizi di interesse economico generale a rete (energia elettrica, gas naturale, il servizio idrico integrato, rifiuti urbani, trasporto pubblico locale) e gli altri servizi pubblici locali di rilevanza economica. La scelta del modello in house viene consentita ma deve essere assunta nel rispetto di un preciso obbligo di motivazione;
- l'articolo 9 disciplina il trasporto pubblico locale (TPL). L'articolo è stato modificato in modo significativo in sede parlamentare. Il testo originario era impostato nel senso di mettere a regime il sistema dell'affidamento mediante procedure di pubblica evidenza nel trasporto pubblico locale (TPL). Il testo pubblicato consente, in alternativa alla pubblicazione del bando di gara, l'obbligo informativo per le Regioni relativamente al tipo di aggiudicazione previsto e ai servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione;
- l'articolo 10 rafforza i meccanismi di risoluzione delle controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e i consumatori, prevedendo che si possa proporre ricorso giurisdizionale solo dopo aver esperito un tentativo di conciliazione da definire entro trenta giorni dalla proposizione dell'istanza all'Autorità di regolazione dei trasporti, che deve individuare allo scopo procedure semplici e non onerose, anche in forma telematica;
- l'articolo 11, riguardo la modifica della disciplina dei controlli sulle società a partecipazione pubblica, prevede che la Corte dei conti si pronunci sull'atto deliberativo di costituzione di una società o di acquisizione della partecipazione diretta o indiretta in società già costituite, da parte di un'amministrazione pubblica:
  - la disposizione dispone in merito all'oggetto e alle modalità di tale pronuncia ed ai relativi obblighi di trasmissione. La pubblica amministrazione è obbligata a dare pubblicità al parere reso dalla Corte dei conti e a motivare l'eventuale scelta di procedere secondo la propria deliberazione quando tale parere sia, in tutto o in parte, negativo;
  - la disposizione interviene, inoltre, sulla disciplina sanzionatoria, prevedendo l'applicazione della sanzione della cancellazione d'ufficio dal registro delle imprese della società a controllo pubblico che non abbia depositato il bilancio di esercizio o non abbia compiuto atti di gestione per oltre due anni consecutivi (in luogo di tre anni previsti dalla disciplina vigente).

Decreto Legge n. 115 del 9 agosto 2022 recante "Misure urgenti in materia di energia, emergenza idrica, politiche sociali e industriali" (Decreto Aiuti-bis). Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 142 del 21 settembre 2022, interviene su alcuni importanti ambiti, tra cui il contrasto al caro-energia e carburanti e all'emergenza idrica, il sostegno agli enti territoriali, il rafforzamento delle politiche sociali per tutelare il potere d'acquisto, il rilancio degli investimenti.

Di rilievo, l'articolo 9 (disposizioni urgenti in materia di trasporto) rimasto sostanzialmente invariato in sede di conversione in legge che, per fronteggiare l'aumento eccezionale dei costi dell'energia, dispone:

- al comma 1, l'istituzione di un fondo di 40 milioni di euro per l'anno 2022 destinato al riconoscimento di un contributo per l'incremento del costo per l'acquisto del carburante (al netto dell'IVA), sostenuto nel secondo quadrimestre 2022 rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'alimentazione dei mezzi TPL e regionale che effettuano servizi OSP su strada, lacuali, marittimi o ferroviari;
- al comma 6, autorizza la spesa di 15 milioni di euro, per il 2022, a favore di RFI per consentire una riduzione del canone sul trasporto merci. Lo stanziamento sarà dedotto da RFI dai "costi netti totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso al fine di disporre, dal 1° aprile 2022 al 31 dicembre 2022", entro il limite massimo dello stanziamento, una riduzione del canone "per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 50 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione" relativa ai servizi ferroviari merci. Il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura su cui applicare la riduzione sarà determinato sulla base delle vigenti misure di regolazione definite dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART).

Nel corso dell'esame parlamentare, sono invece state apportate le seguenti modifiche:

- introduzione dell'articolo 9-bis (Misure in materia di trasporti in condizioni di eccezionalità e per l'approvvigionamento energetico delle isole minori) che prevede la proroga della sospensione della disciplina dettata dall'articolo 7-bis del dl 146/2021 (trasporti in condizioni di eccezionalità). Si prevede inoltre che per garantire l'approvvigionamento energetico delle isole minori, l'Autorità marittima in relazione ai viaggi nazionali di durata superiore alle due ore e non superiore alle tre ore, possa autorizzare, ai sensi dell'articolo 10, comma 6, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2005, n. 134, l'imbarco di veicoli cisterna stradali e carri cisterna ferroviari non conformi ai requisiti di cui al medesimo articolo 10, sempre che gli stessi risultino almeno conformi alla normativa nazionale in vigore per il trasporto su strada o ferrovia e che i viaggi vengano effettuati in condizioni meteomarine favorevoli. L'Autorità marittima, nel rilasciare tale autorizzazione, dispone le occorrenti prescrizioni aggiuntive finalizzate ad assicurare i necessari standard di sicurezza nel trasporto;
- modifica dell'articolo 11 (Gestore dei servizi energetici e ulteriori interventi in materia di elettricità) con l'introduzione di un comma, il 4-bis, che prevede che in caso di installazione degli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili in centri urbani tutelati ai sensi dell'articolo 136 D. Lgs. n. 42/2004, la relazione prevista per la Procedura Abilitativa Semplificata (art. 6 D. Lgs. n. 28/2011) sia accompagnata da un atto di notorietà con cui il progettista attesti che gli impianti non siano visibili dagli spazi pubblici esterni limitrofi;
- introduzione dell'articolo 16-bis (Anagrafe delle occupazioni permanenti del sottosuolo), che prevede la trasmissione da parte dei Comuni al sistema informativo di rilevazione delle concessioni dei beni pubblici previsto dalla legge sulla concorrenza dei dati relativi alle occupazioni permanenti del sottosuolo;
- introduzione dell'articolo 23-bis (Proroga del lavoro agile per i lavoratori fragili e i genitori con figli minori di anni 14) che proroga fino al 31 dicembre 2022 lo smart working per i lavoratori fragili e per i genitori di figli con meno di 14 anni;
- introduzione dell'articolo 25-bis (Proroga del lavoro agile per i lavoratori del settore privato) che proroga quanto previsto dai commi 3 e 4 dell'art. 90 del D.L. n. 34/2020, prorogando al 31/12/2022 il termine dell'obbligo, per i

datori di lavoro privati, di comunicare, in via telematica, al Ministero del lavoro e delle politiche sociali i nominativi dei lavoratori e la data di cessazione della prestazione di lavoro in modalità agile, ricorrendo alla documentazione resa disponibile nel sito internet del Ministero del lavoro e delle politiche sociali (art. 90, co. 3); e al 31/12/2022 la possibilità per i datori di lavoro privati di applicare la modalità di lavoro agile ad ogni rapporto di lavoro subordinato, nel rispetto dei principi dettati in materia dalla normativa vigente, anche in assenza degli accordi individuali ivi previsti (art. 90, co. 4);

- introduzione dell'articolo 27-bis (Disposizioni urgenti per lo sviluppo progettuale dello scalo di Alessandria Smistamento) relativo allo sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento". La disposizione prevede, al fine di promuovere il potenziamento del traffico merci dei porti di Savona e Genova e l'intermodalità nei medesimi retroporti, che il Commissario straordinario (articolo 4, comma 12-octies, del Decreto Legge n. 32 del 18 aprile 2019, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 55 del 14 giugno 2019,) possa predisporre, nel limite delle risorse disponibili a legislazione vigente e finalizzate al predetto centro merci, un Master plan che interessa tutta l'area di "Alessandria smistamento", volto ad individuare le principali aree di intervento in un quadro di sviluppo pubblico-privato, unitamente a misure specifiche di risanamento ambientale, sviluppo economico e sociale, miglioramento e rigenerazione del contesto urbano;
- introduzione dell'articolo 34-bis (Disposizioni per l'adeguamento dei prezzi negli appalti di lavori per impianti di energia elettrica) che reca misure in materia di revisione dei prezzi nel settore energia. In particolare, si prevede che, per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1º gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del Decreto Legge n. 7 del 7 febbraio 2002, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al Decreto Legislativo n. 379 del 19 dicembre 2003, i committenti adeguino i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20 per cento. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022;
- introduzione dell'articolo 37-quater (Modifica all'articolo 1 del Decreto Legge n. 105 del 21 settembre 2019, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 133 del 18 novembre 2019) che interviene in materia di cybersicurezza prevedendo, in capo ai soggetti facenti parte del Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, alcuni obblighi di notifica di incidenti informatici.

Rimasti sostanzialmente invariati anche i seguenti articoli presenti nel testo del Decreto Legge:

- l'articolo 8 (Disposizioni in materia di accisa e di imposta sul valore aggiunto su alcuni carburanti) dispone la proroga della riduzione dell'accisa sui carburanti sino al 20 settembre 2022;
- l'articolo 20 (Esonero parziale dei contributi previdenziali a carico dei lavoratori dipendenti) dispone la riduzione del cuneo fiscale in favore dei lavoratori dipendenti per i periodi di paga dal 1° luglio al 31 dicembre 2022, inclusa la tredicesima;
- l'articolo 22 (Estensione ad altre categorie di lavoratori dell'indennità una tantum di cui agli articoli 31 e 32 del Decreto Legge n. 50 del 17 maggio 2022) prevede l'estensione del "bonus 200 euro" a lavoratori attualmente non coperti;
- l'articolo 27 (Rifinanziamento Fondo per bonus trasporti) dispone l'incremento di 101 milioni di euro del fondo

destinato all'erogazione del bonus finalizzato all'acquisto di abbonamenti per il TPL (art. 35 del D.L. n. 50/2022). Complessivamente, le risorse finanziarie assegnate alla misura sono quindi 180 milioni di euro;

- l'articolo 34 (Revisione prezzi Fondo complementare - Olimpiadi Milano-Cortina) prevede un rifinanziamento per complessivi 1,3 miliardi di euro del Fondo per l'avvio, entro il 31 dicembre 2022, di opere indifferibili.

Decreto interministeriale n. 277 del 14 settembre 2022 che prevede la ripartizione definitiva delle risorse stanziate per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale da esercire sino al 31 dicembre 2021 per l'emergenza epidemiologica Covid. Dalla ripartizione definitiva delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi emerge un fabbisogno di 326,9 milioni di euro e risorse assegnabili alla compensazione dei minori ricavi tariffari nell'anno 2021 pari a 513,1 milioni di euro.

Decreto interministeriale n. 289 del 20 settembre 2022 che prevede la ripartizione definitiva delle risorse destinate alla compensazione minori ricavi tariffari relativi all'esercizio 2020 a seguito delle correzioni e la determinazione dell'importo complessivo di anticipazione per la compensazione dei minori ricavi tariffari 2021. L'importo totale delle assegnazioni per la compensazione dei minori ricavi per il 2020 risulta pari a 1.626 milioni di euro, a valere sullo stanziamento complessivo di 1.837 milioni di euro. Viene quindi prevista l'anticipazione delle risorse residue di 211 milioni di euro per la compensazione dei minori ricavi 2021 che si sommano ai 513,1 milioni di euro non utilizzati per i servizi aggiuntivi TPL 2021 da destinare alla compensazione dei minori ricavi tariffari 2021. L'importo complessivo di anticipazione per la compensazione dei minori ricavi 2021 viene quindi determinato in 724 milioni di euro. La rendicontazione dei dati certificati è prevista entro il 30 settembre 2022 (termine prorogato al 10 ottobre 2022 con Circolare MIT). Entro il 31 ottobre 2022, è prevista la verifica delle eventuali sovracompensazioni ai sensi dell'art. 1, comma 1, del Decreto MIT/MEF n. 170 del 6 giugno 2022.

Decreto Legge n. 144 del 23 settembre 2022 recante "Ulteriori misure urgenti in materia di politica energetica nazionale, produttività delle imprese, politiche sociali e per la realizzazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)" (Decreto aiuti-ter). Il provvedimento, convertito con modificazioni nella legge n. 175 del 17 novembre 2022, contiene le seguenti misure di interesse:

- l'articolo 1 ripropone alcuni crediti di imposta disciplinati dai precedenti decreti del 2022 per contrastare l'aumento dei costi dell'energia elettrica e del gas in capo alle imprese, allo scopo di estenderli anche ai costi sostenuti dalle imprese nei mesi di ottobre e novembre 2022 e innalzare la misura di tali agevolazioni. Si tratta in particolare:
  - del credito d'imposta per le imprese energivore, che viene concesso in misura pari al 40 per cento delle spese sostenute per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nei mesi di ottobre e novembre 2022;
  - del credito d'imposta per imprese gasivore, concesso in misura pari al 40 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del medesimo gas, consumato nei mesi di ottobre e novembre 2022, per usi energetici diversi dagli usi termoelettrici;
  - del credito d'imposta per imprese dotate di contatori di energia elettrica di specifica potenza disponibile, pari o superiore a 4,5 kW, diverse dalle energivore, che viene attribuito in misura pari al 30 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica, effettivamente utilizzata nei mesi di ottobre e novembre 2022;
  - del credito d'imposta per l'acquisto di gas naturale per imprese non gasivore, pari al 40 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del medesimo gas, consumato nei mesi di ottobre e novembre 2022, per usi diversi dal termoelettrico;

- l'art. 4 conferma fino al 18 novembre 2022 la già disposta riduzione delle aliquote di accisa applicabili ai carburanti e l'applicazione di un'aliquota IVA ridotta, pari al 5 per cento, alle forniture di gas naturale impiegato in autotrazione. Nel testo originario la proroga era disposta fino al 31 ottobre 2022; per effetto delle modifiche apportate in sede referente, con le quali è confluito nel provvedimento il contenuto del successivo decreto-legge n. 153 del 2022, l'agevolazione è stata ulteriormente estesa nel tempo. Il disegno di legge di conversione contestualmente abroga il predetto decreto-legge n. 153 del 2022 con salvezza dei relativi effetti;
- l'articolo 6, che incrementa la dotazione del fondo istituito dall'articolo 9, comma 1, del Decreto Legge n. 115 del 2022 (Decreto Aiuti-bis), aggiungendo ai 40 milioni già stanziati ulteriori 100 milioni di euro destinati a riconoscere agli esercenti servizi di pubblico trasporto locale e regionale su strada, lacuale, marittimo o ferroviario, un contributo calcolato sulla base dei costi sostenuti nell'analogo periodo 2021, per incremento di costo al netto dell'imposta sul valore aggiunto sostenuto nel terzo quadrimestre 2022 per l'acquisto del carburante;
- l'articolo 12, che incrementa di 10 milioni di euro il fondo destinato all'erogazione del bonus trasporti per il 2022;
- l'articolo 14, che autorizza la spesa complessiva di 100 milioni di euro per l'anno 2022, da destinare a sostegno del settore dell'autotrasporto di merci e di trasporto di persone su strada;
- l'articolo 26, che prevede un riordino, tramite regolamenti di delegificazione, del sistema dell'istruzione tecnica superiore, finalizzato, in particolare, ad allineare i curricula e i percorsi di apprendimento agli obiettivi di innovazione digitale del Piano nazionale Industria 4.0 e alla domanda di competenze proveniente dal tessuto socioeconomico, nonché a promuovere la continuità con il percorso degli ITS Academy;
- l'articolo 29, che introduce anche per gli enti locali attuatori degli interventi del Piano complementare un meccanismo di pre-assegnazione automatica delle risorse finanziarie per ciascun intervento di un importo aggiuntivo, rispetto a quello attribuito con il provvedimento di assegnazione, pari al 15 per cento dell'importo già assegnato;
- l'articolo 30, che reca disposizioni in materia di utilizzo di economie risultanti da contratti pubblici o concessioni di contributi pubblici relativi agli interventi del PNRR, prevedendo che le risorse assegnate e non utilizzate possano essere utilizzate dalle amministrazioni titolari degli interventi nell'ambito dei medesimi, per far fronte ai maggiori oneri derivanti dall'incremento dei prezzi delle materie prime, dei materiali, delle attrezzature, delle lavorazioni, dei carburanti o dell'energia;
- l'articolo 32, che attribuisce ad Invitalia SpA la promozione della definizione della conclusione di appositi accordi quadro per l'affidamento di servizi tecnici e di lavori con il ricorso a procedure aggregate e flessibili per l'affidamento dei contratti pubblici, al fine di accelerare l'avvio degli investimenti.

Si rileva che, con le modifiche apportate in Parlamento, è confluito nell'articolo 4 del decreto-legge il contenuto dell'articolo 1 del Decreto Legge n. 153 del 2022 (decreto legge in materia di riduzione accise e iva sui carburanti), che è stato abrogato, con salvezza dei relativi effetti prodottisi nel frattempo.

Decreto interministeriale n. 299 del 26 settembre 2022 che prevede l'ammissione al contributo di cui all'articolo 214, comma 5-bis, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 77 del 17 luglio 2020. L'importo totale dell'assegnazione per la compensazione degli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza epidemiologica da Covid-19 per il periodo dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2020 per Trenitalia è di euro 279.870.245,17. Con successivi decreti dirigenziali del MIT sono state impegnate le risorse per tutte le annualità fino al 2034 e sono state erogate le prime 3 annualità (2020-2022).

Decreto interministeriale n. 314 del 3 ottobre 2022 che prevede l'ammissione al contributo di cui all'articolo 1, comma 675, della Legge n. 178 del 30 dicembre 2020. L'importo totale dell'assegnazione per la compensazione degli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza epidemiologica da Covid-19 per il

periodo dal 1° gennaio 2021 al 30 aprile 2021 per Trenitalia è di euro 213.756.779,03. Con successivi decreti dirigenziali del MIT sono state impegnate le risorse per tutte le annualità fino al 2034 e sono state erogate le prime 2 annualità (2021-2022).

Decreto Legge n. 176 del 18 novembre 2022 recante "Misure urgenti di sostegno nel settore energetico e di finanza pubblica" (Decreto Aiuti-quater). Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 6 del 13 gennaio 2023, reca le seguenti norme d'interesse:

- l'articolo 2 proroga la più volte disposta riduzione delle aliquote di accisa applicabili ad alcuni prodotti energetici utilizzati come carburanti. L'articolo è stato modificato nel corso dell'esame parlamentare al fine di trasfondere nel provvedimento in esame il contenuto del Decreto Legge n. 179 del 2022, il cui articolo 1 incide sulla disciplina delle aliquote d'accisa, rimodulandone tempistica e importi. In particolare:
  - le misure ridotte d'accisa che sono in vigore dal 22 marzo 2022 restano ferme fino al 30 novembre 2022 (in luogo del 31 dicembre 2022, come previsto dal testo originario del provvedimento);
  - dal 1° dicembre al 31 dicembre 2022 viene disposto un lieve aumento delle medesime aliquote, che tuttavia rimangono inferiori agli ammontari vigenti fino al 21 marzo 2022.

  Viene prorogata al 31 dicembre 2022 l'applicazione di un'aliquota IVA ridotta, pari al 5 per cento, alle forniture di gas naturale impiegato in autotrazione.;
- all'articolo 3:
  - il comma 10 modifica una norma transitoria, concernente il periodo di imposta relativo al 2022, la quale prevede un regime di maggior favore in materia di esenzione dall'IRPEF per i beni ceduti e i servizi prestati al lavoratore dipendente e per alcune somme specifiche eventualmente erogate al medesimo;
  - il comma 14 riduce di 50 milioni lo stanziamento del Fondo Bonus Trasporti, la cui dotazione passa da 190 a 140 milioni di euro;
- l'articolo 3-bis con specifico riferimento al trasporto pubblico locale e regionale, ai commi 2 e 3, assegna ulteriori 320 milioni di euro per il 2022 al fondo istituito dall'articolo 9, comma 1, del Decreto Legge n. 115 del 2022 (Decreto aiuti-bis) per sostenere il settore a fronte degli eccezionali aumenti dei prezzi dell'energia elettrica e del carburante dovuti alla crisi internazionale in atto. I commi 5 e 6 recano l'autorizzazione per l'anno 2022 a favore di ANAS SpA della spesa di 176 milioni di euro da destinare alla compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti dalla società per l'illuminazione pubblica delle strade nell'anno 2022 e, più in generale, dalle attività di manutenzione stradale di alcune strade di interesse nazionale. Rispetto all'importo complessivo di 176 milioni di euro per l'anno 2022: 125 milioni di euro sono destinati alla compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti per l'illuminazione pubblica delle strade di competenza di ANAS Spa 51 milioni di euro sono destinati alle restanti attività;
- l'articolo 7-bis apporta modifiche all'articolo 27 del Decreto Legge n. 50/2017, in materia di trasporto pubblico locale (Decreto Delrio). In particolare, ne sostituisce il comma 2 prevedendo nuove modalità di riparto del Fondo TPL ed inserisce un nuovo comma 2-ter volto a specificare che, all'esito del riparto come disegnato dalle lettere a) e b) del comma 2, cioè: per il 50 per cento tenendo conto dei costi standard; per il 50 per cento tenendo conto dei livelli adeguati di prestazione del servizio, nessuna regione può comunque ricevere un'assegnazione di risorse inferiore a quella risultante dalla ripartizione del predetto Fondo, al netto delle variazioni dei costi del canone di accesso alla rete ferroviaria introdotte da RFI SpA e di eventuali penalità. Infine, è sostituito il comma 6 nel senso di stabilire che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono definiti gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio e le modalità della loro applicazione ai fini del riparto del Fondo;

- l'articolo 10 al comma 1, integra le previsioni contenute nel decreto "sblocca cantieri" (Decreto Legge n. 32/ 2019), al fine di specificare che l'obbligo, posto a carico del comune non capoluogo di provincia, di utilizzare, per gli affidamenti riguardanti il PNRR e il PNC, le stazioni appaltanti qualificate o anche le unioni di comuni, province, città metropolitane e comuni capoluogo di provincia, è previsto quando l'importo dell'affidamento è pari o superiore a 150.000 euro nel caso di lavori, e a 139.000 euro nel caso di servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione. Il comma 2 stabilisce le condizioni per la concessione, alle stazioni appaltanti destinatarie di finanziamenti del PNRR o del PNC, di contributi per fronteggiare gli incrementi derivanti dall'aggiornamento dei prezzari. Il comma 2- bis proroga al 31 marzo 2023 i termini per l'affidamento dei lavori di realizzazione delle opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio che scadono tra il 1° luglio 2022 e il 31 dicembre 2022. Il comma 2-ter precisa che, al fine di salvaguardare le procedure già in corso di attivazione, rimangono valide le procedure di affidamento utilizzate alla data del 31 dicembre 2022 dai comuni non capoluogo di provincia che non hanno usufruito di stazioni appaltanti qualificate o di enti sovracomunali, come le unioni di comuni, le province, le città metropolitane e i comuni capoluoghi di province. Il comma 3 inserisce un articolo aggiuntivo nel Decreto Legge n. 77 del 2021 al fine di prevedere un procedimento speciale e acceleratorio per le procedure di approvazione di alcuni progetti relativi ad interventi stradali e autostradali di preminente interesse per il Paese nominativamente individuati ed esplicitati nell'allegato IV-bis al medesimo decreto;
- l'articolo 14, comma 1 reca un incremento, pari a 1080 milioni di euro, per l'anno 2022, dell'autorizzazione di spesa relativa al finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per la manutenzione straordinaria di cui all'articolo 1, comma 86, della Legge n. 266 del 23 dicembre 2005;
- l'articolo 14-quinquies istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'interno un fondo per investimenti di rigenerazione urbana a favore dei comuni con popolazione inferiore a 15 mila abitanti, con una dotazione complessiva per il biennio 2025- 2026 pari a 235 milioni di euro, e demanda ad un decreto ministeriale il compito di individuare i criteri di riparto del fondo e le modalità di utilizzo delle risorse.

Decreto Legge n. 179 del 23 novembre 2022 recante "Misure urgenti in materia di accise sui carburanti e di sostegno agli enti territoriali e ai territori delle Marche colpiti da eccezionali eventi meteorologici".

Il provvedimento all'articolo 2, commi 5 e 6, prevede la destinazione ad Anas di risorse per 176 milioni di euro per l'anno 2022, precedentemente citata.

Il provvedimento prevede inoltre:

- all'articolo 1, modifiche al D.L. n. 176/2022 (Decreto aiuti-quater) e in particolare una rimodulazione delle aliquote di accisa agevolate a partire dal mese di dicembre;
- all'articolo 2, comma 2, l'incremento di ulteriori 320 milioni di euro per il Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato a fronteggiare gli aumenti dei prezzi dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione all'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri su strada, lacuale, marittimo e ferroviario;
- all'articolo 3, misure a favore dei territori delle Marche colpiti dagli eccezionali eventi meteorologici verificatisi a partire dal giorno 15 settembre 2022, per la realizzazione, attraverso ordinanze di protezione civile e nei limiti delle risorse disponibili, di interventi finalizzati, tra l'altro, al ripristino della funzionalità dei servizi pubblici e delle infrastrutture di reti strategiche.

Come sopra indicato, si ricorda che il decreto in questione è decaduto in quanto il contenuto è confluito nel testo del D.L. n. 176/2022.

Decreto interministeriale n. 389 del 7 dicembre 2022 che prevede il riparto e la rimodulazione delle risorse stanziate per i servizi aggiuntivi di TPL dall'art. 24 del D.L. n. 4/2022 (80 milioni per il periodo 1° gennaio 2022 – 31 marzo 2022) e dall'art. 36 del D.L. n. 50/2022 (50 milioni per il periodo 1° aprile 2022 – 30 giugno 2022). Il decreto rileva il completo assorbimento per servizi aggiuntivi delle risorse di 80 milioni di euro previste dal D.L. n. 4/2022 (la norma prevedeva l'utilizzo di eventuali residui per la compensazione dei minori ricavi).

Decreto Legislativo n. 201 del 23 dicembre 2022, recante: "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica". Il provvedimento reca disposizioni generali in merito all'individuazione, affidamento, organizzazione e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. In particolare, prevede:

- all'articolo 4, che le disposizioni del presente decreto si applicano a tutti i servizi di interesse economico generale prestati a livello locale, integrano le normative di settore e, in caso di contrasto, prevalgono su di esse, nel rispetto del diritto dell'Unione europea e salvo che non siano previste nel presente decreto specifiche norme di salvaguardia e prevalenza della disciplina di settore;
- all'articolo 32, disposizioni di coordinamento in materia di trasporto pubblico locale che tengono in considerazione la disciplina (di derivazione comunitaria) attualmente applicabile al settore del TPL e che in alcuni casi si sovrappongono.

Legge 29 dicembre 2022, n. 197 recante: "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025".

Si riporta di seguito una sintesi delle disposizioni di interesse contenute in un unico articolo suddiviso in commi. In particolare:

- comma 63 (*Riduzione dell'imposta sostitutiva applicabile ai premi di produttività dei lavoratori dipendenti*). La disposizione riduce dal 10 al 5 per cento l'aliquota dell'imposta sostitutiva sulle somme erogate sotto forma di premi di risultato o di partecipazione agli utili d'impresa ai lavoratori dipendenti del settore privato erogati nell'anno 2023;
- comma 281 (*Esonero parziale dei contributi previdenziali a carico dei lavoratori dipendenti*). Si reintroduce, per i periodi di paga dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023, un esonero sulla quota dei contributi previdenziali dovuti dai lavoratori dipendenti pubblici e privati, esclusi i lavoratori domestici, già previsto per il 2022. Tale esonero è pari al 2 per cento se la retribuzione imponibile non eccede l'importo mensile di 2.692 euro e al 3 per cento se la medesima retribuzione non eccede l'importo mensile di 1.923 euro;
- commi 283-285 (*Disposizioni in materia di pensione anticipata*). Si introduce, in via sperimentale per il 2023, un'ulteriore fattispecie - denominata pensione anticipata flessibile - di diritto al trattamento pensionistico anticipato, la quale si aggiunge - come possibilità alternativa - alle ipotesi in cui, nella disciplina vigente, è riconosciuto il diritto alla pensione anticipata. Il diritto al trattamento in base alla fattispecie in esame si consegue al raggiungimento di un'età anagrafica di almeno 62 anni e di un'anzianità contributiva di almeno 41 anni (cosiddetta quota 103). La fattispecie è introdotta per i regimi pensionistici relativi ai lavoratori dipendenti, pubblici e privati, ovvero, limitatamente alle forme gestite dall'INPS, ai lavoratori autonomi e parasubordinati;
- comma 306 (*Lavoro agile per i cosiddetti lavoratori fragili*). Si prevede l'applicazione, per il primo trimestre del 2023, dell'istituto del lavoro in modalità agile per i dipendenti, pubblici e privati, rientranti nelle situazioni di fragilità di cui al D.M. 4 febbraio 2022;
- commi 369-379 (*Misure per fronteggiare l'aumento del costo dei materiali per le opere pubbliche*). Reca alcune disposizioni volte a fronteggiare, nel settore degli appalti pubblici di lavori, gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici attraverso un incremento delle risorse finanziarie a

disposizione. Attraverso tale intervento normativo si mira, tra l'altro, ad assicurare la realizzazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC;

- comma 383 (*Concessioni autostradali*). Si prevede l'integrazione della disciplina relativa alle infrastrutture autostradali A22 Brennero-Modena, A4 Venezia-Trieste, A28 Portogruaro-Pordenone e raccordo Villesse-Gorizia, al fine di consentire, qualora ci si avvalga nel ruolo di concessionario di società in house, l'effettuazione di talune operazioni societarie. Si prevede che, al fine del coordinamento delle infrastrutture autostradali A22 Brennero Modena e A4 Venezia Trieste, A28 Portogruaro Pordenone e il raccordo Villesse Gorizia le convenzioni di concessione - di durata trentennale - siano stipulate tra il Ministero delle infrastrutture e le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto i predetti protocolli d'intesa in data 14 gennaio 2016 e che potranno anche avvalersi di società in house - già esistenti o costituite allo scopo - a capitale interamente pubblico. Nel caso di società in house appositamente costituite e fino al momento dell'effettivo trasferimento della concessione, non trova applicazione quanto previsto dall'articolo 14, comma 5, primo periodo, del decreto legislativo n. 175 del 2016;
- comma 458 (*Disposizioni in materia di revisione prezzi*) Si introducono disposizioni finalizzate, da un lato, a semplificare le procedure di pagamento dei crediti maturati in conseguenza del caro materiali, dall'altro, a disciplinare un nuovo meccanismo di compensazione a favore delle stazioni appaltanti che, in conseguenza dell'obbligatorietà delle clausole di revisione prezzi, si vedessero costrette al pagamento di somme maggiorate di un importo superiore al 10 per cento del valore contrattuale. In particolare, si prevede che, in relazione agli interventi diversi da quelli finanziati con risorse PNRR o con le risorse del fondo complementare, per l'accesso alle risorse del Fondo per l'adeguamento dei prezzi, limitatamente agli stati di avanzamento concernenti le lavorazioni eseguite o contabilizzate dal direttore dei lavori ovvero annotate, sotto la responsabilità dello stesso, nel libretto delle misure dal 1° agosto 2022 e fino al 31 dicembre 2022, le stazioni appaltanti trasmettano entro il 31 gennaio 2023, in luogo della copia dello stato di avanzamento dei lavori, il prospetto di calcolo del maggiore importo dello stato di avanzamento dei lavori rispetto all'importo dello stato di avanzamento dei lavori determinato alle condizioni contrattuali, firmato dal direttore dei lavori e vistato dal responsabile unico del procedimento. Si dispone inoltre che, per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione agli appalti pubblici di lavori, ivi compresi quelli affidati a contraente generale, nonché agli accordi quadro, aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021, lo stato di avanzamento dei lavori afferente alle lavorazioni eseguite o contabilizzate dal direttore dei lavori ovvero annotate, sotto la responsabilità dello stesso, nel libretto delle misure dal 1° gennaio al 31 dicembre 2023 è adottato, anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali, applicando i prezzari regionali;
- commi 459-470 (*Unificazione degli strumenti residuali di pianificazione e programmazione delle infrastrutture secondo criteri di rendimento*) Si disciplinano le procedure di pianificazione e programmazione secondo criteri di coerenza, misurazione del rendimento atteso, certezza dei tempi di realizzazione relative alle infrastrutture che non rivestono carattere prioritario per lo sviluppo del Paese, non sono finanziate attraverso il Fondo per lo sviluppo e la coesione ovvero attraverso fondi europei, non sono incluse nel PNRR o nel PNC, non sono incluse nei contratti di programma con RFI e Anas (comma 459). Si prevede (al comma 460) che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale del Paese da ripartire tra le macro-aree territoriali e sono individuati gli indicatori finalizzati a misurare i criteri di rendimento ai fini dell'accesso al Fondo per le infrastrutture ad alto rendimento (FIAR), istituito dal comma 461 con una dotazione iniziale di 100 milioni di euro per l'anno 2023 e 60 milioni di euro per l'anno 2024. Viene previsto che, in sede di prima attuazione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con uno o più decreti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro il 30 giugno 2023, procede alla revisione degli strumenti destinati alla pianificazione e al finanziamento delle infrastrutture non a carattere prioritario e alla

revoca delle risorse destinate ad interventi non corrispondenti ai criteri di rendimento, e che a decorrere dall'anno 2024 possano essere adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ulteriori decreti per le medesime finalità. I commi 462, 463 e 464 disciplinano la procedura di riparto delle risorse del Fondo. Il comma 465 reca una previsione in materia di finanziamento di attività di studio e analisi ai fini dell'individuazione delle infrastrutture da finanziare con le risorse del FIAR, mentre i commi 466-469 dettano disposizioni con riguardo alla destinazione delle risorse del FIAR a specifiche finalità (realizzazione e messa in sicurezza di ponti e viadotti e progetti di riqualificazione delle infrastrutture urbane). Il comma 470 autorizza, infine, il Ministero dell'economia e delle finanze ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio, e a riassegnare al FIAR le somme eventualmente revocate;

- commi 471 e 472 (*Fondo sicurezza lavoro portuale*). Si istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, un Fondo per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale;
- commi 473-476 (*Collegamento intermodale Roma-Latina*): si prevede la gestione commissariale ai sensi del decreto legge n. 32 del 2019 (Decreto Sblocca Cantieri) per il collegamento intermodale Roma-Latina e si assegnano a tale scopo 20 milioni di euro per il 2023;
- commi 477 e 478 (*Trasporto pubblico locale e trasporto rapido di massa*) Si rifinanzia il Fondo istituito con l'articolo 200 del decreto-legge n. 34 del 2020 (c.d. Rilancio) e si autorizza la spesa di 100 milioni per il 2023 e di 250 milioni per il 2024, per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri sottoposti a obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19. Nel comma 478 sono stanziate risorse per il completamento della linea C della metropolitana di Roma. Dal 2023 al 2032 è previsto un totale di 2 miliardi e 200 milioni di euro. L'erogazione è subordinata alla presentazione, da parte del commissario straordinario ed entro il 28 febbraio 2023, di un quadro aggiornato dell'avanzamento dell'opera e di un cronoprogramma;
- commi da 479 a 482 (*Fondo ciclovie urbane intermodali*). Si istituisce un Fondo per lo sviluppo delle ciclovie urbane intermodali con una dotazione di 2 milioni di euro per il 2023 e 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025;
- comma 484 (*Rete trasporto Napoli*) Si autorizza la spesa di 15 milioni di euro per ciascun anno dal 2023 al 2027 per l'estensione del lotto 1, stralcio 2.3, del collegamento Afragola metropolitana di Napoli e per la fornitura di treni per la medesima metropolitana;
- commi 487-493 (*Collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente*). Si riavvia l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente (c.d. Ponte sullo Stretto) confermandone la natura di opera prioritaria e, quindi, l'applicabilità della normativa derogatoria per le infrastrutture di preminente interesse nazionale. Si prevede, tra l'altro, che al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società, RFI e Anas siano autorizzate a sottoscrivere aumenti di capitale, proporzionalmente alla quota di partecipazione, sino all'importo complessivamente non superiore a 50.000.000 euro (per ulteriori dettagli, in particolare per il successivo Decreto Legge n. 35 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", emesso in data 31 marzo 2023, si rimanda alla Nota 51 del Bilancio consolidato - Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio);
- commi 498-502 (*Olimpiadi invernali 2026 Milano-Cortina*). Si prevedono misure finalizzate a garantire la realizzazione del Piano complessivo delle opere relative ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026. Si modifica il comma 2 dell'art. 3 del D.L. n. 16/2020, prevedendo, rispetto alla disciplina vigente, che il piano complessivo delle opere ricomprende anche le opere individuate con decreto del Ministro per le politiche giovanili e lo sport adottato ai sensi dell'art. 1, comma 774, della legge n. 178/2020 e che il D.P.C.M. approvativo del piano complessivo delle opere è approvato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede una norma in materia di finanziamento del fabbisogno residuo del Piano

complessivo delle opere di cui al D.P.C.M. 26 settembre 2022. Si autorizza la spesa di 400 milioni di euro per il triennio 2024-2026 per il finanziamento del fabbisogno residuo del Piano complessivo delle opere olimpiche nonché per il finanziamento delle ulteriori opere di cui al comma 1 dell'articolo in esame. Si riduce di 400 milioni di euro l'incremento del Fondo per l'avvio di opere indifferibili istituito dall'art. 26, comma 7, del D.L. n. 50/2022, con una conseguente rimodulazione delle risorse aggiuntive stanziate per le singole annualità fino al 2027. Si prevede inoltre che, al fine di consentire lo svolgimento per gli anni 2022, 2023 e 2024 delle funzioni attribuite alla società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a trasferire alla medesima società una somma non superiore alla metà della quota massima prevista, nel limite di 14 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

- comma 506 (*Finanziamento del lotto costruttivo n. 3 della linea ferroviaria Torino-Lione*). Si dispone che il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), entro il 31 marzo 2023, autorizzi con deliberazione l'avvio della realizzazione del terzo lotto costruttivo dell'intervento "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, sezione internazionale – parte comune italo-francese – sezione transfrontaliera", ai sensi dell'articolo 2, commi 232 e 233, della legge n. 191 del 2009 (Legge finanziaria 2010). Il lotto n. 3 consiste nel completamento del tunnel di base e delle opere civili del tunnel di base in Francia e in Italia, con un fabbisogno finanziario previsto di 1.274,32 milioni di euro
- commi 507 e 508 (*Finanziamento delle tratte nazionali di accesso al tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione*). Si autorizza il finanziamento delle tratte nazionali di alcune opere di accesso al tunnel di base Torino-Lione, relative alla "Cintura di Torino" e all'adeguamento della linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana. In dettaglio, il comma 507 autorizza la spesa di: 50 milioni di euro per l'anno 2024; 100 milioni di euro per l'anno 2025; 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2029, al fine di consentire l'accesso ai contributi da parte dell'Unione europea delle seguenti opere ferroviarie relative alle tratte nazionali di accesso al tunnel di base Torino-Lione: a) "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie"; b) "Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana". Con il comma 508 si rinvia al Contratto di programma tra il MIT e RFI l'indicazione distinta dei finanziamenti per le opere suddette. Il comma 508 prevede, inoltre, che i contributi dell'Unione europea versati a RFI relativamente ai medesimi interventi siano rifinalizzati nell'ambito del contratto di programma vigente tra il MIT e la medesima società;
- commi 511-513 (*Finanziamento di assi viari stradali*). Si autorizza la spesa complessiva di 3.000 milioni di euro per il periodo 2023-2037, per la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari – Catanzaro della S.S. 106 Jonica. Si prevede, inoltre, l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 aprile 2023, per l'individuazione delle tratte - lotti funzionali - da finanziare con le predette risorse, delle modalità di erogazione, e dei casi di revoca del finanziamento. Il comma 513 riguarda l'acquisizione al patrimonio statale delle infrastrutture di collegamento autostradali di competenza della regione Abruzzo; autorizza la spesa di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 per il completamento delle operazioni necessarie per l'acquisizione al patrimonio statale e la successiva gestione, tramite Anas., delle infrastrutture mediarie di collegamento autostradali di competenza della Regione Abruzzo;
- comma 514 (*Strade statali sismi 2009 e 2016*) Si autorizza una spesa complessiva di 400 milioni per il periodo 2023-2027, per la realizzazione di interventi sulle strade statali delle aree dei crateri sismici 2009 (Abruzzo) e 2016 (Centro-Italia);
- commi 515 e 516 (*Strada Statale n. 4 Salaria*). I commi 515 e 516 autorizzano la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e 50 milioni di euro per l'anno 2026 per il potenziamento, riqualificazione e adeguamento della SS4 Salaria e demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, l'individuazione delle tratte da

finanziare e delle modalità di erogazione e revoca delle risorse, previa presentazione da parte del Commissario straordinario di un quadro completo e aggiornato dei lotti in corso di realizzazione e da realizzare;

- comma 517 (*Corridoio Reno-Alpi*). Si autorizza la spesa di 22 milioni di euro per il 2023, in favore di RFI, per la progettazione della linea Chiasso-Monza lungo il corridoio europeo Reno-Alpi;
- comma 518 (*Progetto di sviluppo del territorio piemontese*). Si incrementa di ulteriori 15 milioni di euro per il 2023 l'importo stanziato per il "Progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese", rientrante nel progetto unico Terzo Valico dei Giovi – Nodo di Genova, per fronteggiare l'aumento del costo dei materiali;
- comma 521 (*Contributo straordinario alla Regione Calabria per opere pubbliche*). Si attribuisce alla regione Calabria un contributo straordinario di 36 milioni di euro complessivi per il periodo 2023- 2025, per la realizzazione di opere pubbliche;
- comma 694 (*Bonifica area Trento Nord*). Si autorizza la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 per alcuni interventi di bonifica nell'area Nord della città di Trento. In particolare, il finanziamento in questione è destinato alla progettazione ed alla esecuzione della campagna di sondaggi geognostici, volta ad individuare con precisione l'estensione e la profondità delle sostanze inquinanti presenti nelle aree ferroviarie comprese tra i Siti di interesse nazionale (SIN) «ex SLOI ed ex Carbochimica» ed interessate dalla realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, inquinate da piombo, piombo tetraetile ed altri inquinanti;
- comma 898 (*Comando o distacco di dipendenti di società a controllo pubblico e di enti pubblici non economici presso pubbliche amministrazioni*). Il comma 898 prevede, in via transitoria, che i lavoratori dipendenti delle società a controllo pubblico e degli enti pubblici non economici possano essere posti in posizione di comando o distacco presso pubbliche amministrazioni. La durata di tali comandi o distacchi non può essere superiore ad un anno né eccedere, in ogni caso, il termine del 31 dicembre 2026.

Inoltre, nella parte tabellare (sezione II) della Legge sono presenti i seguenti rifinanziamenti:

- rifinanziamento del Contratto di Programma parte servizi RFI (manutenzione straordinaria) di 2.800 milioni di euro;
- rifinanziamento del potenziamento Genova-Terzo Valico dei Giovi (RFI) per 125 milioni di euro;
- rifinanziamento del Contratto di Programma Anas per 2.250 milioni di euro;
- rifinanziamento di TELT per 1.231 milioni di euro.

Decreto Legge n. 198 del 29 dicembre 2022, recante: "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi" (Decreto Milleproroghe). Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 14 del 24 febbraio 2023, reca le seguenti norme d'interesse:

- All'articolo 9:
  - il comma 3 proroga al 30 giugno 2023 il termine entro cui i fondi di solidarietà bilaterali e intersettoriali già esistenti al 1° giugno 2022 si devono adeguare alla nuova normativa sugli ammortizzatori sociali come modificata dalla Legge di bilancio 2022;
  - i commi 4-ter, 4-quater e 5-ter prorogano al 30 giugno 2023 il diritto al lavoro agile per i lavoratori dipendenti, pubblici e privati, fragili rientranti nelle condizioni di fragilità di cui al DM 4 febbraio 2022 o più esposti a rischio di contagio su indicazione dei medici competenti, nonché per i genitori lavoratori dipendenti del settore privato che hanno almeno un figlio minore di anni 14;
- all'articolo 10:
  - il comma 2 proroga di un anno vale a dire dal 31 dicembre 2022 al 31 dicembre 2023, il termine per la conclusione delle procedure di finanza di progetto previste per l'affidamento della concessione dell'autostrada A22 Brennero-Modena. Contestualmente viene previsto, e disciplinato, anche per il 2022 il versamento di un acconto degli importi dovuti in relazione al subentro del nuovo concessionario. Il comma 3 disciplina la copertura

degli oneri conseguenti. Le modifiche introdotte in sede di conversione riguardano l'inserimento di ulteriori periodi volti a disciplinare il versamento relativo all'anno 2022;

- il comma 4-bis, introdotto in sede di conversione, estende anche all'anno 2023 la possibilità, già prevista per l'anno 2022, per i concessionari di cui all'art. 142, comma 4, del previgente Codice dei contratti pubblici e a quelli di cui all'art. 164, comma 5, del Codice dei contratti pubblici, di aggiornare, utilizzando il prezzario di riferimento più recente, il quadro economico o il computo metrico del progetto esecutivo, in corso di approvazione o approvato alla data di entrata in vigore del Decreto Legge n. 50/2022 (18 maggio 2022), e in relazione al quale risultino già espletate le procedure di affidamento ovvero ne sia previsto l'avvio entro il 31 dicembre 2023. Tale misura è finalizzata a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici;
- i commi 11 nonché 11-sexies e septies differiscono al 31 dicembre 2023 l'obbligo dei gestori dei servizi di navigazione sui laghi Maggiore, Garda e Como di versare gli utili di gestione all'entrata dello Stato. Inoltre, estende da 3 a 5 anni il periodo del mandato del gestore. Nel corso dell'esame in conversione è stata approvata una modifica all'art. 1, primo comma, della menzionata Legge n. 614 del 1957, per cui il mandato del gestore non è più di tre anni ma di cinque e che tale estensione si applica al mandato in corso;
- il comma 11-duodecies, introdotto in sede di conversione, proroga dal 31 dicembre 2022 al 31 dicembre 2023 il termine previsto dall'articolo 26, comma 8, primo periodo, del Decreto Legge n. 50/2022 in materia di applicazione dei prezziari ai contratti pubblici;
- i commi 11-quinquiesdecies e 11-sexiesdecies, introdotti durante l'esame in sede di conversione, prorogano al 30 giugno del 2024 i termini per l'aggiudicazione degli interventi finanziati dal Decreto Legge n. 148/2017 (recante una serie di interventi caratterizzati dalla indifferibilità ed urgenza) e degli interventi finanziati a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 891 della Legge n. 145/2018 per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po;
- il comma 11-septiesdecies, introdotto in sede di conversione, modifica l'art. 15, comma 6-bis, della Legge n. 166/2002, al fine di prevedere la trasmissione annuale dei rispettivi piani economico-finanziari (PEF) da parte dei concessionari autostradali alle competenti Commissioni parlamentari;

- all'articolo 11:
  - il comma 5 proroga di un anno il termine, previsto dall'art. 17-bis del D.L. n. 152/2021, per la ricognizione e la riperimetrazione dei siti contaminati attualmente classificati di interesse nazionale;
  - il comma 6 proroga una serie di termini fissati dal D.Lgs. 194/2005 e relativi all'elaborazione e alla trasmissione di informazioni in materia di rumore ambientale, in particolare dei piani di azione per la gestione dell'inquinamento acustico, in linea con le nuove scadenze previste dall'UE.

Decreto Legge n. 5 del 14 gennaio 2023, recante: "Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico" Il provvedimento ha prorogato al 31 dicembre 2023 il termine entro il quale il valore dei buoni benzina ceduti dai datori di lavoro privati ai dipendenti non concorre alla formazione del reddito da lavoro dipendente. Il limite dei buoni benzina è di 200 euro per lavoratore (art. 1). Inoltre, per mitigare l'impatto del caro energia sulle famiglie, si istituisce un fondo da 100 milioni di euro per il 2023 nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali al fine di riconoscere un buono (nominativo e non cedibile) per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale. Il valore del buono è pari al 100% della spesa da sostenere per l'acquisto

dell'abbonamento e, comunque, non può superare i 60 euro. Il buono è riconosciuto in favore delle persone fisiche che nell'anno 2022 hanno conseguito un reddito complessivo non superiore a 20.000 euro. Viene richiesto un decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con MEF e MIT, che disciplini le modalità di presentazione delle domande per il rilascio del buono e la sua emissione (art. 4).

Decreto Legge n. 13 del 24 febbraio 2023, recante: "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune" (DL PNRR). Il provvedimento, trasmesso per la conversione in legge all'esame del Senato, reca le seguenti norme di interesse:

- articolo 2 (Struttura di missione PNRR presso la Presidenza del Consiglio dei ministri), che prevede l'istituzione, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e fino al 31 dicembre 2026, della Struttura di missione PNRR articolata in quattro direzioni generali, alla quale è preposto un coordinatore e sono indicate le attività a cui provvede la Struttura. Alla Struttura di missione PNRR vengono trasferiti i compiti e le funzioni attribuite alla Segreteria tecnica di cui all'articolo 4 (Segreteria tecnica presso la Presidenza del Consiglio dei ministri) del Decreto Legge n. 77 del 31 maggio 2021;
- articolo 14 (Ulteriori misure di semplificazione in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC e in materia di procedimenti amministrativi), contiene alcune misure di semplificazione in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC e in materia di procedimenti amministrativi apportando modifiche al Decreto Legge n. 77 del 31 maggio 2021. In particolare, il comma 1, lettera c) aggiunge l'articolo 18-ter, che prevede che, nei casi eccezionali in cui sia necessario procedere con urgenza alla realizzazione di interventi di competenza statale previsti dal PNRR e dal PNC, il Ministro competente per la realizzazione dell'opera può proporre al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica di disporre l'esenzione dalle disposizioni di cui al titolo III (Valutazione d'impatto ambientale) della parte seconda (Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)) del Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, secondo la procedura di cui all'articolo 6, comma 11, del medesimo decreto; la lettera d), num. 2), sostituisce il comma 5 dell'articolo 48, aggiungendo i commi 5-bis, 5-ter, 5-quater e 5-quinquies. La disposizione mira a ridurre, in attuazione delle previsioni del PNRR, i tempi di realizzazione degli interventi di tipo infrastrutturale o edilizio diversi da quelli relativi alle infrastrutture ferroviarie e alla edilizia giudiziaria e penitenziaria e alle relative infrastrutture di supporto. In particolare, si prevede che l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei relativi lavori possa avvenire anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica e a condizione che detto progetto sia redatto secondo le modalità e le indicazioni di cui all'art. 48, comma 7, quarto periodo, del Decreto Legge n. 77 del 2021; la lettera e) apporta modifiche all'articolo 53-bis del Decreto Legge n. 77 del 31 maggio 2021. Nello specifico il num. 1) sostituisce il comma 1 dell'articolo 53-bis, stabilendo che, al fine di ridurre, in attuazione delle previsioni del PNRR, i tempi di realizzazione degli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie, nonché degli interventi relativi alla edilizia giudiziaria e penitenziaria e alle relative infrastrutture di supporto, ivi compresi gli interventi finanziati con risorse diverse da quelle previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, commi 5, 5-bis, 5-ter, 5-quater e 5-quinquies;
- articolo 19 (Disposizioni in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, nonché di verifica di impatto ambientale) sopprime la lettera g-ter) dell'articolo 23, comma 2 del D. Lgs. 152/2006 relativa alla verifica preventiva di interesse archeologico; tra l'altro inserisce un comma 2 sexies all'art. 25 del D. Lgs. 152/16 che prevede che l'adozione del parere e del provvedimento di VIA non è subordinata alla conclusione delle attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'articolo 25 del D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 o all'esecuzione dei saggi archeologici preventivi previsti dalla legge;

- articolo 20 (Disposizioni in materia di funzionamento della Soprintendenza speciale per il PNRR) che stabilisce che sia la Soprintendenza speciale a svolgere le funzioni di tutela dei beni culturali e paesaggistici interessati dagli interventi previsti dal PNRR, in sostituzione delle Soprintendenze archeologia, belle arti e paesaggio. Tale potere era già previsto ma solo in caso di necessità e per assicurare la tempestiva attuazione del PNRR;
- articolo 32 (Semplificazioni delle procedure per la realizzazione degli interventi ferroviari oggetto di commissariamento ai sensi del Decreto Legge 18 aprile 2019, n. 32) che interviene sull'articolo 4, comma 2, del Decreto Legge n. 32 del 2019, in materia di approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica per le opere ferroviarie. Essa prevede che, per le opere ferroviarie, i Commissari straordinari, nominati ai sensi del medesimo articolo 4 del Decreto Legge n. 32/2019 c.d."Sblocca cantieri", possano approvare e porre a base di gara direttamente il progetto di fattibilità tecnica ed economica. Si tratta di una procedura di accelerazione riferita all'attuazione degli interventi dei "commissari" in quanto si applicano le regole del PNRR per appalti regolamentati con il Decreto Legislativo n. 50 del 18 aprile 2016;
- articolo 33 (Semplificazioni procedurali relative agli interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) che introduce una misura a carattere semplificativo ed acceleratorio consentendo l'applicazione della procedura di cui all'articolo 44 del Decreto Legge n. 77 del 31 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 108 del 29 luglio 2021, a tutti gli interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ove finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea. Inoltre, apporta plurime innovazioni alle semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto di cui all'articolo 44 del Decreto Legge n. 77/2021, tra le quali quella al punto 8) che integra il comma 7 dell'articolo 44 in relazione alla disciplina dell'approvazione delle varianti dei progetti inseriti nel PNRR da parte delle stazioni appaltanti ovvero da parte dei commissari straordinari;
- articolo 41 (Semplificazione per lo sviluppo dell'idrogeno verde e rinnovabile) che, in attuazione della Missione 2, Componente 2-20, Riforma 3, del PNRR, introduce disposizioni per la semplificazione dei procedimenti di valutazione ambientale nell'ottica della promozione dell'idrogeno verde e rinnovabile;
- articolo 47 (Disposizioni in materia di installazione di impianti alimentati da fonti rinnovabili) che reca puntuali modifiche al Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n. 199, recante: "Attuazione della Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili", tra le quali quella prevista al comma 7 che prevede che all'articolo 1, comma 193, della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, dopo la lettera a) sia inserita la seguente: «a-bis) le sbarre di alta tensione rientranti fra le infrastrutture di cui alla lettera a) che risultano direttamente funzionali all'alimentazione delle sottostazioni elettriche della rete ferroviaria, possono essere utilizzate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA o da società dalla stessa controllate per la connessione di impianti di produzione a fonti rinnovabili con le modalità di cui all'articolo 16 del Decreto Legislativo n. 210 dell'8 novembre 2021»;
- articolo 48 (Disposizioni per la disciplina delle terre e delle rocce da scavo) che, al comma 1, stabilisce che al fine di assicurare il rispetto delle tempistiche di attuazione del PNRR per la realizzazione degli impianti, delle opere e delle infrastrutture ivi previste, nonché per la realizzazione degli impianti necessari a garantire la sicurezza energetica, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e sentito il Ministro della salute, adotti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della Legge n. 400 del 23 agosto 1988, un decreto avente a oggetto la disciplina semplificata per la gestione delle terre e delle rocce da scavo.

Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Di seguito sono brevemente indicati i contenuti delle principali Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) di interesse del Gruppo.

Delibera n. 181/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 16 dicembre 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 181, pubblicata il 9 febbraio 2022, ha stabilito misura e modalità di versamento del contributo per l'anno 2022. In particolare, l'Autorità ha confermato l'aliquota del contributo, pari allo 0,6 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della delibera. Rispetto al contributo per l'anno 2021, l'Autorità ha, invece, aumentato la soglia di esenzione dall'obbligo contributivo da 1.800 euro a 3.000 euro ed innalzato a 5 milioni di euro (precedentemente 3 milioni di euro) la soglia di fatturato che fa scattare l'obbligo per le imprese di dichiarare all'ART i dati anagrafici ed economici. Tra i soggetti tenuti al versamento del contributo sono inclusi tra gli altri, i gestori delle infrastrutture di trasporto, i gestori degli impianti di servizio ferroviario, le imprese che effettuano servizi ferroviari e su strada (passeggeri e merci), gli operatori della logistica e quelli eroganti servizi di agenzia e raccomandazione marittima. Per la determinazione del fatturato rilevante ai fini contributivi, la delibera prevede che dal totale dei ricavi vengano esclusi, tra l'altro: (i) i ricavi conseguiti per attività svolte all'estero; (ii) i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; (iii) i contributi in conto esercizio nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale e regionale; (iv) le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili; (v) le sopravvenienze attive da fondo rischi; (vi) nell'ipotesi di unico contratto di trasporto, i ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo; (vii) i ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto. Inoltre, sono ammesse esclusioni dedicate ai seguenti settori del trasporto: gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica); gestione di infrastrutture portuali; operazioni e servizi portuali; servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti; servizi di agenzia/raccomandazione marittima. È stato previsto il versamento di un terzo dell'importo del contributo entro il 29 aprile 2022 e dei restanti due terzi entro il 28 ottobre 2022.

Delibera n. 17/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 27 gennaio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 17, ha avviato la verifica di impatto della regolazione introdotta con la delibera n. 96/2015 "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria". Tale verifica è stata avviata dall'Autorità in considerazione dell'intervenuta conclusione del primo periodo tariffario (2016-2021) e dell'opportunità di individuare eventuali correttivi, anche in relazione agli effetti prodotti dall'emergenza epidemiologica e dagli investimenti di cui al D.L. n.152/2021 recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose".

Delibera n. 20/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 9 febbraio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 20, ha avviato un procedimento, nei confronti di Trenitalia SpA e di RFI SpA in concorso, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio, per l'inottemperanza alle misure dell'Autorità in materia di diritti dei passeggeri, con particolare riferimento alla soppressione di un treno ed alla comunicazione di informazioni adeguate in ordine alla disponibilità di mezzi alternativi per la prosecuzione del viaggio (misure 3.4 e 4.5 dell'Allegato A alla Delibera n. 106/2018). Il rischio sanzionatorio, per Trenitalia SpA e RFI SpA, si configurava in una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo del dieci per cento del rispettivo fatturato. Nell'ambito del procedimento, RFI ha formulato una proposta di impegni (adozione di un percorso formativo per il personale impiegato nelle attività che hanno impatto sulle informazioni al pubblico), mentre Trenitalia ha presentato memorie difensive, nonché ulteriori chiarimenti in sede di

audizione convocata da ART medesima. Con Delibera n. 106/2022, l'ART ha archiviato il procedimento nei confronti di Trenitalia ed ha approvato la proposta di impegni presentata da RFI SpA, disponendo la chiusura del procedimento in questione, senza accertamento dell'infrazione.

Delibera n. 21/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 9 febbraio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 21, ha avviato un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana SpA, in relazione alla metodologia di allocazione degli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. n. 73 del 25 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 106 del 23 luglio 2021 (Decreto Sostegni-bis). Tali stanziamenti, pari a 150 milioni di euro per l'anno 2021, sono finalizzati - per il periodo dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021 - alla riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fino al 100% della componente B, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. A tale riguardo, l'ART - a valle della prevista attività di monitoraggio - ha evidenziato come la metodologia di allocazione di detti stanziamenti applicata da RFI (consistente nel riconoscimento di uno sconto pari al 100% della componente B, fino ad esaurimento della spesa prevista dal Decreto Sostegni-bis) abbia generato risultati non equi tra i vari segmenti di trasporto e, in particolare, tra le singole imprese ferroviarie destinatarie dei Ristori Covid. L'applicazione di una diversa metodologia, che preveda una quota di sconto della componente B inferiore al 100% e definita in misura utile a coprire tutto il periodo temporale indicato dal Decreto Sostegni-bis, avrebbe invece determinato: (i) nel segmento di mercato passeggeri Open Access, un incremento degli importi riconosciuti, per complessivi 474.843,00 euro; (ii) nel segmento merci, una pressoché generalizzata riduzione degli importi riconosciuti, per complessivi 474.843,00 euro. Il procedimento de quo - il cui termine è fissato in centottanta giorni dalla data di notifica della delibera - è, quindi, finalizzato all'eventuale adozione di un ordine di rideterminazione della metodologia applicata da RFI e, conseguentemente, di applicazione di una nuova metodologia di allocazione degli stanziamenti del Decreto Sostegni- bis. Il procedimento si è concluso con la Delibera n. 113/2022 più avanti citata.

Delibera 29/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 24 febbraio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 29, ha espresso parere favorevole sulla proposta di catalogo di tracce correlate all'applicazione di tariffe PROMO per gli orari 2022-2023 e 2023-2024, presentata da RFI, a condizione che, per lo schema di incentivazione proposto per il segmento di mercato Passeggeri Open Access Premium, vengano considerate aggiuntive previsioni per chi opera prolungamenti di servizi di trasporto passeggeri AV sulla tratta Salerno-Taranto via Potenza, dando evidenza documentale di eventuali finanziamenti da parte di Amministrazioni Regionali e che RFI provveda, entro il termine di pubblicazione del catalogo di tracce orarie all'applicazione delle tariffe suddette, alla stima del tasso di rendimento accettabile per il mercato e alla conseguente eventuale variazione del livello di regime tariffario di favore.

Delibera 32/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 24 febbraio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 32 - a valle di una segnalazione di NTV per una presunta erronea quantificazione da parte di RFI degli importi dovuti dalle imprese ferroviarie per l'accesso alla rete AV/AC, per il periodo 6 novembre 2014/31 dicembre 2015, ai sensi della Delibera 88/2021 - ha deliberato, tenuto conto dell'intervenuta rideterminazione del conguaglio da parte di RFI, di non dare seguito a detta segnalazione e prescritto alla stessa di comunicare alle imprese ferroviarie il relativo riparto del conguaglio.

Delibera n. 35/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 10 marzo 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 35, ha definito il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto, per il periodo 12 marzo 2022 - 11 marzo 2023, in misura pari a 5,86% per i servizi di trasporto pubblico locale su ferro

(5,41% per il periodo precedente) e a 5,52% per quelli su gomma (5,24% per il periodo precedente). Tale valore (WACC reale per-tax) dovrà essere applicato come misura del margine di utile ragionevole nella redazione del piano economico finanziario (PEF) simulato per gli affidamenti dei contratti di servizio nonché in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF.

Delibera n. 43/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 23 marzo 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 43, ha accolto la proposta presentata dal gestore dell'infrastruttura nazionale di differire di un anno la presentazione delle proposte tariffarie relative al pedaggio per l'accesso e utilizzo dell'infrastruttura (PMdA) e ai servizi extra-PMdA, in ragione dell'incertezza delle stime dei volumi di traffico e della contribuzione pubblica, nonché del contesto di mercato. La delibera, in particolare, prevede:

- l'applicazione in via transitoria, anche per il 2024, così come per il 2022 e il 2023, dei livelli tariffari del pedaggio di accesso all'infrastruttura (PMdA) applicati nel 2021, incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato;
- l'applicazione in via transitoria, anche per il 2023, così come per il 2022, dei livelli tariffari per servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (extra-PMdA) applicati nel 2021, incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato;
- ai fini della costruzione delle nuove proposte tariffarie, il nuovo periodo tariffario sarà il quinquennio 2024-2028 (con anno base 2022 e anno ponte 2023);
- relativamente alle tariffe extra-PMdA, la nuova proposta per il 2024 dovrà essere formulata e trasmessa all'ART (per la valutazione di conformità) entro il 30 settembre 2022. In alternativa, dandone comunicazione all'Autorità ed ai soggetti interessati entro il 30 giugno 2022, RFI potrà applicare anche per il 2024 i livelli tariffari applicati per il 2021, incrementati del tasso di inflazione programmato.

Delibera n. 105/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 30 giugno 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 105 - in considerazione della rilevata esigenza di dover disporre di ulteriore tempo per meglio approfondire gli esiti della verifica condotta dagli uffici dell'Autorità - ha ulteriormente prorogato al 5 agosto 2022 (precedentemente già posticipato al 30 giugno 2022 dalla Delibera n. 45/2022) il termine per la verifica di impatto della regolazione introdotta con la Delibera n. 96/2015 (criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria), di cui alla Delibera n. 17/2022.

Delibera n. 106/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 30 giugno 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 106, ha disposto - nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana SpA e di Trenitalia SpA - la chiusura, senza l'accertamento dell'infrazione, del procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 20/2022, come precedentemente descritto.

Delibera n. 113/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 14 luglio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 113, ha concluso il procedimento avviato con la Delibera n. 21/2022, precedentemente citata, in materia di metodologia di allocazione degli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. n. 73 del 25 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 106 del 23 luglio 2021, (Decreto Sostegni-bis). In particolare, l'Autorità ha adottato un provvedimento ordinatorio che dispone l'applicazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA di una nuova metodologia di allocazione dei già menzionati stanziamenti (ex D.L. n. 73/2021); ha, quindi, ordinato a Rete Ferroviaria Italiana SpA di: a) applicare la metodologia "B" (riconoscimento di una quota di sconto inferiore al 100 per cento, determinata in misura utile a coprire tutto il periodo temporale indicato dal Decreto Sostegni bis, con

eventuale conguaglio, così come rappresentata nel prospetto allegato al prot. ART n. 10189/2022, del 13 aprile 2022); b) aggiornare i dati di pedaggio per il periodo maggio-settembre 2021, applicando i conguagli previsti dalle delibere ART nn. 58/2021 e 175/2021. Entro 60 giorni dalla notifica della delibera, Rete Ferroviaria Italiana SpA deve dare attuazione alle prescrizioni ivi contenute e trasmettere all'Autorità idonea documentazione comprovante l'attuazione.

Delibera n. 141/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. L'8 settembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 141, ha prescritto ad alcuni gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali, tra cui Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl - per i quali, in mancanza di un esito positivo della verifica di conformità della proposta tariffaria relativa all'orario 2021-2022, aveva prescritto di assumere, come valori di canoni e tariffe per l'accesso alle infrastrutture e ai servizi, quelli assunti, per lo stesso orario, dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale RFI SpA - di assumere, anche per l'orario 2022-2023, gli stessi valori di canoni e tariffe per l'accesso alle infrastrutture ed ai servizi assunti da RFI SpA per il medesimo orario, come esposti nel PIR 2023 di RFI SpA – Edizione Giugno 2022 (già adeguati con riferimento agli aspetti inflattivi). I predetti valori economici devono essere recepiti in un aggiornamento straordinario del PIR 2023, da pubblicarsi entro 15 giorni dalla data della Delibera, dandone informativa al mercato e all'ART.

Delibera n. 147/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. L'8 settembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 147, ha avviato un procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana SpA, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 23, comma 3, del D.Lgs. n. 112/2015, per non aver rispettato i limiti nell'assegnazione della capacità quadro previsti al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete 2023 ("La capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria"). Il termine per la conclusione del procedimento è fissato in 180 giorni dalla data di notifica della Delibera. All'esito del procedimento potrebbe essere irrogata una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'1% del fatturato e, comunque, non superiore a euro 1.000.000.

Delibera n. 190/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 20 ottobre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 190, ha concluso il procedimento avviato con la Delibera n. 97/2021, a seguito del reclamo presentato da Italo, relativamente alle tariffe per l'accesso agli spazi destinati a servizi di accoglienza ed assistenza ai passeggeri nelle stazioni gestite da Grandi Stazioni Retail SpA. Nello specifico, Italo aveva lamentato il disallineamento delle suddette tariffe rispetto criteri di costing/pricing stabiliti dalla Delibera n. 96/2015, per la quale le tariffe non possono essere superiori al costo di fornitura aumentato di un profitto ragionevole. In particolare, l'Autorità ha preso atto del superamento (in ragione delle sopravvenute modifiche al metodo tariffario apportate da Grandi Stazioni Retail SpA nel corso dell'istruttoria) di alcune delle contestazioni inizialmente avanzate, tra cui: l'allocazione del canone di retrocessione alle attività regolate, l'attribuzione alle attività regolate delle pertinenti quote di alcuni dei costi riconosciuti e i relativi criteri di allocazione. Tuttavia, non essendo venuti meno i presupposti sottesi alle restanti contestazioni oggetto di procedimento, ha prescritto a Grandi Stazioni Retail SpA di sottoporre all'Autorità, entro tre mesi dalla data di adozione della Delibera, con riferimento agli spazi destinati a servizi di accoglienza ed assistenza passeggeri ricadenti all'interno delle stazioni dalla stessa gestite ed in relazione agli anni 2020 e 2021, tariffe non superiori al costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità ai criteri e alle modalità del vigente quadro normativo e regolatorio. A tale riguardo, l'Autorità ha affermato, tra l'altro, i seguenti principi: i) esclusione dai relativi costi dell'avviamento; ii) adozione, ai fini dell'allocazione dei costi diversi dall'avviamento e dal canone di retrocessione, del criterio dell'incidenza delle superfici calpestabili di cui alla Delibera ART n. 84/2016, ovvero di un criterio o insieme di criteri alternativi "parametrici/estimativi" ai sensi della misura 55, ultimo cpv della Delibera ART n. 96/2015 che, a

differenza del criterio della "ponderazione dei mq sulla base dell'ERV" finora adottato da GS Retail, sia idoneo a riflettere l'effettiva incidenza delle attività sul consumo di risorse aziendali; iii) applicazione, con riferimento al WACC, dei parametri beta equity ed equity risk premium previsti dalla misura 20 della Delibera ART n. 96/2015, determinati rispettivamente nella misura pari allo 0,7 e al 5%.

Delibera n. 226/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 21 novembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 226, ha deliberato l'avvio del procedimento per l'esame dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico sottoscritto da Trenitalia SpA con la Regione Liguria, in relazione ai nuovi servizi ferroviari Milano – Nizza di SNCF Voyages Italia Srl. La richiesta di esame è stata formulata dalla Regione Liguria ed è volta ad esaminare se l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico sottoscritto tra la Regione Liguria e Trenitalia per gli anni 2018-2032 sia compromesso dallo svolgimento - da parte di SNCF Voyages Italia Srl - del nuovo servizio ferroviario passeggeri sulla relazione Milano-Nizza, via Genova. Il termine di conclusione del procedimento, inizialmente fissato al 31 gennaio 2023, è stato prorogato dalla Delibera n. 14/2023 al 31 marzo 2023 (in ogni caso, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie).

Delibera n. 242/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 6 dicembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 242, pubblicata il 27 gennaio 2023, ha stabilito misura e modalità di versamento del contributo per l'anno 2023. Tra le principali novità rispetto al contributo 2022, si segnalano le seguenti: (i) riduzione dell'aliquota del contributo allo 0,5 per mille del fatturato, risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della delibera in oggetto (precedentemente 0,6 per mille); (ii) adeguamento della soglia di esenzione dall'obbligo contributivo da 3.000 euro a 2.500 euro; (iii) nuove fattispecie di esclusione dal totale dei ricavi: tutte le sopravvenienze attive (a prescindere dalla loro inclusione al fondo rischi, in considerazione della loro generale natura di provento avente carattere straordinario); i risarcimenti danni riferibili esclusivamente al patrimonio aziendale; le somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte (a motivo della loro neutralità rispetto ai ricavi caratteristici), purché regolarmente documentate ed escluse dal computo della base imponibile IVA. Relativamente ai soggetti tenuti al versamento del contributo, non è stata introdotta alcuna variazione. È stato, tuttavia, precisato come, in relazione ai servizi di trasporto ferroviario merci, siano tenuti alla corresponsione del contributo gli operatori di manovra, i trazionisti ed i carristi, per i ricavi di rispettiva competenza. Due terzi dell'importo del contributo dovranno essere versati entro il 28 aprile 2023, mentre il restante terzo entro il 31 ottobre 2023.

Delibera n. 243/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 14 dicembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 243, ha approvato il regolamento recante "*Attuazione dell'art. 9, comma 3, della legge 118/2022* (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) *per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti"*. Detto regolamento definisce la procedura di verifica della conformità delle procedure di gara dei servizi di TPL da parte dell'ART. Gli esiti delle verifiche di conformità delle procedure di gara alle delibere dell'Autorità rilevano anche ai fini dell'applicazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle decurtazioni delle risorse del Fondo nazionale per il TPL, di cui all'articolo 27, comma 2, lettera d), del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017.

Delibera n. 245/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 14 dicembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 245, ha archiviato il procedimento avviato con Delibera n. 130/2021. Tale delibera, in ottemperanza alla sentenza del TAR per il Piemonte n. 646/2021, era finalizzata al riesame, attraverso un adeguato supplemento istruttorio, del reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. del 14 ottobre 2019, nella parte in cui lamentava una discriminazione, da parte di RFI e Grandi Stazioni Rail nell'assegnazione degli spazi all'interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova. In particolare, il TAR per il Piemonte aveva

rilevato alcune lacune istruttorie e motivazionali da parte dell'ART con riferimento all'applicazione del principio di pari adeguata visibilità e accessibilità e dei parametri definiti nella Delibera n.130/2019, con riferimento alla ripartizione degli spazi e servizi disponibili in stazione. L'archiviazione in oggetto trova la propria ratio nella sentenza n. 10198/2022 del Consiglio di Stato che, avendo annullato la predetta sentenza n. 646/2021 del TAR, ha fatto venir meno i presupposti di fatto e di diritto per la prosecuzione del procedimento ex Delibera n. 130/2021.

Delibera n. 249/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 22 dicembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 249, ha dichiarato inammissibili gli impegni presentati da Rete Ferroviaria Italiana SpA nell'ambito del procedimento, avviato con la Delibera n. 147/2022 ed avente ad oggetto il mancato rispetto dei limiti nell'assegnazione della capacità quadro previsti al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete 2023 ("La capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria"). Secondo l'ART, gli impegni proposti non consentono una competitività *ex ante* mirata alla ottimale gestione dell'infrastruttura ma, contrariamente, cercano di porre rimedio *ex post* in termini di "congelamento di capacità" e, eventualmente, di un successivo ristoro nei confronti di coloro che si vedono privati di una parte di capacità già allocata. Il rigetto della proposta di impegni determina, quindi, la prosecuzione del procedimento avviato con la Delibera n. 147/2022**.**

Delibera n. 11/2023 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 27 gennaio 2023 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 11, ha avviato una consultazione sullo schema di atto di regolazione *"Revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione degli stessi alle reti regionali interconnesse".* A conclusione del primo periodo tariffario (2016-2021), l'Autorità ha rilevato la necessità di apportare alcuni aggiornamenti/integrazioni ai criteri di cui alla delibera 96/2015 ("*Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria"*), al fine di preservarne l'efficacia operativa alla luce delle evoluzioni del mercato del trasporto ferroviario e del quadro normativo nel frattempo intervenute, e disposto - nelle more - l'applicazione in via transitoria dei livelli tariffari applicati nel 2021. Con la delibera in oggetto ha, quindi, avviato un procedimento, il cui termine di conclusione è stato fissato al 5 maggio 2023. Entro il 30 giugno, Rete Ferroviaria Italiana SpA dovrà trasmettere il nuovo sistema tariffario all'ART, che effettuerà la prevista verifica di conformità entro il 30 novembre 2023. Lo schema di regolazione sottoposto a consultazione, che si applicherà al nuovo periodo regolatorio di durata paria a 5 anni (2024-2028) prevede, tra l'altro:

- l'adozione da parte di RFI di un modello econometrico/ingegneristico per la determinazione dei costi diretti;
- per il primo anno del periodo tariffario (2024), un regime provvisorio con l'applicazione della tariffa in vigore nel 2023, incrementata del tasso di inflazione programmato, e recupero dei maggiori/minori introiti nel periodo 2025-2028;
- la definizione di obiettivi di efficientamento sui costi operativi determinati annualmente da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- l'aggiornamento annuale dei livelli tariffari nel corso del periodo tariffario, al fine di tenere conto di: novità normative e regolamentari, realizzazione degli investimenti, inflazione programmata annuale, variazioni dei livelli di traffico oltre il ± 10%;
- l'obbligo per RFI di dotarsi di modelli previsionali della domanda di trasporto (passeggeri e merci), basati su serie storiche e trend evolutivi;
- l'adozione da parte di RFI di un modello matematico di simulazione trasportistica per fornire ogni possibile evidenza

della capacità contributiva dei vari servizi di trasporto ferroviario, anche in un'ottica multimodale;

- l'applicazione obbligatoria della vigente sub componente C1 del pedaggio, nelle tratte a capacità limitata o sature (della rete metropolitana e a livello di servizio elevato) per i treni a «ridotta velocità commerciale» rispetto a quella che consente l'ottimizzazione dell'utilizzo della capacità;
- l'introduzione di una nuova sub componente C5 di segno negativo a carattere obbligatorio correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate, differenziata tra servizi merci e servizi passeggeri con dei valori soglia;
- limiti di variabilità massima del pedaggio medio (pedaggio AV 2015; pedaggio servizi OSP 2022; pedaggio servizi merci 2022);
- l'applicazione dell'atto di regolazione anche alle reti regionali interconnesse ma con criteri semplificati.

Delibera n. 15/2023 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 27 gennaio 2023 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 15, ha apportato alcune modifiche alla Delibera n. 120/2018 ("Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale"). In particolare, relativamente agli obblighi in materia di contabilità regolatoria, è stato eliminato il requisito dell'indipendenza della società di revisione o del certificatore legale dei conti rispetto al soggetto certificatore del bilancio di esercizio delle imprese ferroviarie e, conseguentemente, la specificazione del limite temporale triennale della durata dell'incarico.

Dialogo con gli stakeholder

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si impegna a mantenere un rapporto trasparente e collaborativo con i propri stakeholder[46] basato sul coinvolgimento attivo e sul dialogo continuo, nella convinzione che la comprensione delle reciproche aspettative e la conciliazione degli interessi sia garanzia di creazione di valore duraturo.

Principali canali di comunicazione con gli stakeholder

PERSONE DI FS e SINDACATI
- Portale Intranet del Gruppo – WE
- Eventi/Webinar
- Colloqui di valutazione
- Survey di gradimento
- Tavoli sindacali e incontri

ENTI E ISTITUZIONI
- Incontri specifici
- Comunicazioni istituzionali
- Survey
- Protocolli d'intesa
- Panel stakeholder

COMUNITA' FINANZIARIA
- Presentazioni periodiche
- Incontri individuali e di gruppo
- Roadshow
- Questionari rating ESG

FORNITORI E BUSINESS PARTNER
- Incontri/gruppi di lavoro
- Convegni
- Audit
- Questionari
- Panel stakeholder

CLIENTI E PASSEGGERI
- Indagini di customer satisfaction
- Ricerche di mercato
- Workshop, seminari
- Canali di comunicazione dedicati
- Web & social network
- Panel stakeholder

SOCIETA' CIVILE E COMUNITA' LOCALI
- Incontri specifici
- Gruppi di lavoro
- Comunicati
- Web & social network
- Interviste
- Panel stakeholder

AZIONISTI
- Presentazioni periodiche
- Incontri individuali e di gruppo
- Assemblea degli azionisti

MEDIA
- Comunicati stampa
- Web & social network
- Eventi
- Interviste

Il Sustainability Day 2022 del Gruppo FS

Il 4 ottobre presso il Palazzo delle Esposizioni il Gruppo FS ha organizzato la prima edizione del Sustainability Day, all'interno della giornata di apertura del Festival dello Sviluppo Sostenibile 2022 promosso da Asvis (Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile). L'evento ha rappresentato l'occasione per un confronto tra vertici e manager di FS e stakeholder del mondo accademico, delle istituzioni e delle organizzazioni della società civile, con l'obiettivo di raccogliere spunti, osservazioni e riflessioni utili per affrontare gli scenari in rapida evoluzione.

[46] I criteri utilizzati per l'individuazione degli stakeholder sono i seguenti: responsabilità, dipendenza, rilevanza, influenza, livello d'interesse/impatto/conoscenza.

Dopo un'introduzione al Piano Strategico di Gruppo, l'evento si è articolato su tre temi: transizione energetica della logistica e dei trasporti, sviluppo sostenibile delle infrastrutture, valorizzazione e rigenerazione urbana.
L'evento è stato trasmesso in diretta su FSnews e il Festival dello Sviluppo Sostenibile 2022.

Nello stesso giorno del Sustainability Day di Ferrovie, l'Amministratore Delegato di Trenitalia ha presentato il Frecciarossa con la livrea decorata con i 17 obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, che simboleggia il percorso orientato alla sostenibilità del Gruppo FS Italiane.

Impegno per uno sviluppo sostenibile

Approccio, impegni e politiche

Il nuovo Piano Strategico 2022-2031, approvato dal Consiglio di Amministrazione a marzo 2022, prevede complessivi 190 miliardi di euro di investimenti, attraverso i quali il Gruppo FS accelera l'impegno a servizio del Paese per realizzare un ecosistema di mobilità sostenibile e logistica integrata che possa contare su infrastrutture interconnesse e resilienti.
Raccogliendo la sfida posta dall'Agenda 2030 dell'Onu per lo Sviluppo Sostenibile e avvertendo le urgenze poste da una congiuntura delicata come quella attuale, segnata dalla crisi geopolitica ed economica in corso, e dall'esigenza di ridefinire la governance della nuova struttura organizzativa costituita da quattro Poli di business, il Gruppo vuole indirizzare il suo impegno strategico alla luce dei principi di sostenibilità.
Il nuovo Piano Strategico definisce cinque grandi sfide, a cui sono legati obiettivi specifici:

Il Gruppo, inoltre, si assume responsabilità verso tutti gli stakeholder - sia interni che esterni - anche attraverso il Codice Etico, che stabilisce diritti e doveri a cui gli Organi sociali, il management, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i partner commerciali, i fornitori e tutti coloro che hanno rapporti con il Gruppo devono attenersi. Ciò è dimostrato anche dall'adesione al network del *UN Global Compact* e dagli impegni espressi nella Politica di Sostenibilità di cui il Gruppo si è dotato nel 2019.

Politica di Sostenibilità

Per contribuire a elevare la sostenibilità a elemento guida per la definizione delle scelte strategiche e operative e per 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". 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 su sette principi:

Creazione di valore condiviso

Conciliare gli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali, generando valore per l'azienda, per gli stakeholder e per i territori in cui opera

Coinvolgimento di comunità e stakeholder

Attivare processi sistematici di stakeholder engagement

Sicurezza per chi viaggia e per chi lavora

Assicurare un sempre più alto livello di salute e sicurezza e consolidare una cultura del risk management e della prevenzione

Qualità dei Servizi

Migliorare l'esperienza dei clienti, curando con attenzione tanto la qualità resa quanto quella percepita

Valore dei dipendenti

Contribuire attivamente alla cura e allo sviluppo delle persone, evitando qualsiasi forma di discriminazione

Uso efficiente delle risorse e tutela dell'ambiente

Promuovere un uso efficiente delle risorse energetiche e favorire l'adozione di una logica LCA in tutti i processi

Rispetto dei diritti umani

Tutelare i diritti umani nelle proprie attività, tra fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile

Sostenibilità ambientale

La politica e le strategie ambientali del Gruppo FS Italiane sono integrate nella pianificazione industriale e sono caratterizzate da una spinta alla riduzione dell'impronta ecologica del settore dei trasporti. Due sono i pilastri su cui è fondato questo approccio: massimizzazione dei vantaggi ambientali del trasporto collettivo e su ferro, attraverso lo spostamento di persone e merci verso modalità di trasporto più sostenibili, e minimizzazione degli impatti negativi sull'ambiente, attraverso un utilizzo razionale delle risorse naturali in tutta la filiera, in una prospettiva attenta al completo ciclo di vita di prodotti e servizi gestiti.

La base di partenza di questo approccio è rappresentata dal core business del Gruppo FS, il trasporto su ferro: una delle modalità di spostamento più efficienti, meno inquinanti, col minore impatto sul territorio e che rappresenta l'asse su cui incentrare la mobilità del presente e del futuro di persone e merci. Intorno a questo è importante sviluppare un intero sistema di mobilità integrato, nel territorio e nel contesto urbano, al servizio delle persone.

Il Piano Industriale 2022-2031 ha accentuato l'impegno nella direzione della sostenibilità ambientale, presentando sia azioni volte al miglioramento delle infrastrutture e dei servizi di mobilità sia dedicando un cospicuo volume di investimenti all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili. Allo stesso tempo c'è stato anche un rafforzamento degli obiettivi di decarbonizzazione, a testimonianza dell'impegno del Gruppo nella transizione ecologica: raggiungere la neutralità carbonica entro il 2040, ridurre del 50% entro il 2030 le emissioni dirette e indirette (emissioni scope 1 e scope 2) e ridurre del 30% quelle della catena del valore (scope 3).

I quattro poli di business – infrastrutture, passeggeri, logistica, urbano – rispecchiano gli attori attraverso i quali il Gruppo FS Italiane intende costruire un sistema di trasporto integrato e a ridotto impatto ambientale. Ideazione e gestione delle infrastrutture ferroviarie e stradali, servizi di trasporto collettivi su ferro e su gomma innovativi ed efficienti e valorizzazione urbana in chiave di rigenerazione sostenibile delle città, sono i concetti chiave su cui si svilupperanno le azioni delle società del Gruppo FS.

La tutela dell'ambiente impegna attivamente il Gruppo FS Italiane, i cui processi e attività sono soggetti ad analisi iterative di miglioramento volte a tenere in massima considerazione il valore del capitale naturale, prestando particolare attenzione alle emissioni climalteranti e inquinanti, ai consumi energetici e idrici e al degrado del suolo.

Energia ed emissioni

L'evoluzione dello scenario post-pandemico ha visto proseguire la ripresa dei consumi, avviata nel 2021, dopo l'emergenza che ha caratterizzato il 2020. Come negli altri anni, i consumi di energia rappresentano una delle principali componenti del bilancio ambientale del Gruppo FS Italiane.

Il consumo energetico del 2022, pari a 27.237 TJ[47], è in crescita rispetto all'anno precedente dell'1,6%. Tale aumento è conseguenza principalmente dell'incremento dei consumi elettrici del Gruppo FS Italiane: energia elettrica per trazione ferroviaria (+7%) e per altri usi (+3,3%). I consumi di energia elettrica, infatti, rappresentano la parte maggioritaria dei consumi totali, circa il 74% del totale, dei quali circa l'81% assorbiti dalla trazione ferroviaria, che può beneficiare della significativa quota di rete elettrificata su cui effettuare il servizio (oltre il 70% della rete RFI ha linee elettrificate). Il consumo di energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria può beneficiare dell'acquisto di Garanzie d'Origine (GO) certificate da impianti di produzione da fonti rinnovabili: nel 2022 le società del Gruppo hanno acquistato GO coprendo il fabbisogno di circa il 64% dell'elettricità destinata a tali usi (nel 2020 era pari al 37%, nel 2021 al 61%).

[47] Il joule è l'unità di misura del Sistema internazionale (SI) dell'energia, del lavoro e del calore. Il terajoule (TJ) è equivalente a 1.000 gigajoule; un gigajoule corrisponde a un miliardo di joule.

La restante parte dei consumi energetici è quasi interamente assorbita dai consumi di gasolio (circa il 21% del totale, in diminuzione rispetto agli anni passati), mentre una quota residuale compete al gas naturale (4,1% del totale), oltre a biodiesel (0,9%) e ad altre fonti (0,4% del totale).

Terajoule

Energia consumata per fonte(*)	2022	2021	2020
Energia elettrica per trazione ferroviaria	16.268	15.198	14.350
Energia elettrica per altri usi	2.589	2.505	2.409
Energia elettrica per strade e gallerie	1.265	1.245	1.266
Gasolio	5.650	6.145	5.865
Gas naturale	1.127	1.398	1.237
Biodiesel	240	229	241
Altro (**)	98	87	63
Totale energia consumata all'interno del Gruppo FS	**27.237**	**26.807**	**25.431**
di cui %:			
Polo Passeggeri	*68,0%*	*68,2%*	*68,1%*
Polo Infrastrutture	*24,1%*	*23,7%*	*23,7%*
Polo Logistica	*7,7%*	*7,9%*	*8,0%*
Polo Urbano	*0,1%*	*0,1%*	*0,1%*
Altri servizi	*0,1%*	*0,1%*	*0,1%*

(*) Elaborazione interna secondo le linee guida di riferimento. Le fonti dei fattori di conversione, riferiti all'anno "n-2", sono: National Inventory Report - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2020 (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - ISPRA), 2022; Energy Statistics Manual (International Energy Agency - IEA), 2005; Fiche 330 (Union Internationale des Chemins de fer - UIC), 2008; Conversion factors (Department for Environment, Food & Rural Affairs - DEFRA UK), 2022; JEC Well-to-Tank report v5 (Joint Research Center - JRC), 2020.
(**) Teleriscaldamento, teleraffrescamento, olio combustibile, benzina, GPL, idrogeno, pellet, solare termico.

Le società del Polo Passeggeri assorbono circa due terzi dell'energia consumata, mentre quelle del Polo Infrastruttura e del Polo Logistica assorbono quasi l'intera parte restante.

Il consumo energetico si riflette sulle emissioni di gas a effetto serra. Tuttavia, anche a fronte dell'aumento dei consumi riportato in precedenza, le emissioni sono risultate inferiori rispetto all'anno precedente: 2,01 milioni di tonnellate di CO_2 equivalente[48] rispetto alle 2,09 milioni di tonnellate del 2021. Tale scostamento è riconducibile sia al rinnovo della flotta ferroviaria con mezzi a più alta efficienza energetica sia al miglioramento del mix di generazione elettrico e al decremento dell'uso di combustibili provenienti da fonti fossili.

[48] La CO_2 equivalente (CO_2e) rappresenta un'unità di misura necessaria per esprimere in modo uniforme l'impatto sul clima dei diversi gas serra. Oltre al principale gas serra (CO_2) sono inclusi anche metano (CH_4) e protossido d'azoto (N_2O), prodotti dalle attività antropiche.

mln tCO2e

Emissioni di Gas a effetto serra (GHG)del Gruppo FS[1 2 3]	2022	2021	2020
Emissioni totali dirette di GHG (Scope 1)	0.51	0.56	0.53
Emissioni totali indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	1.50	1.53	1.59
Totale emissioni di Gas a effetto serra (GHG)del Gruppo FS	**2.01**	**2.09**	**2.12**
di cui %:			
Polo Passeggeri	*68,00%*	*68,2%*	*67,90%*
Polo Infrastrutture	*23,60%*	*23,0%*	*22,70%*
Polo Logistica	*8,20%*	*8,60%*	*9,20%*
Polo Urbano	*0,10%*	*0,10%*	*0,10%*
Altri servizi	*0,10%*	*0,10%*	*0,10%*
Emissioni totali altre emissioni indirette (Scope 3)	5.30	5.34	4.01

1. Per il calcolo delle emissioni è stato implementato un approccio di calcolo location-based, in conformità a quanto previsto dal "GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard". I fattori di conversione utilizzati si riferiscono all'anno "n-2". Le fonti dei fattori di conversione sono: National Inventory Report - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2019 (NIR), Common Reporting Format (CRF) (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2021), SINAnet - Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale – "Fattori di emissione per le sorgenti di combustione stazionarie in Italia" (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2019), ISPRA_Fattori emissione produzione e consumo elettricità, DEFRA UK - Conversion factors.
2. Per il calcolo delle tonnellate equivalenti di CO_2 viene utilizzato il Global Warming Potential (GWP) a 100 anni del CH_4 (28) e del N_2O (265). Tali valori sono presenti nel Fifth Assessment Report "Climate Change 2013: The Physical Science Basis" (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 2013).
3. Scope 1 - Emissioni derivanti dalla combustione diretta di combustibili fossili, acquistati per il riscaldamento, per la produzione di energia elettrica e termica, per il rifornimento di veicoli di trasporto; le fonti delle emissioni classificate come Scope 1 sono generalmente possedute e controllate direttamente dall'organizzazione.
Scope 2 - Emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica prelevata e consumata dall'organizzazione per le apparecchiature elettriche, il riscaldamento e l'illuminazione all'interno degli edifici; l'organizzazione è indirettamente responsabile per le emissioni generate dal fornitore per la produzione dell'energia elettrica richiesta.
Scope 3 – Emissioni derivanti dagli impatti della catena del valore dell'organizzazione, generate dalle attività upstream e downstream, diverse dalle emissioni dirette ed indirette di gas a effetto serra da consumo energetico. Lo Scope 3 include le emissioni significative che l'organizzazione può quantificare e influenzare. Il valore delle emissioni per il Gruppo FS corrisponde alla somma delle seguenti categorie indicate dal GHG Protocol: beni e servizi acquistati (categorie 1 e 2), attività relative agli approvvigionamenti di combustibili ed energia (categoria 3), rifiuti generati nelle attività (categoria 5), viaggi di lavoro (categoria 6), spostamenti casa - lavoro dei dipendenti (categoria 7), utilizzo di beni e servizi da parte di terzi (categoria 11), asset in locazione utilizzati da terzi (categoria 13).

Valorizzazione e tutela del territorio

Una grande opera infrastrutturale di norma si innesta nei tessuti socioculturali condizionandone destini individuali e collettivi, progetti familiari, aggregazioni sociali e finanche assetti locali e nazionali.

L'inserimento nel territorio di opere, quali ad esempio le infrastrutture ferroviarie e stradali, richiedono 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.

Negli studi ambientali è data grande importanza all'analisi del contesto territoriale in cui l'opera si colloca, valutando l'impatto sul territorio di tipo temporaneo, legato all'attivazione e gestione del cantiere, e di tipo permanente, a seguito del completamento dell'opera, e individuando le misure di mitigazione e compensazione necessarie.

Un rilievo particolare assumono anche gli studi e le indagini archeologiche preventive 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 realizzativa.

Allo scopo di minimizzare gli impatti nelle fasi di realizzazione e di esercizio delle nuove opere o di adeguamento 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 degli imbocchi delle gallerie, il mantenimento della connettività tramite ecodotti e sottopassi faunistici, il trattamento delle acque di cantiere, la riduzione dell'inquinamento da polveri e da particolato nell'aria mediante l'adozione di sistemi abbatti-polvere e l'installazione di barriere vegetali antipolvere che mitigano, tra l'altro, anche l'impatto paesaggistico.

Nel corso del 2022, così come nell'anno precedente, sono stati sviluppati, 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* (Piano Nazionale degli Investimenti Complementari), progetti, studi e relazioni di sostenibilità delle opere programmate nell'ambito del PNRR, con l'obiettivo di offrire una lettura chiara sulle potenzialità, correlate agli interventi infrastrutturali, di generare valore per le comunità.

Attraverso la misura degli indicatori di sostenibilità, 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, anche in virtù delle specifiche caratteristiche delle aree interessate dagli interventi. Particolare attenzione viene dedicata a quei progetti le cui opere coinvolgono direttamente o indirettamente aree protette (ad es. Parchi naturali, Zone di Protezione Speciale, Siti di Interesse Comunitario, ecc.)

Gli studi e le relazioni hanno inoltre evidenziato l'attenzione posta in fase di sviluppo dei progetti all'individuazione di soluzioni orientate al miglioramento dei livelli di coesione territoriale, alla salvaguardia ambientale, all'uso efficiente delle risorse in un'ottica di economia circolare, a una maggiore resilienza dell'infrastruttura, alla creazione di nuove connessioni per la mobilità sostenibile e di valore per lo sviluppo dei territori. Sono state inoltre condotte, per i Progetti di Fattibilità Tecnico-Economica del PNRR, specifiche valutazioni rispetto agli obiettivi ambientali individuati dal Regolamento UE 2020/852 (Tassonomia Europea) quali mitigazione dei cambiamenti climatici, adattamento ai cambiamenti climatici, uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, ecc. Queste valutazioni tengono conto dell'intero ciclo di vita dell'opera per l'applicazione del principio di non arrecare un danno significativo (Do No Significant Harm - DNSH) e che comportano la predisposizione di una specifica asseverazione del rispetto di tale principio.

Durante la fase di realizzazione delle infrastrutture, il Gruppo FS assume il ruolo di committente e affida i lavori a imprese terze, attribuendo principalmente a società interne al Gruppo FS il ruolo di soggetto tecnico nonché, a seconda delle esigenze e dello schema contrattuale specifico, di direzione lavori e/o supervisione lavori. I principali impatti ambientali di questa fase sono rappresentati nelle seguenti tabelle e sono soggetti al numero e allo stato di lavorazione dei cantieri attivi annualmente.

tonnellate

Materie prime utilizzate per peso o volume	2022	2021	2020
Materiali non rinnovabili	**7.793.118**	**6.909.546**	**4.225.577**
Terre - approvvigionamento	51.937	205.401	436.489
Calcestruzzo	4.679.316	4.473.439	2.676.502
Materiale inerte	2.875.035	1.973.892	964.240
Acciaio per armamento ferroviario	115	2.216	777
Acciaio per sistemi tecnologici ferroviari	5.786	2.792	5.745
Traverse CAP	1.821	37.550	4.909
Ferro	178.879	213.875	136.780
Alluminio	29	73	11
Rame	200	308	124
Materiali rinnovabili	**9.933.588**	**8.088.261**	**7.368.805**
Terre - riutilizzo	4.720.860	2.400.368	1.723.284
Terre - riutilizzo riqualificazioni ambientali	5.212.728	5.687.893	5.645.521

Materie prime riciclate (cantieri)	2022	2021	2020
Percentuale dei materiali utilizzati che deriva da materiale riciclato	56,0%	53,9%	63,6%
Percentuale di terre riutilizzate	99,5%	97,5%	94,4%

megalitri

Acqua prelevata per fonte (cantieri)	2022	2021	2020
Uso civile	256	130	110
da acquedotto	*256*	*129*	*107*
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	*0*	*1*	*1*
da corpi idrici	*0*		*2*
Uso industriale	2.196	1.886	1.955
da acquedotto	*197*	*448*	*322*
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	*1.769*	*1.357*	*1.393*
da corpi idrici	*230*	*81*	*240*
Totale acqua prelevata dai cantieri	**2.452**	**2.016**	**2.065**

megalitri

Acqua scaricata per qualità e destinazione (cantieri)	2022	2021	2020
Acque reflue domestiche	**252**	**125**	**104**
in fognatura	151	40	32
in altra destinazione	101	85	72
Acque reflue industriali	**1.564**	**975**	**888**
in fognatura	123	12	0.1
- di cui % preliminarmente a trattamento	*100,0%*	*100,0%*	*100,0%*
in altra destinazione	1.441	963	888
- di cui % preliminarmente a trattamento	*100,0%*	*98,7%*	*99,9%*
Totale acqua reflue	**1.816**	**1.100**	**992**

tonnellate

Rifiuti prodotti per tipologia (cantieri)	2022	2021	2020
Rifiuti speciali non pericolosi	1.491.834	1.462.731	1.202.465
Rifiuti speciali pericolosi	44.412	20.268	25.841
Totale rifiuti prodotti	**1.536.246**	**1.482.999**	**1.228.306**

tonnellate

Rifiuti inviati a trattamento (cantieri)	2022	2021	2020
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a trattamento	1.377.729	1.378.751	1.172.206
di cui % a recupero	*92,4%*	*82,0%*	*90,5%*
di cui % a smaltimento	*7,6%*	*18,0%*	*9,5%*
Rifiuti speciali pericolosi inviati a trattamento	37.591	12.754	25.826
di cui % a recupero	*86,3%*	*40,4%*	*1,4%*
di cui % a smaltimento	*13,7%*	*59,6%*	*98,6%*
Totale rifiuti inviati a trattamento	**1.415.320**	**1.391.505**	**1.198.032**

Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto riveste un ruolo delicato anche nei confronti della biodiversità, in quanto può causare la trasformazione o il deterioramento di un habitat, la frammentazione degli ecosistemi, l'incremento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative.

Uno sviluppo delle infrastrutture attento alla biodiversità include le seguenti azioni:

- prevenire: evitare di costruire infrastrutture non necessarie e non coinvolgere zone dove sono presenti aree protette;

- mitigare: ridurre gli impatti al minimo con misure opportune da adottare temporaneamente in fase di cantiere o permanentemente (sottopassi, sovrappassi, recinzioni, barriere acustiche);
- compensare: ristabilire il valore complessivo di biodiversità che è stato perso a causa della realizzazione dell'infrastruttura, attraverso ripristini ecosistemici, ricreando altrove ambienti alternativi.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è consapevole della complessità e della fragilità degli ecosistemi nei quali sviluppa le proprie attività e, per questo motivo, ha dato la massima priorità a quest'aspetto.

Nella tabella seguente sono riassunti i dati principali dei progetti sviluppati nel 2022 che vedono le opere previste interessare direttamente i siti protetti:

Siti operativi che interessano aree protette (2022)						
Sito operativo	**Area geografica**	**Nome area protetta**	**Tipologia di tutela**	**Ampiezza sito operativo[49] (km^2)**	**Tipologia di attività**	**Valore della Biodiversità**
Potenziamento Ferroviario Linea Orte – Falconara (tratta PM228-Castelplanio; prog km 1+665 e la prog km 7+110)	Marche	ZPS – IT5320017 "Gola della Rossa e di Frasassi" Parco Naturale Regionale della Rossa e di Frasassi	Natura 2000 Area protetta	0,093[50]	Infrastruttura ferroviaria	Habitat prioritari: 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo, 91AA Boschi orientali di quercia bianca
Potenziamento Ferroviario Linea Orte – Falconara (tratta PM228-Castelplanio; prog km 3+395 e la prog km 7+110)	Marche	SIC/ZSC – IT5320004 "Gola della Rossa" Parco Naturale Regionale della Rossa e di Frasassi	Natura 2000 Area protetta	-	Infrastruttura ferroviaria	Habitat prioritari: 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo, 91AA Boschi orientali di quercia bianca
Potenziamento Ferroviario Linea Orte – Falconara (tratta PM228-Castelplanio; tracciato lambisce perimetro orientale)	Marche	SIC/ZSC – IT320003 "Gola di Frasassi" Parco Naturale Regionale della Rossa e di Frasassi	Natura 2000 Area protetta	-	Infrastruttura ferroviaria	Habitat prioritari: 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo, 91AA Boschi orientali di quercia bianca
Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria (Battipaglia – Potenza C.le)	Campania	ZSC - IT8050049 "Fiumi Tanagro e Sele""	Natura 2000	0,005	Infrastruttura ferroviaria	Habitat: 3250 Fiumi mediterranei a flusso permanente con Glacium lavum, 3270 Fiumi con argini melmosi, 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue, 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba
Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria (Battipaglia – Potenza C.le)	Campania	ZPS – IT8050021 "Medio corso del fiume Sele Persano"	Natura 2000	0,005	Infrastruttura ferroviaria	Habitat: 3250 Fiumi mediterranei a flusso permanente con Glacium lavum, 3270 Fiumi con argini melmosi, 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba
Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria (Raddoppio Cosenza – Paola/S. Lucido)	Calabria	SIC/ZSC - IT9310056 "Bosco di Mavigliano"	Natura 2000	0,003	Infrastruttura ferroviaria	92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba
S.S. 389 Tronco Villanova – Lanusei– Tortolì (Bivio Villagrande – svincolo Arzana)	Sardegna	ZSC - ITB022215 "Riu Sicaderba"	Natura 2000	0,005	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat: 5330 Arbusteti termo-mediterranei e pre-desertici, 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior
Variante alla S.S. 115	Sicilia	ZSC - ITA010014	Natura	0,041	Infrastruttura	Habitat: 5330

[49] Area sottratta permanentemente al sito protetto dalla realizzazione dell'opera.
[50] La ZPS comprende al suo interno i SIC "Gola di Frasassi" e "Gola della Rossa".

Siti operativi che interessano aree protette (2022)						
Sito operativo	**Area geografica**	**Nome area protetta**	**Tipologia di tutela**	**Ampiezza sito operativo[49] (km^2)**	**Tipologia di attività**	**Valore della Biodiversità**
"Sud Occidentale Sicula" dallo Svincolo "Birgi" sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115		"Sciare di Marsala"	2000		stradale cat. C1	Arbusteti termo-mediterranei e pre-desertici, 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
SS 675 - Umbro Laziale - Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano est - Civitavecchia	Lazio	ZPS - IT6030005 "Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate"	Natura 2000	0,0008	Infrastruttura stradale cat. B	ND
S.S. 4 "Salaria" - Tratto Trisungo-Acquasanta	Marche	SIC - IT5340006 Lecceto di Acquasanta SIC - IT5340018 Fiume Tronto tra Favalanciata e Acquasanta	Natura 2000	0,0009	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat: 91AA Boschi orientali di quercia bianca, 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba, 9340 Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia, 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior

Per quanto concerne, invece, le tematiche legate alla sicurezza nei cantieri relativi alle infrastrutture ferroviarie, il Gruppo da sempre rivolge la massima attenzione alle attività di responsabilizzazione e sensibilizzazione delle ditte appaltatrici.

Di seguito si riportano i principali indici sulla safety:

unità

Infortuni dipendenti ditte appaltatrici[1]	2022	2021	2020
Infortuni	174	202	214
di cui mortali	*1*	*0*	*2*

Indici degli infortuni dipendenti ditte appaltatrici[1]	2022	2021	2020
Indice di frequenza[2]	13,19	18,09	26,21
Indice di gravità[3]	1,34	0,77	3,23

1 Il dati riguardano gli appalti civili e tecnologici nei quali Italferr è coinvolta come Direzione Lavori e/o Coordinatore in fase di Esecuzione Lavori, nonché per gli appalti relativi a nuove linee AV/AC affidate a General Contractor nei quali Italferr svolge il ruolo di Direzione Lavori e di Alta Sorveglianza per la sicurezza, e infine per gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori, sia per la sicurezza.
2 Indice di frequenza: [numero infortuni/ore lavorate]*1.000.000.
Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.
3 Indice di gravità: [(giorni di prognosi rilevati + giorni convenzionali relativi agli eventi mortali)/ore lavorate]*1.000.
I giorni convenzionali relativi agli eventi mortali sono ottenuti moltiplicando il numero di infortuni mortali per 7.500. Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.

L'Indice di Frequenza presenta un valore inferiore rispetto a quanto registrato nel corso del 2021 (If= 13,19) mentre l'Indice di Gravità risulta in aumento stante il verificarsi, nel corso del 2022, di un infortunio mortale a fronte dell'assenza di eventi registrati nel 2021.

Nel corso del 2022 si è registrato un aumento delle ore lavorate pari a circa il 17% rispetto alle ore lavorate nel corso dell'anno precedente, segno evidente dei continui investimenti nel settore ferroviario e dell'impegno da parte del Gruppo nel proseguire nell'ammodernamento della rete infrastrutturale ferroviaria del Paese, tanto realizzando nuove tratte, quanto dotando le tratte esistenti di tecnologie di ultima generazione.

A fronte di tale aumento di ore lavorate si registra una diminuzione degli infortuni, sia in termini assoluti (174 infortuni registrati a fronte dei 202 dell'anno 2021), sia in termini relativi, come testimoniato dalla diminuzione dell'indice di frequenza.

Gestione dei rifiuti

Il Gruppo FS Italiane, in un'ottica di economia circolare, si adopera per garantire l'adozione di modelli produttivi orientati alla prevenzione e riduzione della produzione dei rifiuti[51], al riuso dei beni e al recupero dei rifiuti generati coinvolgendo anche gli appaltatori e, ove possibile, l'intera catena del valore. La gestione sostenibile degli approvvigionamenti e il continuo miglioramento della gestione del ciclo dei rifiuti rappresentano una priorità del Gruppo e obiettivi del piano industriale che vede coinvolte tutte le società del Gruppo.

Con riferimento alla produzione complessiva di rifiuti generati dal Gruppo, circa il 94% in peso di questi deriva da attività industriali e di costruzione, demolizione e scavo - principalmente si tratta di rifiuti costituiti da materiali ferrosi e non ferrosi, apparecchiature fuori uso e reflui delle toilette dei convogli ferroviari, materiali da demolizione, terre e rocce da scavo, traverse in legno e pietrisco da massicciata ferroviaria - e solo una parte residuale è costituita dal rifiuto urbano (sia indifferenziato sia da frazioni riciclabili avviate a raccolta differenziata); di quest'ultima tipologia, circa il 71% proviene dai sistemi di raccolta ubicati nelle stazioni, prodotti da terzi in aree aperte al pubblico.

La produzione di rifiuti speciali, relativa all'anno 2022, è diminuita rispetto a quella degli anni precedenti. Si registra, tra l'altro, un positivo incremento della percentuale dei rifiuti inviati a recupero sul totale dei rifiuti prodotti, superiore al 95%.

Al contrario, si registra un trend in crescita dei volumi dei rifiuti urbani raccolti nelle stazioni nell'ultimo triennio che può essere giustificato dalla graduale ripresa dei servizi di trasporto, effettuati a pieno carico, a seguito dell'allentamento e poi eliminazione delle misure anti-contagio e delle limitazioni introdotte nel periodo dell'emergenza pandemica.

Con riferimento all'organizzazione in Poli, complessivamente - in termini quantitativi - il Polo Infrastrutture produce circa il 79% dei rifiuti del Gruppo seguito dal Polo Passeggeri che incide per il 17%; tali rifiuti derivano dall'indispensabile svolgimento delle attività di manutenzione e di pulizia manutentiva delle infrastrutture a rete e dei veicoli ferroviari e stradali.

[51] I rifiuti sono classificati secondo l'origine in rifiuti speciali e urbani. I rifiuti speciali sono i rifiuti generati dalle lavorazioni industriali, artigianali e dalle attività di costruzione e demolizione, commerciali o di servizio che, sulla base della concentrazione di sostanze pericolose contenute al loro interno o di quanto previsto dal legislatore, si classificano in pericolosi o non pericolosi. I rifiuti urbani sono i rifiuti domestici o quei rifiuti non pericolosi provenienti da altre attività non domestiche (ad es. uffici, mense, ecc.) che sono simili per composizione e natura ai rifiuti domestici e quindi tali da consentirne il recupero o lo smaltimento in impianti originariamente progettati per il trattamento di rifiuti urbani.

tonnellate

Rifiuti prodotti per tipologia (Gruppo)*	2022	2021	2020
Rifiuti urbani	6.054	7.190	5.736
di cui raccolta differenziata	*35,5%*	*30,6%*	*30,9%*
Rifiuti urbani delle stazioni	14.821	10.439	9.420
di cui raccolta differenziata	*30,7%*	*30,9%*	*31,3%*
Rifiuti speciali non pericolosi	266.458	323.465	274.981
di cui inviati a recupero	*95,8%*	*96,0%*	*96,0%*
di cui inviati a smaltimento	*4,2%*	*4,0%*	*4,0%*
Rifiuti speciali pericolosi	51.853	60.660	61.092
di cui inviati a recupero	*95,7%*	*93,2%*	*96,0%*
di cui inviati a smaltimento	*4,3%*	*6,8%*	*4,0%*
Totale rifiuti prodotti	339.186	401.754	351.229
di cui %:			
Polo Passeggeri	*17,0%*	*14,9%*	*16,4%*
Polo Infrastrutture	*79,3%*	*78,5%*	*77,9%*
Polo Logistica	*3,6%*	*6,6%*	*5,7%*
Polo Urbano	*0,1%*	*0,0%*	*0,0%*
Altri servizi	0,0%	0,0%	0,0%

(*) La quantità di rifiuti speciali prodotti viene calcolata sulla base dei valori riportati all'interno delle copie dei Formulari di Identificazione dei Rifiuti (FIR). I quantitativi relativi ai rifiuti urbani sono calcolati sulla base dei valori derivanti dalle operazioni di peso su bilancia oppure sulla base del peso medio dei sacchi prodotti.

Con riferimento, invece, ai rifiuti trasportati dal Gruppo, il Polo Logistica ha movimentato nel corso del 2022 circa 1.190.000 tonnellate di rifiuti nell'ambito del trasporto transfrontaliero e 182.900 tonnellate in ambito nazionale.

Gestione delle risorse idriche

L'uso efficiente delle risorse idriche, il trattamento dei reflui, la tutela della qualità dell'acqua, i controlli e i monitoraggi sulla rete rappresentano alcune delle principali attività svolte dalle società del Gruppo FS per una corretta gestione delle risorse idriche.

La tipologia dei business caratteristici del Gruppo FS comporta limitati consumi idrici - prevalentemente per uso civile (circa l'85% del totale dei consumi è destinato a servizio degli uffici, dei bagni, delle docce nelle officine, delle mense, delle fontanelle in stazione e al rifornimento dei serbatoi delle toilette a bordo treno) e il resto per fini industriali (circa il 15% del totale per la pulizia e le sanificazioni di treni e bus, lavaggi esterni dei veicoli e dei componenti, ecc.).

Frequenti sono le campagne organizzate dalle società del Gruppo FS per sensibilizzare i viaggiatori, i fornitori e le maestranze a un uso responsabile della risorsa. In merito agli utilizzi industriali, gli sforzi sono rivolti principalmente alla riduzione dei consumi, l'incremento del riutilizzo della risorsa idrica e a garantire l'efficace raccolta e trattamento dei reflui[52] ai fini della tutela ambientale. I consumi 2022 registrano un trend in diminuzione, dovuto sostanzialmente alla riduzione dell'utilizzo dell'acqua per uso civile. L'analisi dei prelievi evidenzia che, nell'ultimo anno, in termini quantitativi il Polo Infrastrutture ha utilizzato per lo svolgimento delle proprie attività circa l'81% del volume complessivo di acqua prelevata dal Gruppo.

[52] L'acqua prelevata per uso industriale segue un processo di trattamento dei reflui (chimico-fisico) differente rispetto al trattamento dei reflui dell'acqua per uso civile (biologico), in considerazione delle specifiche caratteristiche dei carichi inquinanti.

megalitri

Acqua prelevata per uso e per fonte (Gruppo)	2022	2021	2020
Uso civile*	**14.227**	**15.974**	**16.093**
di cui da acquedotto	8.100	8.562	8.608
di cui da acque sotterranee (falde e sorgenti)	6.075	7.363	7.477
di cui da corpi idrici	52	49	8
Uso industriale	**2.537**	**2.390**	**2.336**
di cui da acquedotto	1.629	1.488	1.426
di cui da acque sotterranee (falde e sorgenti)	871	859	863
di cui da corpi idrici	37	43	47
Totale acqua prelevata dal Gruppo	16.764	18.364	18.429
di cui %:			
Polo Passeggeri	*17,8%*	*16,3%*	*17,2%*
Polo Infrastrutture	*80,7%*	*82,2%*	*81,4%*
Polo Logistica	*0,7%*	*0,8%*	*0,8%*
Polo Urbano	*0,6%*	*0,6%*	*0,5%*
Altri servizi	*0,2%*	*0,1%*	*0,1%*

* Include i prelievi idrici per uso civile nelle stazioni.

megalitri

Acqua scaricata per qualità e destinazione (Gruppo)*	2022	2021	2020
Acque reflue scaricate in fognatura	14.866	15.308	13.963
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	*8,00%*	*8,90%*	*6,80%*
Acque reflue scaricate in altra destinazione	789	870	743
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	*25,40%*	*25,70%*	*37,50%*
Totale acqua reflue scaricate dal Gruppo	15.655	16.178	14.706
di cui %:			
Polo Passeggeri	*13,8%*	*13,1%*	*14,2%*
Polo Infrastrutture	*85,0%*	*85,4%*	*84,3%*
Polo Logistica	*0,4%*	*0,7%*	*0,7%*
Polo Urbano	*0,6%*	*0,6%*	*0,6%*
Altri servizi	*0,2%*	*0,2%*	*0,2%*

(*) Gli scarichi derivanti dagli utilizzi del Gruppo sono prevalentemente classificati come reflui domestici (nel 2021 i reflui domestici sono pari circa all'88% dei reflui complessivi). Questi scarichi sono convogliati nelle reti fognarie comunali in ottemperanza ai requisiti indicati dal D.Lgs. 152/2006.

Poiché il rischio idrico sta diventando progressivamente una sfida globale urgente da gestire, è stato introdotto il monitoraggio dei volumi idrici prelevati e scaricati dal Gruppo in aree soggette a stress idrico sulla base delle indicazioni fornite dal World Resources Institute. Il processo, ad oggi in fase di consolidamento, è stato avviato per la prima volta in merito alla rendicontazione del 2022; l'analisi mostra come siano state individuate a livello di Gruppo 61 siti operativi collocati in aree soggette a stress idrico. Nello specifico, più dell'80% dei siti in questione appartengono ai poli Passeggeri e Infrastrutture.

Nell'ambito delle attività svolte dalle società del Gruppo, i possibili sversamenti accidentali di liquidi, contenenti sostanze potenzialmente pericolose, possono derivare - in condizioni di emergenza - dallo svolgimento di attività industriali, di cantiere e di trasporto. Nel corso del 2022 si sono registrati quattro sversamenti rilevanti, per un volume complessivo pari a circa 100 m^3, che derivano principalmente dallo stoccaggio e utilizzo di gasolio da trazione. Tali eventi accidentali sono per la maggior parte contraddistinti da sversamenti per i quali è stato predisposto un tempestivo intervento di contenimento e assorbimento (garantito dall'adozione delle procedure di gestione delle emergenze ambientali e dalle

simulazioni di intervento periodiche elaborate e svolte nell'ambito dei Sistemi di Gestione Ambientale implementati) nonché, ove necessario, un'attività di ripristino ambientale svolta da impresa specializzata.

Gestione delle emissioni acustiche

La prevenzione e la riduzione dell'impatto acustico sono obiettivi che le società del Gruppo perseguono, in particolare, nelle fasi di progettazione e gestione delle infrastrutture nonché grazie all'utilizzo di soluzioni tecnologiche per mezzi ferroviari e autobus.

km cumulati

Barriere acustiche realizzate	2022	2021	2020
Totali	**694**	**682**	**661**
Ferroviarie	482	475	468
Stradali	212	207	193

Esperienza del viaggio

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", e della customer satisfaction, attraverso indagini volte ad analizzare le aspettative e il grado di soddisfazione di passeggeri e clienti.

Infrastruttura

Il settore infrastruttura comprende:

- rete ferroviaria/stazioni;
- rete stradale e autostradale.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria e le stazioni, il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella Carta dei Servizi (previsti dalla normativa di riferimento per i servizi pubblici del settore trasporti - Dir. P.C.M. 27 gennaio 1994 e D.P.C.M. 30 dicembre 1998). Nel 2022, nonostante il perdurare per la prima parte dell'anno della straordinarietà della situazione di contesto legata all'emergenza Covid, gli obiettivi sono stati tutti rispettati, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno/di terzi, sia quelli riferiti alla qualità percepita, collegati alle indagini di customer satisfaction svolte dall'Osservatorio di Mercato.

Rete ferroviaria/stazioni **Indicatore**	Obiettivo 2022	Risultato 2022	
Attenzione all'ambiente	Raddoppio della quota di energia elettrica da fonti rinnovabili per usi interni di RFI acquistata tramite apposito contratto di fornitura (pubblicazione gara)	Raggiunto	✔
Sicurezza in stazione	Numero di furti in stazione inferiore alla media del triennio di riferimento 2016-2018*	Raggiunto	✔
Accessibilità delle stazioni	Realizzazione interventi per il miglioramento dell'accessibilità (banchine h 55, ascensori) – almeno 125 interventi	Raggiunto	✔

*Il dato è monitorato dalla Polfer. Dal 2007 si è assistito a un costante miglioramento di tale parametro, grazie all'efficacia nel tempo delle azioni e dei programmi pluriennali definiti dal Gruppo FS Italiane per la sicurezza dei propri clienti e dei propri asset, condotti in collaborazione con la Polizia Ferroviaria a seguito delle Convenzioni siglate dal 2007 con il Ministero dell'Interno. Per tale motivo il valore obiettivo da quest'anno è rapportato al valore medio del triennio 2016-2018.

Rete ferroviaria/stazioni **Indicatore**	Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Comfort del viaggio negli ambienti di stazione (percezione della stazione nel complesso)	98,7%	98,2%	+0,5
Integrazione modale (percezione della facilità e comodità di arrivo in stazione)	98,1%	97,9%	+0,2
Security in stazione (percezione della sicurezza nel complesso)	95,5%	95,4%	+0,1

La percentuale di viaggiatori soddisfatti (voti 6-9) per i servizi offerti nelle stazioni è monitorata dall'Osservatorio di Mercato RFI attraverso oltre 180mila interviste a viaggiatori in partenza nelle 760 stazioni della rete che raccolgono il 94% dei viaggiatori totali.

Per una lettura più approfondita dei risultati 2022, è utile considerare il parametro relativo alla percentuale dei pienamente soddisfatti (voti 7-9), sebbene non preso a riferimento nella Carta dei Servizi. In questo caso, nel confronto con l'anno precedente, la qualità della stazione nel complesso registra un ulteriore incremento (passando dall'89,3% nel 2021 al 90,8% nel 2022)

Per quanto riguarda la rete stradale e autostradale, il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella carta dei servizi:

Rete stradale e autostradale **Indicatore**	Obiettivo 2022	Risultato 2022	
Regolarità del servizio (Tempo di chiusura della strada per nevicate non eccezionali e/o non dovuta a chiusura programmata sulle tratte campione individuate)	Standard di riferimento <12h	Raggiunto	✔
Sicurezza del viaggio (Tempo intercorrente tra la verifica della segnalazione pervenuta in Sala Operativa e la pubblicazione sui sistemi di informazione all'utenza, VAI, PMV, SITO Anas, di eventi relativi alla viabilità)	Standard di riferimento max 30 minuti	Raggiunto	✔
Risposta definitiva ai clienti entro 30 giorni solari rispetto a richieste di informazioni, reclami, suggerimenti	80%	93%	✔

L'indagine di customer satisfaction, volta a conoscere l'opinione e il grado di soddisfazione dei clienti che si sono rivolti agli uffici relazioni con il pubblico, ha rilevato un livello di soddisfazione pari a 7,6 su 10 (riferito ai primi nove mesi dell'anno).

Trasporto passeggeri su ferro

Il trasporto passeggeri su ferro si divide in due principali segmenti:

- media e lunga percorrenza;
- regionale.

Italia[53]

Trenitalia

La circolazione dei treni è monitorata in tempo reale e, in caso di criticità, viene attivata la comunicazione al personale a bordo treno per informare i clienti. L'output degli elementi fondamentali del servizio (puntualità, anomalie di circolazione, ecc.) è oggetto di analisi quotidiana e di incontri periodici, ove necessario, anche con il Gestore dell'infrastruttura, per affrontare le questioni ricorrenti (ad esempio, orario, turni del personale e del materiale rotabile) nella logica del miglioramento continuo.

Per quanto riguarda il fattore puntualità, le 3 tipologie di servizio hanno fatto registrare un peggioramento della performance (tra gli 0,8 e i 5,5 punti percentuali). Nei primi mesi dell'anno la puntualità ha registrato valori complessivamente positivi e in linea con l'anno precedente; a partire da marzo si è invece evidenziata una generale flessione delle performance da ricondurre all'aumento dei volumi di traffico e, durante il periodo estivo, alle ondate di calore che hanno interessato il territorio nazionale, determinando alcuni guasti, la cui gestione e risoluzione ha condizionato la puntualità ferroviaria.

Puntualità in Italia****	2022	2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
(dati consolidati gennaio 2023)			
Servizi a mercato (Frecce)*	77,0%	82,5%	-5,5
Servizio universale (IC Giorno e IC Notte)**	86,2%	88,5%	-2,3
Servizio regionale***	92,2%	93,0%	-0,8

(*) % di treni in arrivo entro 10' dall'orario
(**) % di treni in arrivo entro 15' dall'orario
(***) % di treni in arrivo entro 5' dall'orario
(****) Sono considerati arrivati in ritardo tutti i treni giunti a destinazione oltre la soglia indicata (nessuna esclusione).

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[54] e corto raggio - locale/regionale[55]). La rilevazione avviene attraverso interviste face to face e interviste telefoniche[56].

Nel 2022, il "viaggio nel complesso" risulta soddisfacente per il 97,7% dei clienti dei treni di media e lunga percorrenza, con un incremento di 0,6 punti percentuali rispetto all'anno 2021. Complessivamente, tutti i principali aspetti hanno registrato miglioramenti rispetto all'anno precedente, con particolare riferimento alla pulizia che ha fatto registrare un incremento di 1,5 punti percentuali.

[53] Il perimetro di riferimento include i servizi offerti dalle società Trenitalia e Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici.
[54] Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 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.
[55] Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 8.870 interviste. Tale numerosità consente anche di effettuare un approfondimento sulla clientela che viaggia su 35 principali linee ferroviarie regionali distribuite sull'intero territorio nazionale.
[56] 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.

Media lunga percorrenza	2022	2021	Variazione punti percentuali (p.p)
Viaggio nel complesso*	97,7%	97,1%	+0,6
Pulizia	96,4%	94,9%	+1,5
Puntualità	92,5%	91,4%	+1,1
Comfort	97,4%	96,8%	+0,6

*La soddisfazione del "viaggio nel complesso" tiene conto di tutta l'esperienza di viaggio (door-to-door).

Anche i risultati relativi ai servizi di trasporto regionale confermano il trend in aumento della soddisfazione del cliente. Il viaggio nel complesso risulta soddisfacente per il 91,8% dei viaggiatori, con un incremento di 1,4 punti percentuali rispetto all'anno 2021. Complessivamente, tutti i principali aspetti hanno registrato miglioramenti rispetto all'anno precedente, con particolare riferimento al "Comfort" e alla "puntualità".

Regionale	2022	2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Viaggio nel complesso*	91,8%	90,4%	+1,4
Pulizia	82,2%	81,1%	+1,1
Puntualità	83,5%	82,0%	+1,5
Comfort	92,5%	90,7%	+1,8

*La soddisfazione del "viaggio nel complesso" tiene conto di tutta l'esperienza di viaggio (door-to-door).

Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici (FSE)

FSE monitora e rendiconta gli obiettivi di qualità definiti nella carta dei servizi in un'ottica di miglioramento continuo. In particolare, di seguito si riporta una sintesi dei principali obiettivi e del relativo consuntivo con riferimento al servizio ferroviario:

Qualità servizio Ferrovia Indicatore	Obiettivo 2022	Risultato 2022
Sicurezza del viaggio - Incidentalità (n° incidenti imputabili all'azienda per 1.000.000 di km)	0	Raggiunto ✔
Comfort del viaggio – Accessibilità dei mezzi (% di treni dotati di pianale ribassato)	73%	Raggiunto ✔
Informazioni alla clientela – Informazioni a bordo mezzi (% treni dotati di impianti per annunci sonori di destinazione e successiva fermata)	73%	Raggiunto ✔

FSE monitora la soddisfazione del cliente attraverso la somministrazione di questionari, rilevazioni a campione e attraverso sondaggi. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.

Nel 2022 l'84,6% degli intervistati ha dichiarato di essere complessivamente soddisfatto del servizio di trasporto su ferro.

Regno Unito

Il Gruppo FS opera in UK attraverso Trenitalia C2C Limited, società che offre il servizio di trasporto passeggeri tra Londra e l'Essex.

Nel corso del 2022 è stata effettuata una survey attraverso "Wavelength", che ha raccolto 1.700 risposte evidenziando un miglioramento della soddisfazione dei clienti. Nel 2021 la soddisfazione complessiva è stata di 77/100, mentre nel 2022 il punteggio è migliorato a 78/100.

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 corso del 2022, nonostante la soddisfazione del viaggio nel complesso abbia registrato valori in crescita, si rileva un generale abbassamento della soddisfazione dei clienti relativa, in particolare, alla puntualità e affidabilità del servizio, che hanno scontato, nella maggior parte dei casi, le problematiche relative alla gestione dell'infrastruttura (la gestione della quale è in capo a un altro soggetto).

Grecia	2022*	2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Soddisfazione del viaggio (nel complesso)	78,0%	73,3%	+4,7
Puntualità	59,7%	67,2%	-7,5
Affidabilità	64,4%	66,7%	-2,3
Pulizia a bordo treno	73,7%	75,5%	-1,8

*I dati 2022 sono relativi alle analisi del terzo trimestre.

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, al momento, non sono disponibili indicatori di sintesi a livello di gruppo o di società.

Trasporto passeggeri su gomma

Italia[57]

Busitalia – Sita Nord e controllate

Gli obiettivi di customer satisfaction sono rendicontati in diverse carte dei servizi su base regionale/provinciale/comunale e specifici per ambito urbano ed extraurbano.

Il dato sulla puntualità (rapporto tra ritardi registrati e corse monitorate per la puntualità) registra un lieve peggioramento nel 2022, attribuibile al progressivo e completo rientro alla normalità, dopo le riduzioni del servizio legate alla pandemia, che ha comportato un aumento della circolazione, impattando sulla viabilità e sul possibile mancato rispetto degli orari di partenza/arrivo per il servizio pubblico. I dati di puntualità relativi al 2022 registrano ad ogni modo un miglioramento se rapportati al periodo pre-pandemia (anno 2019).

[57] Il perimetro di riferimento include i servizi TPL offerti dalle società del Gruppo Busitalia e da Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici.

Trasporto passeggeri su gomma	2022	2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Puntualità (urbano) (% di corse in orario entro 5 min)	93,8%	95,0%	-1,2
Puntualità (extraurbano) (% di corse in orario entro 15 minuti)	93,3%	95,3%	-2

Nel 2022 è stato rinnovato il monitoraggio per rilevare la soddisfazione dei clienti[58]. 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, che relativamente a singoli aspetti del servizio stesso.

Trasporto passeggeri su gomma urbano	2022	2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Giudizio complessivo	91%	90,6%	+0,4
Regolarità e organizzazione del servizio	80,5%	79,4%	+1,1
Pulizia	81,5%	80,5%	+1,0
Comfort	82,3%	82,5%	-0,2

Trasporto passeggeri su gomma extraurbano	2022	2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Giudizio complessivo	88,6%	88,7%	-0,1
Regolarità e organizzazione del servizio	77%	77,4	-0,4
Pulizia	78,6%	79,3%	-0,7
Comfort	83,5%	82,8%	+0,7

Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici (FSE)

Per quanto riguarda i servizi di trasporto su gomma svolti da FSE, di seguito si riporta una sintesi dei principali obiettivi e del relativo consuntivo:

Qualità servizio bus **Indicatore**	Obiettivo 2022	Risultato 2022
Sicurezza del viaggio – Età media bus (Totale anzianità bus/n° bus)	12,3	Raggiunto ✔
Comfort del viaggio – Climatizzazione mezzi (% bus dotati di impianti di climatizzazione)	93%	100% ✔
Servizio PMR – Bus con postazioni/pedana per disabili in carrozzina (% bus dotati)	21%	52% ✔

[58] Le indagini di customer satisfaction 2022 hanno riguardato i servizi urbani ed extraurbani gomma di Busitalia e controllate e il servizio ferroviario svolto in Umbria. Inoltre, è stata rilevata la soddisfazione sui servizi sostitutivi offerti da Busitalia Rail Service, sui servizi di navigazione sul lago Trasimeno e, marginalmente, sul servizio attivo in Toscana per l'Outlet The Mall. I risultati delle indagini effettuate nei mesi di maggio e di novembre sul TPL sono stati consolidati ponderando i valori di customer ottenuti per singolo bacino al corrispondente numero dei passeggeri trasportati.

Per quanto riguarda la soddisfazione dei clienti, misurata attraverso la stessa metodologia descritta in precedenza per il servizio ferroviario, nel 2022 l'88,7% degli intervistati ha dichiarato di essere complessivamente soddisfatto.

Olanda

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV prevede lo svolgimento di un'indagine "Barometro OV[59]", su base nazionale, per tutte le tratte e le società concessionarie.

Trasporto Merci

Anche nel 2022 le società del Polo Logistica hanno condotto l'indagine di Customer Satisfaction, utilizzando una metodologia comune, apportando leggere variazioni legate alle specificità e alle diverse esigenze di ciascun business.

La centralità del cliente rappresenta uno dei valori fondamentali per le Società del Polo Logistica.

In particolare, il livello di gradimento dei servizi forniti è stato valutato attraverso la somministrazione di un questionario online strutturato in modo tale che il cliente possa fornire un punteggio, nella scala da 1 a 10, su aspetti del servizio erogato ritenuti essenziali.

Il giudizio complessivo assegnato dai clienti al servizio offerto dal Polo Logistica, calcolato come media dei giudizi assegnati alle società, è risultato in linea con i valori dello scorso anno, dimostrando apprezzamento dei servizi offerti.

Analizzando i risultati ottenuti dalla società Mercitalia Rail in merito al gradimento del trasporto di merci via ferrovia, l'indice di soddisfazione totale, che misura il rapporto tra la sommatoria dei punteggi ottenuti e il punteggio massimo realizzabile, raggiunge i 2/3 del totale con valori superiori a quelli del 2021 (66,4% del 2022 contro il 63,3% registrato l'anno precedente).

[59] "*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. L'indagine 2022, alla data di redazione del presente documento, non è stata ancora pubblicata.

Catena di fornitura sostenibile

L'attività negoziale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si ispira ai principi dettati dal trattato UE a tutela della concorrenza ed è disciplinata dal "Regolamento per le Attività Negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane".
I nostri rapporti con 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 nonché ai valori della sostenibilità.
Così come richiamato all'interno del Codice Etico, improntiamo le nostre azioni e i nostri comportamenti alla massima correttezza, operando solo con persone e imprese affidabili, onorabili e in possesso di una buona reputazione.
La gestione sostenibile della supply chain del Gruppo parte dall'inserimento, tra le clausole standard inserite nei contratti, di regole (le leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale con applicazione dei contratti collettivi del lavoro, gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro, le norme contenute nel Codice Etico, etc.) e prosegue, anche nell'ambito dei Sistemi di Gestione implementati dalle società del Gruppo, attraverso un percorso volto al miglioramento delle performance ambientali e sociali dei propri fornitori.
In coerenza con le regole del Codice degli Appalti (D.Lgs. n.50/2016), la selezione dei fornitori avviene secondo valutazioni relative a qualità, prezzo e altri requisiti di utilità aziendale (localizzazione e nazionalità del fornitore non rientrano tra i criteri di selezione); in base alle Linee Guida in tema di approvvigionamenti sostenibili emanate da FS SpA, le società del Gruppo includono criteri di sostenibilità all'interno delle gare bandite sulla base della significatività degli aspetti ambientali e sociali applicabili alle principali categorie merceologiche e che riguardano, ad esempio:

- il possesso delle certificazioni ambientali, sociali, di salute e sicurezza e di qualità (es. ISO 14001, ISO 9001, ISO 45001, etc.);
- l'utilizzo di materiali eco-compatibili e la certificazione dei prodotti (es. Ecolabel, Blauer Engel, ecc.);
- l'efficientamento energetico e l'approvvigionamento e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- le misure per la tutela della salute e della sicurezza sul luogo di lavoro;
- la valorizzazione della diversità e dell'inclusione (es. % delle donne nei team di progetto).

Oltre 16,8 miliardi di euro è il valore economico delle gare che ha aggiudicato il Gruppo nel corso del 2022 (in oltre il 90% delle gare sono stati inclusi criteri ambientali e sociali).
Oltre 17,7 miliardi di euro è il valore monetario dei pagamenti effettuati nel 2022 dalle società del Gruppo ai fornitori, di cui il 58% circa per l'esecuzione di appalti di lavori e l'89% attribuibile a fornitori con sede legale in Italia.

Percentuale di spesa su fornitori diretti locali	Unità di misura	2022	2021	2020
Italia	%	89	92	89
Estero	%	11	8	11

Sono proseguite le attività di monitoraggio degli impatti ambientali e sociali della catena di fornitura attraverso la somministrazione di una survey online composta da circa 100 domande suddivise in 6 sezioni (informazioni generali, diritti umani, ambiente, società, salute e sicurezza sul lavoro e miglioramento continuo), alla quale, nel 2022, hanno risposto 62 fornitori strategici delle principali società.

RFI SpA ha inoltre valutato 712 fornitori (di cui il 14%, ovvero 101, sono nuovi fornitori valutati nel 2022), utilizzando i criteri ambientali e sociali messi a disposizione dalla piattaforma di monitoraggio EcoVadis.

Nel corso del 2022 è stato implementato il progetto "Sustainable Supply Chain Management" per garantire, a partire dal 2023, la progressiva applicazione della valutazione ESG agli operatori economici/fornitori di tutte le società del Gruppo, attraverso una piattaforma informatica dedicata.

Il Piano Industriale 2022-2031 prevede che, dal 2026, tutti gli operatori economici intenzionati a lavorare per il Gruppo FS si sottopongano alla valutazione ESG tramite la piattaforma informatica implementata da FS.

Nell'ambito di "Railsponsible", iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili, sono proseguiti i lavori per lo sviluppo di azioni in 2 ambiti:

- la Due Diligence della catena di fornitura, per la definizione e lo sviluppo di requisiti minimi comuni nel settore ferroviario;
- la decarbonizzazione della catena di fornitura, per la valutazione di metodologie e tool di calcolo delle emissioni GHG (scope 3).

Capitale umano

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 81.906 unità al 31 dicembre 2021 alle 85.361 unità[60] al 31 dicembre 2022, con un incremento netto pari a 3.455 unità. È infatti proseguita l'opera di ricambio generazionale, con 9.687assunzioni (di cui 370 unità per variazioni di perimetro societario) a fronte di 6.232 uscite. Anche le consistenze medie evidenziano un incremento del personale (+1.633 unità).

DIPENDENTI AL 31.12.2021	**81.906**
Entrate (*)(**)	9.687
Uscite (*)	6.232
DIPENDENTI AL 31.12.2022	**85.361**
CONSISTENZA MEDIA 2021	**81.365**
CONSISTENZA MEDIA 2022(*)	**82.998**

(*) le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato.

(**) 370 unità scaturiscono da variazione perimetro societario, di cui 369 unità della società Intermodalidad de Levante S.A. (controllata Trenitalia) e 1 unità della Società FS Italian Railways USA Inc..

Unità

Distribuzione del personale per genere e inquadramento professionale	2022	2021	2020
Dirigenti	**1.070**	**998**	**1.004**
	1,3%	**1,2%**	**1,2%**
- di cui donne	*271*	*237*	*215*
- di cui uomini	*799*	*761*	*789*
Quadri	**12.936**	**12.285**	**11.896**
	15,2%	**15,0%**	**14,6%**
- di cui donne	*3.091*	*2.743*	*2.503*
- di cui uomini	*9.845*	*9.542*	*9.393*
Impiegati	**41.692**	**39.934**	**38.829**
	48,8%	**48,8%**	**47,7%**
- di cui donne	*11.141*	*10.386*	*9.829*
- di cui uomini	*30.551*	*29.548*	*29.000*
Operai	**29.663**	**28.689**	**29.680**
	34,8%	**35,0%**	**36,5%**
- di cui donne	*2.528*	*2.261*	*2.291*
- di cui uomini	*27.135*	*26.428*	*27.389*
Totale organico (al 31 dicembre)	**85.361**	**81.906**	**81.409**
- di cui donne	**17.031**	**15.627**	**14.838**
- di cui uomini	**68.330**	**66.279**	**66.571**
Incidenza donne	***20,0%***	***19,1%***	***18,2%***
Incidenza uomini	***80,0%***	***80,9%***	***81,8%***
Consistenza media annua	**82.998**	**81.365**	**81.838**

La consistenza finale del personale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, al 31 dicembre 2022 raffrontato con i due anni precedenti, suddivisa per area geografica, è di seguito riportata:

[60] Il Gruppo è in linea con la normativa vigente con riferimento al tema delle categorie protette.

Unità

Distribuzione del Personale per area geografica	2022	2021	2020
Personale per area geografica	**85.361**	**81.906**	**81.409**
Italia	**75.281**	**72.577**	**72.087**
- Nord	29.144	28.724	28.196
- Centro	23.944	22.675	23.273
- Sud e Isole	22.193	21.178	20.618
Estero	**10.080**	**9.329**	**9.322**
Italia	**88,2%**	**88,6%**	**88,5%**
- Nord	38,7%	39,6%	39,1%
- Centro	31,8%	31,2%	32,3%
- Sud e Isole	29,5%	29,2%	28,6%
Estero	**11,8%**	**11,4%**	**11,5%**

La consistenza finale del personale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, al 31 dicembre 2022 raffrontato con i due anni precedenti, suddivisa per fasce d'età e inquadramento professionale, è di seguito riportata:

Unità

Distribuzione del personale per fasce d'età e inquadramento professionale	2022	2021	2020
Dirigenti	**1.070**	**998**	**1.004**
Fino a 20 anni	*0%*	*0%*	*0%*
Da 21 a 30 anni	*0%*	*0%*	*0%*
Da 31 a 40 anni	*5%*	*4%*	*4%*
Da 41 a 50 anni	*37%*	*40%*	*38%*
Da 51 a 60 anni	*46%*	*44%*	*45%*
Oltre 60 anni	*12%*	*12%*	*12%*
Quadri	**12.936**	**12.285**	**11.896**
Fino a 20 anni	*0%*	*0%*	*0%*
Da 21 a 30 anni	*4%*	*3%*	*1%*
Da 31 a 40 anni	*18%*	*16%*	*14%*
Da 41 a 50 anni	*32%*	*32%*	*30%*
Da 51 a 60 anni	*30%*	*34%*	*38%*
Oltre 60 anni	*16%*	*16%*	*17%*
Impiegati	**41.692**	**39.934**	**38.829**
Fino a 20 anni	*1%*	*1%*	*0%*
Da 21 a 30 anni	*26%*	*24%*	*22%*
Da 31 a 40 anni	*25%*	*25%*	*23%*
Da 41 a 50 anni	*21%*	*21%*	*21%*
Da 51 a 60 anni	*18%*	*21%*	*25%*
Oltre 60 anni	*9%*	*9%*	*9%*
Operai	**29.663**	**28.689**	**29.680**
Fino a 20 anni	*1%*	*1%*	*1%*
Da 21 a 30 anni	*28%*	*25%*	*22%*
Da 31 a 40 anni	*21%*	*21%*	*21%*
Da 41 a 50 anni	*19%*	*20%*	*22%*
Da 51 a 60 anni	*22%*	*25%*	*26%*
Oltre 60 anni	*10%*	*8%*	*9%*

Le nuove assunzioni del personale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, pari a 9.687 unità al 31 dicembre 2022, sono di seguito riportate, suddivise per genere e tipologia contrattuale, e raffrontate con i due anni precedenti:

Unità

Assunzioni per genere/ tipologia contrattuale	2022	2021	2020
Totale assunzioni per genere/tipologia contrattuale	**9.317 (*)**	**8.680**	**6.100**
apprendistato professionale	**3.296** **35,4%**	**3.121** **36,0%**	**1.911** **31,3%**
- di cui donne	*718*	*620*	*343*
- di cui uomini	*2.578*	*2.501*	*1.568*
tempo determinato	**2.469** **26,5%**	**1.969** **22,7%**	**2.055** **33,7%**
- di cui donne	*470*	*374*	*393*
- di cui uomini	*1.999*	*1.595*	*1.662*
tempo indeterminato	**3.520** **37,8%**	**3.572** **41,2%**	**2.068** **33,9%**
- di cui donne	*978*	*809*	*523*
- di cui uomini	*2.542*	*2.763*	*1.545*
altri contratti	**32** **0,3%**	**18** **0,2%**	**66** **1,1%**
- di cui donne	*0*	*4*	*4*
- di cui uomini	*32*	*14*	*62*

(*) Valore al netto della variazione di perimetro societario pari a 370 unità, di cui 369 unità della Società Intermodalidad de Levante S.A. (controllata Trenitalia) e 1 unità della Società FS Italian Railways USA Inc.

Le tabelle che seguono riportano ulteriori informazioni di dettaglio[61] sulle consistenze del personale, sulle assunzioni e cessazioni e sul turnover[62] nel periodo di riferimento.

Unità

Dipendenti per contratto di lavoro per genere	2022	2021	2020
Totale	**64.599**	**62.301**	**59.363**
Tempo indeterminato	**64.531**	**62.256**	**59.283**
- di cui donne	*12.608*	*11.700*	*10.828*
- di cui uomini	*51.923*	*50.556*	*48.455*
Tempo determinato	**65**	**44**	**78**
- di cui donne	*7*	*1*	*4*
- di cui uomini	*58*	*43*	*74*
Altro	**3**	**1**	**2**
- di cui donne			
- di cui uomini	*3*	*1*	*2*

[61] Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, Nugo, FS Technology, Cremonesi Workshop, FS International e Ferrovie del Sud-Est. Il totale delle consistenze del perimetro di analisi è pari a 64.559, circa il 76% del totale dell'organico.

[62] Per il calcolo del tasso di turnover è stata utilizzata la seguente formula: [(entrate + uscite)/consistenze medie]*100.

Unità

Dipendenti per contratto di lavoro per area geografica	2022	2021	2020
Totale	**64.599**	**62.301**	**59.363**
Tempo indeterminato	**64.531**	**62.259**	**59.283**
Nord	*26.748*	*26.354*	*25.919*
Centro	*19.499*	*18.424*	*17.831*
Sud-Isole	*18.010*	*17.246*	*15.369*
Estero	*274*	*235*	*164*
Tempo determinato	**65**	**41**	**78**
Nord	*2*	*3*	*8*
Centro	*15*	*5*	*7*
Sud-Isole	*48*	*33*	*63*
Estero	*0*		
Altro	**3**	**1**	**2**
Nord			
Centro	*1*		
Sud-Isole			
Estero	*2*	*1*	*2*

Unità

Dipendenti per tipologia di impiego per genere	2022	2021	2020
Totale	**64.599**	**62.301**	**59.363**
Full Time	**64.059**	**61.742**	**58.703**
- di cui donne	*12.221*	*11.296*	*10.346*
- di cui uomini	*51.838*	*50.446*	*48.357*
Part time	**537**	**558**	**658**
- di cui donne	*394*	*405*	*486*
- di cui uomini	*143*	*153*	*172*
Altro	**3**	**1**	**2**
- di cui donne			
- di cui uomini	*3*	*1*	*2*

Unità

Assunzioni per fasce d'età	2022	2021	2020
Totali assunzioni per fasce d'età	**5.910**	**5.889**	**3.168**
Fino a 20 anni	**623**	**579**	**234**
	10,5%	**9,8%**	**7,4%**
- di cui donne	*112*	*83*	*27*
- di cui uomini	*511*	*496*	*207*
Da 21 a 30 anni	**3.971**	**3.864**	**2.218**
	67,2%	**65,6%**	**70,0%**
- di cui donne	*985*	*884*	*496*
- di cui uomini	*2.986*	*2.980*	*1.722*
Da 31 a 40 anni	**840**	**939**	**393**
	14,2%	**15,9%**	**12,4%**
- di cui donne	*245*	*203*	*131*
- di cui uomini	*595*	*736*	*262*
Da 41 a 50 anni	**328**	**343**	**189**
	5,5%	**5,8%**	**6,0%**
- di cui donne	*68*	*69*	*33*
- di cui uomini	*260*	*274*	*156*
Da 51 a 60 anni	**122**	**141**	**115**
	2,1%	**2,4%**	**3,6%**
- di cui donne	*14*	*14*	*4*
- di cui uomini	*108*	*127*	*111*
Oltre i 60 anni	**26**	**23**	**19**
	0,4%	**0,4%**	**0,6%**
- di cui donne	*1*		
- di cui uomini	*25*	*23*	*19*

Unità

Assunzioni per area geografica	2022	2021	2020
Totale assunzioni per area geografica	**5.910**	**5.889**	**3.168**
Italia	**5.804**	**5.794**	**3.113**
- Nord	*2.030*	*2.358*	*1.147*
- Centro	*2.016*	*1.610*	*957*
- Sud e Isole	*1.758*	*1.826*	*1.009*
Estero	**106**	**95**	**55**
Italia	**98%**	**98%**	**98%**
- Nord	*35%*	*41%*	*37%*
- Centro	*35%*	*28%*	*31%*
- Sud e Isole	*30%*	*32%*	*32%*
Estero	**2%**	**2%**	**2%**

Unità

Cessazioni per fasce d'età	2022	2021	2020
Totali cessazioni per fasce d'età	**3.612**	**4.244**	**4.535**
Fino a 20 anni	**21**	**9**	**7**
	0,6%	**0,2%**	**0,2%**
- di cui donne	*2*	*4*	*2*
- di cui uomini	*19*	*5*	*5*
Da 21 a 30 anni	**421**	**285**	**141**
	11,7%	**6,7%**	**3,1%**
- di cui donne	*76*	*57*	*32*
- di cui uomini	*345*	*228*	*109*
Da 31 a 40 anni	**285**	**226**	**113**
	7,9%	**5,3%**	**2,5%**
- di cui donne	*58*	*41*	*17*
- di cui uomini	*227*	*185*	*96*
Da 41 a 50 anni	**159**	**130**	**120**
	4,4%	**3,1%**	**2,6%**
- di cui donne	*16*	*13*	*6*
- di cui uomini	*143*	*117*	*114*
Da 51 a 60 anni	**610**	**852**	**986**
	16,9%	**20,1%**	**21,7%**
- di cui donne	*66*	*69*	*87*
- di cui uomini	*544*	*783*	*899*
Oltre i 60 anni	**2.116**	**2.742**	**3.168**
	58,6%	**64,6%**	**69,9%**
- di cui donne	*287*	*326*	*338*
- di cui uomini	*1.829*	*2.416*	*2.830*

Unità

Cessazioni per area geografica	2022	2021	2020
Cessazioni per area geografica	**3.612**	**4.244**	**4.535**
Italia	**3.542**	**4.217**	**4.517**
- Nord	*1.602*	*1.861*	*1.967*
- Centro	*874*	*971*	*1.020*
- Sud e Isole	*1.066*	*1.385*	*1.530*
Estero	**70**	**27**	**18**
Italia	**98%**	**99%**	**100%**
- Nord	*45%*	*44%*	*44%*
- Centro	*25%*	*23%*	*23%*
- Sud e Isole	*30%*	*33%*	*34%*
Estero	**2%**	**1%**	**0%**

Turnover per fasce d'età	2022	2021	2020
Totale Turnover	**15,1%**	**16,6%**	**12,9%**
Fino a 20 anni	1,0%	1,0%	0,4%
Da 21 a 30 anni	7,0%	6,8%	3,9%
Da 31 a 40 anni	1,8%	1,9%	0,8%
Da 41 a 50 anni	0,8%	0,8%	0,5%
Da 51 a 60 anni	1,2%	1,6%	1,8%
Oltre i 60 anni	3,4%	4,5%	5,3%

Turnover per genere	2022	2021	2020
Totale Turnover	**15,1%**	**16,6%**	**12,9%**
Donne	3,1%	2,9%	2,0%
Uomini	12,0%	13,7%	10,9%

Turnover per area geografica	2022	2021	2020
Totale Turnover	**15,1%**	**16,6%**	**12,9%**
Italia	14,8%	16,4%	12,7%
- Nord	*5,8%*	*6,9%*	*5,2%*
- Centro	*4,6%*	*4,2%*	*3,3%*
- Sud e Isole	*4,5%*	*5,3%*	*4,2%*
Estero	0,3%	0,2%	0,1%

Le relazioni industriali, la normativa del lavoro e il welfare

Evoluzione della normativa del lavoro rilevante per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

I dipendenti sono coperti da accordi collettivi[63]; il contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) applicato al personale non dirigente del Gruppo, nelle quasi totalità dei casi[64], è quello della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie, integrato con il contratto aziendale di Gruppo, del 22 marzo 2022.

Relativamente alla normativa legale e contrattuale del lavoro, nel 2022 sono state fornite linee guida e pareri sull'applicazione delle previsioni contrattuali e di legge, assicurando il consueto supporto alle strutture aziendali di Gruppo di riferimento.

Sono state emanate note sulla parità di genere relative anche alle novità normative in materia (ad esempio la normativa in materia di certificazione della parità), verificando il percorso di attuazione in corso da parte delle competenti Strutture di FS Italiane, SpA e note relative alle modifiche normative in materia di tutela della maternità e della paternità sempre in

63 Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, Nugo, FS Technology, Cremonesi Workshop, FS International e Ferrovie del Sud-Est. Il totale delle consistenze del perimetro di analisi è pari a 64.559, circa il 76% del totale dell'organico.

64 Gli altri CCNL applicati sono il CCNL Autoferrotranvieri- internavigatori (Mobilità-TPL) per le società Busitalia Campania, Busitalia Rail, Busitalia Veneto e Ferrovie del Sud Est, il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione per la società Mercitalia Intermodal e il CCNL del settore Terziario per le Società GS Rail e GS Immobiliare. Per il personale dirigente trova invece applicazione il CCNL dei Dirigenti di Aziende produttrici di beni e servizi.

un'ottica di parità di genere e di work - life balance. Con riferimento alla maternità, il Gruppo ha inoltre impostato i propri sistemi informatici per garantirne la coerenza con la normativa di riferimento.
Sempre in tema di pari opportunità, è stata curata l'elaborazione del Rapporto biennale sulla situazione del personale maschile e femminile biennio 2021 – 2022, fornendo linee guida per la compilazione alle società e procedendo all'invio alle Organizzazioni sindacali.
Sono state fornite indicazioni sull'applicazione della normativa in materia di trasparenza delle condizioni di lavoro, garantendo, inoltre, il supporto tecnico-giuridico alla Struttura di Gestione nell'elaborazione dei nuovi format contrattuali e alle società del Gruppo nell'adattamento dei format alle singole realtà ed esigenze e alla soluzione dei dubbi interpretativi.
Sono state emanate le linee guida per l'estensione del rimborso chilometrico nel caso di utilizzo del mezzo proprio in trasferta e in disponibilità anche alle automobili elettriche o ibride, come condizione di miglior favore e, sempre con previsione di miglior favore, sono state fornite indicazioni a tutte le società che applicano il Contratto aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022 per l'estensione della CLC ai conviventi di fatto, fornendo anche il supporto necessario a rendere operativa la misura. Sempre in materia di CLC, è stato creato un gruppo di lavoro di revisione del layout, al fine di fornire anche un contributo di carattere normativo per l'individuazione delle caratteristiche e dei requisiti che la CLC deve avere in coerenza con le previsioni contrattuali.
Come di consueto, alla struttura di Legale Lavoro è stata fornita la collaborazione per l'interpretazione contrattuale e di legge per la definizione delle memorie difensive, e relative linee di difesa.

Dettaglio del Contenzioso in essere con i dipendenti al 31 dicembre 2022 raffrontato con i due anni precedenti

Contenzioso con i dipendenti	Unità di misura	2022	2021	2020
Ricorsi notificati nell'anno	n.	1.348	1.656	1.865
Vertenze pendenti	n.	1.925	2.603	2.926
Valore economico delle vertenze	euro	57.847.263	50.752.546	48.894.570

Per quanto riguarda l'attività del Comitato Pari Opportunità, è stato svolto il ruolo istituzionale di raccordo e coordinamento delle attività in interfaccia con le società con specifico riferimento anche all'attività di informazione e formazione in materia di molestie sessuali e prevenzione della violenza di genere.
Circa l'attività internazionale, è stata assicurata la rappresentanza del Gruppo FS Italiane nel dialogo sociale europeo attraverso la partecipazione, in ambito CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), al processo di revisione della c.d. direttiva macchinisti prendendo parte ai gruppi di lavoro, elaborando posizioni comuni con le strutture tecniche delle società del Gruppo interessate e fornendo un costante aggiornamento alla Struttura di Affari istituzionali dell'Unione europea ed Internazionali. E', altresì, proseguita l'attività nel progetto STAFFFER (Skill Training Alliance For the Future European Rail system) così come, per quanto riguarda i titoli di viaggio internazionali FIP, è stata garantita la rappresentanza degli interessi del Gruppo FS Italiane nel gruppo di lavoro 2022 e nell'Assemblea plenaria del FIP (anno 2022).

Aggiornamenti, se presenti, al CCNL applicato al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Nell'anno 2022 sono stati raggiunti diversi accordi sindacali riguardanti le società del Gruppo FS Italiane.

Il 22 marzo 2022, oltre all'accordo di rinnovo del CCNL Mobilità/Area Attività Ferroviarie siglato da Agens e dalle OO.SS., le società del Gruppo che applicano il citato CCNL hanno sottoscritto l'accordo di rinnovo del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane che ha previsto specifici interventi di natura retributiva ed in materia di welfare.

In particolare, si è convenuto sull'incremento, dal 1° gennaio 2023, del contributo aziendale per i dipendenti che volontariamente decidono di aderire al Fondo Pensione Eurofer (2% totale) e del contributo aziendale per l'assistenza sanitaria integrativa (300 euro totali). Sempre in ambito welfare, è stata condivisa l'istituzione dell'Osservatorio bilaterale per lo sviluppo del welfare e delle iniziative di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, quale sede di monitoraggio consultazione, confronto e proposta sugli strumenti di welfare.

Contestualmente alla sottoscrizione del contratto aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022, le società del Gruppo e le OO.SS. hanno altresì concordato sulla necessità di attribuire un riconoscimento - in parte di natura retributiva e in parte in ambito welfare - ai lavoratori che, anche nella fase emergenziale proseguita nel 2021, hanno assicurato il loro apporto qualificato, garantendo la continuità dei servizi aziendali.

Inoltre, in data 14 luglio 2022, è stato sottoscritto l'accordo sul premio di risultato per gli anni 2022 e 2023 che, a fronte del raggiungimento di obiettivi di natura economica, di produttività, qualità e competitività, determinerà l'attribuzione di premi di natura variabile ai dipendenti delle società che applicano il contratto aziendale di Gruppo FS.

Al fine di dare una risposta tempestiva ai lavoratori e alle loro famiglie per contenere gli effetti derivanti dall'incremento del costo dell'energia e dei carburanti e dalla conseguente riduzione del potere di acquisto attraverso una misura concreta ed efficace, le società del Gruppo FS Italiane e le OO.SS. hanno sottoscritto intese per l'attribuzione ai dipendenti di un credito welfare aggiuntivo da utilizzare per le misure di welfare presenti nella piattaforma aziendale.

Infine, il 12 dicembre 2022, le società del Gruppo interessate hanno sottoscritto specifici accordi per l'accesso al Fondo Nuove Competenze nazionale che prevede nel corso del 2023 l'attivazione di percorsi di sviluppo delle competenze dei lavoratori nell'ambito della transizione digitale ed ecologica.

Il tasso di assenteismo rilevato nel 2022 è pari al 9,3%[65], rispetto al 7,9% del 2021 e al 9,5% del 2020.

La Formazione

Il 2022 ha registrato un incremento dei volumi della formazione di Gruppo in termini di giornate uomo pari al 24% in più rispetto al 2021. Sono state infatti complessivamente erogate 815.613 giornate/uomo[66] di formazione dalle principali società del Gruppo con la finalità di:

- mantenere e aggiornare le competenze tecnico-specialistiche in tutti i mestieri e ruoli professionali che compongono la capacità realizzativa del Gruppo;
- far evolvere la cultura e le competenze manageriali delle persone del Gruppo tramite una formazione sempre più capillare e continua;
- garantire l'integrazione dei neoassunti nel sistema produttivo aziendale facilitandone l'inserimento attraverso percorsi di Induction sempre più ingaggianti, coinvolgenti e customizzato sulle esigenze delle nostre persone;

[65] Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: Ferrovie dello Stato Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Terminali Italia, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, Nugo, FS Technology, Cremonesi Workshop, Ferrovie del Sud Est e FS International.

[66] I dati relativi alla formazione annua effettuata sono espressi in giornate/uomo (pari a una media di 7,60 ore al giorno).

- sviluppare una più forte cultura della sicurezza sul lavoro e della sicurezza di esercizio in maniera trasversale ai diversi business del Gruppo.

Nel 2022, a seguito del progressivo miglioramento della situazione emergenziale causata dalla pandemia da Covid-19, i percorsi formativi sono progressivamente ritornati in presenza, soprattutto con riferimento ai percorsi formativi per il conseguimento delle abilitazioni e l'aggiornamento del personale, continuando comunque a ricorrere a modalità di erogazione delle attività formative di tipo blended.

Nel corso del 2022, le attività formative della Capogruppo, erogate trasversalmente alle società del Gruppo con progetti pilota e di consolidamento, hanno riguardato principalmente:

- l'introduzione di un nuovo percorso per i laureati del Gruppo, denominato "Young Talent" in modo da renderlo più rispondente alle esigenze delle nuove generazioni;
- leadership Program dedicati allo sviluppo della filiera manageriale del Gruppo;
- lo sviluppo di una leadership internazionale tramite il primo percorso di International Induction del Gruppo FS, dedicato ai neoassunti delle società controllate estere che per la prima volta sono stati riuniti in un percorso formativo di knowledge sharing insieme ad alcuni colleghi delle società italiane;
- le attività di ingaggio e comunicazione verso il management di accompagnamento al Piano Industriale che hanno visto, da un lato la realizzazione di leadership breakfast per incrementare e consolidare il networking aziendale e rafforzare il rapporto con esperti di settore e rappresentanti istituzionali, dall'altro percorsi formativi di public speaking al fine di diffondere una cultura comune sulla comunicazione;
- la diffusione del catalogo interno offerto dalla Capogruppo a sostegno dello sviluppo delle soft skill di tutte le figure professionali del Gruppo;
- la formazione della famiglia professionale per l'aggiornamento del know-how di Gruppo con le iniziative dedicate alla formazione professionale su temi core o trasversali, progettata insieme alle famiglie professionali di Capogruppo. Tra queste, la formazione sui temi della sostenibilità, in coerenza e a supporto dell'attenzione che il Piano Industriale del Gruppo rivolge agli obiettivi di sostenibilità, in linea con l'Agenda Europea 2030;
- le iniziative formative a sostegno dell'inclusività, tra cui il percorso formativo *train the traniner* "Conoscere e gestire i passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta" e il progetto "Women in Motion";
- la formazione in ambito SSL, per l'approfondimento delle tematiche a norma di legge, secondo la normativa vigente;
- il rilancio del programma "Innovate" che consente a team multidisciplinari, con seniority differenti e provenienti da diverse società del Gruppo FS, di intraprendere un percorso per sviluppare, promuovere e lanciare nuove idee di business e testare nuove tecnologie.

- La formazione erogata direttamente dalla Società si è focalizzata su:progetti formativi in ambito tecnico-professionale volti all'acquisizione e mantenimento delle competenze tecniche e delle abilitazioni/certificazioni tipiche dei ruoli operativi;
- sviluppo di competenze tecniche e comportamentali al fine di garantire la sicurezza del personale, ma anche dei viaggiatori, in continuità con quanto già avviato negli scorsi anni, e supportare la cultura della sicurezza;
- supporto di processi di cambiamento coerentemente con le esigenze aziendali per consentire il raggiungimento degli obiettivi di business;
- sviluppo di competenze di customer centricity e orientamento al mercato;
- consolidamento e sviluppo delle competenze a supporto dei processi di internazionalizzazione;
- innovazione e digitalizzazione, tra cui formazione su strumenti avanzati per indagini e progettazione e formazione su metodologia BIM (Building Information Modeling) e piattaforme abilitanti.

Nel corso del 2022 è proseguito il significativo investimento sull'evoluzione del digital learning a supporto dello sviluppo del know-how in diversi domini di competenze. Sono stati riprogettati alcuni percorsi formativi e ne sono stati progettati di nuovi in linea con la people strategy, utilizzando soluzioni più ingaggianti, interattive, social e molto più customizzati sulle esigenze delle persone del Gruppo consentendo di rispondere alle esigenze di upskilling e reskilling.
La formazione digitale ha visto un incremento di circa l'80% di corsi attivi rispetto al 2021. Si sono consolidate le competenze di authoring interno con una percentuale di corsi autoprodotti maggiore rispetto al 2021 del 21% in un'ottica di continuo sviluppo.
Sempre in linea con lo sviluppo di competenze di authoring interno, finalizzate alla realizzazione di una learning factory, si è proseguito con la produzione di contenuti digitali a supporto, quali tutorial ed ebook.
Anche a livello di partecipazioni attive sui corsi c'è stato un incremento seppur leggero: si è passati dalle circa 155.000 partecipazioni attive del 2021 alle 158.000 circa del 2022. Il dato diventa ancor più significativo se si tiene conto che il 2021, per via della situazione pandemica, è stato un anno dove la formazione a distanza ha sostituito interamente la formazione d'aula, con un'impennata di partecipazioni ai corsi digital. Nel 2022 quindi, non solo la formazione digital si è mantenuta sui livelli straordinari di quel particolare periodo storico, ma è anche aumentata, consolidando la crescita e incrementandola ulteriormente.
Durante l'anno sono stati erogati numerosi digital learning su temi di cultura organizzativa, di compliance e di sensibilizzazione, fra cui: Framework di Data Protection del Gruppo FS (GDPR), Modello 231, ABC System, Normativa del Lavoro, Informativa Smart e Consigliera di fiducia.
Sono state inoltre realizzate 20.330 giornate/uomo di formazione per il personale esterno appartenente ad aziende fornitrici al fine di assicurare standard di competenze e di sicurezza omogenee.

Il costo complessivo, relativo alle sole giornate rivolte ai dipendenti, è stato di 8,2 milioni di euro, il 30,2% in più rispetto allo scorso anno, riconducibile all'incremento delle attività formative erogate. Il ricorso ai finanziamenti alla formazione ha generato un ricavo di circa 7,5 milioni di euro.

gg/uomo

giornate/uomo di formazione per inquadramento professionale e genere*	2022	2021	2020
Totale giornate di formazione	**815.613,18**	**659.530,07**	**517.854,68**
Dirigenti	3.661,80	3.442,01	2.203,05
- di cui donne	*1.138,04*	*1.084,84*	*589,52*
- di cui uomini	*2.523,76*	*2.357,16*	*1.613,53*
Quadri	52.182,77	47.395,18	33.816,46
- di cui donne	*10.043,70*	*9.085,47*	*5.702,42*
- di cui uomini	*42.139,07*	*38.309,71*	*28.114,04*
Impiegati	400.370,34	325.645,88	276.574,26
- di cui donne	*111.107,46*	*89.984,72*	*76.310,84*
- di cui uomini	*289.262,88*	*235.661,16*	*200.263,42*
Operai	359.398,27	283.047,00	205.260,92
- di cui donne	*9.662,22*	*8.525,00*	*7.911,57*
- di cui uomini	*349.736,05*	*274.522,00*	*197.349,35*
Totale di cui donne	**131.951,42**	**108.680,03**	**90.514,35**
Totale di cui uomini	**683.661,76**	**550.850,03**	**427.340,34**
giornate medie di formazione per dipendente	**13,42**	**11,13**	**8,76**

* Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: Rfi, Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Italferr, Ferservizi, Busitalia Sita Nord, FStechnology, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Fondazione Fs

Il Recruitment

Il 2022 ha visto il Gruppo accrescere il proprio impegno, con importanti volumi, in tutte le attività di recruitment, ispirate ai principi di meritocrazia, trasparenza e pari opportunità.

In continuità con la promozione della diversificazione professionale e valorizzazione delle risorse interne al Gruppo, ciascun processo di selezione relativo alle opportunità per i target professional e middle manager ha visto una preliminare attività di job posting con 271 campagne attivate.

La ricerca sul mercato esterno ha visto anche nel 2022 un processo di selezione improntato alla digitalizzazione e alla ricerca e sperimentazione di soluzioni innovative. Sono stati realizzati, in totale, 1.507 processi di selezione a livello di Gruppo, sui diversi target. In particolare, in relazione ai neolaureati, sono stati progettati ed effettuati 40 eventi (recruiting day e assessment) in modalità digitale, per la selezione di profili prevalentemente nell'area ingegneristica (90%), e sono stati coinvolti ai colloqui 1.557 candidati, di cui il 65% sono stati considerati in linea. E' stato effettuato il pre-screening di oltre 85.000 candidati, in totale per tutto il Gruppo, e sono stati coinvolti ai colloqui circa 23.000 candidati.

Degli oltre 570.000 CV presenti in banca dati, sono stati valutati complessivamente 23.000 CV in risposta a campagne attivate del Gruppo.

Per le selezioni esterne del target professional e operativi, le società hanno proceduto in autonomia nel rispetto delle linee guida di Gruppo.

La realizzazione delle attività di selezione in digitale è stata accompagnata da una serie di ottimizzazioni nell'ambito dello smart recruiting, intercettando i bisogni insieme alle società con l'obiettivo di adattare gli strumenti di selezione alle complesse condizioni di contesto, agevolando notevolmente le attività**.**

Nel quadro delle collaborazioni sono stati attivati oltre 40 accordi e partnership con enti accademici, formativi e di ricerca per lo sviluppo di tirocini, tesi di laurea e dottorati di ricerca in ambito PNRR e progetti strategici per il business (69 tirocini, 9 dottorati di ricerca).

Con l'obiettivo di consolidare l'attraction dei talenti e il recruitment su tutti i target, sono stati gestiti i canali digitali di promozione delle opportunità professionali: il career website "FSitaliane.it/Lavoraconnoi" con una media di 279.258 visitatori/mese che hanno inserito o aggiornato il proprio CV, in 7 lingue, informandosi sulle opportunità in corso. Le pagine Facebook "FS Careers" e LinkedIn Gruppo FS Italiane con, rispettivamente, 21.795 e 426.444 followers. Attraverso "FirSt", primo chatbot del Gruppo dedicato al recruiting, grazie al machine learning, si è risposto a 5.555 richieste di informazione e supporto pervenute da potenziali candidati.

Al fine di ridefinire il posizionamento del Gruppo come datore di lavoro, FS ha realizzato la propria Employee Value Proposition impostandone la strategia e pianificando le attività per la sua realizzazione nel 2023.

FS si è posizionata nuovamente al primo posto nella classifica Online "Talent Communication" di Potential Park, per la migliore esperienza di ricerca di lavoro online. È risultata tra le migliori aziende nella classifica "Italy's best employer" condotte da Corriere della Sera e Statista. Inoltre, all"Universum Award Italy 2022 - Edizione Studenti e giovani professionisti" di Universum, il Gruppo FS vince il premio "Women in STEM", posizionandosi al primo posto come lavoro ideale per le studentesse delle facoltà STEM.

Tali risultati sono resi possibili dal continuo investimento nel promuovere e realizzare iniziative di employer branding e attraction anche attraverso i rapporti con le università, tra cui:

- Master in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi di Trasporto con la Sapienza di Roma;
- Scuola di Alta Formazione in Ingegneria dei Sistemi per la Mobilità Integrata con Alma Mater Studiorum di Bologna;

- Master Degree in Transport System Engineering con la Sapienza di Roma;
- Laurea Magistrale in Transport System Engineering con il Politecnico di Milano;
- Partnership strategica tra Gruppo FS e La Sapienza su temi quali: recruitment, orientamento ed employability;
- 17 tra virtual career day e job meeting: momenti di ascolto, orientamento al lavoro e selezione; 12 tra conferenze, advisoring e presentazioni istituzionali in ambito accademico.

Development & performance management

Nel 2022, il processo di Sviluppo ha contribuito agli obiettivi della People Strategy di Gruppo lavorando su tre assi fondamentali: la costruzione di una rete di sviluppo diffuso, l'elevazione della qualità dei processi in un'ottica di restituzione di valore verso le persone del Gruppo, l'implementazione a livello di sistema di azioni rivolte alla costruzione della pipeline manageriale del futuro.

Inoltre, da un punto di evoluzione del processo di Sviluppo, il 2022 si colloca come il primo anno post-pandemia. I benefici dell'esperienza di digitalizzazione determinata dall'emergenza Covid sono stati consolidati all'interno delle metodologie in uso nel processo, soprattutto con l'obiettivo di valorizzarne l'indubbia capacità di raggiungere grandi numeri di persone distribuite sul territorio, componendo team di comunicazione e di lavoro ampi, diversificati e diffusi. In questa cornice, nel 2022 si è lavorato per riguadagnare il valore della prossimità e della vicinanza fra le persone, come elemento naturale della dimensione interpersonale ed interazionale che caratterizza la qualità e l'intensità delle relazioni umane. Senza dunque perdere le dimensioni di efficacia ed efficienza della componente digitale, tutti i processi di sviluppo sono stati riprogettati in un'ottica di giusto mix, recuperando le attività in presenza e riservandole a quelle fasi del processo che più necessitano della vicinanza relazionale e fisica.

Una rete di Sviluppo diffusa. La People Strategy 2022 pone le basi affinché lo sviluppo delle competenze, della professionalità e della spendibilità interna di ogni persona del Gruppo possa essere un mindset ed una cultura condivisa prima ancora che un insieme di prassi e di strumenti. Per realizzare questo obiettivo si è lavorato alla costruzione di una comunità estesa che possa condividere il valore di impegnarsi per lo sviluppo degli altri e far leva su competenze e metodologie specifiche e condivise. È stato avviato un percorso di formazione ed abilitazione per allargare il team interno di coach, costruire una squadra ampia di mentor e avviare la comunità dei buddies, quest'ultima dedicata ad accompagnare l'inserimento dei giovani laureati nei contesti operativi delle diverse società del Gruppo. Il percorso di formazione si è strutturato sia in attività di upskilling, verso i coach interni già formati, sia in nuovi percorsi di abilitazione dedicati, con un approccio integrato che delinea un percorso di continuità e di evoluzione fra questi tre ruoli di cura e sviluppo degli altri. La community dei coach e dei mentor è più che raddoppiata nel numero rispetto al 2021 e sono stati formati 150 buddies, dati che verranno ulteriormente incrementati nel corso del 2023.

Elevazione della qualità dei processi. In questa cornice si è lavorato su diversi versanti di cui citiamo i due filoni principali. Una particolare attenzione si è posta al tema dell'ingaggio e della motivazione delle giovani generazioni, sia in un'ottica employer branding del Gruppo verso il mercato del lavoro esterno, sia nell'ottica di costruzione di un ambiente interno stimolante e gratificante per i giovani laureati assunti. La policy Young Talent ha definito un percorso unico per le società del Gruppo (CCNL Mobilità/Area contrattuale attività ferroviarie) che definisce modalità assunzionali e politiche premianti del tutto competitive con la migliore offerta di mercato su analogo target e che prevede iniziative di sviluppo, formazione, esperienza e diversificazione costanti nell'arco dei primi 5 anni dall'assunzione. La policy Young Talent consente di offrire ai giovani laureati visibilità sul proprio percorso di sviluppo e sulla crescita che possono guadagnare a fronte di impegno, merito e curiosità.

Rispetto ai processi di assessment interno, si è lavorato per ottimizzare i tempi di restituzione dei feedback e di costruzione dei successivi piani di sviluppo, nell'ottica di valorizzare lo strumento del profilo di potenziale innanzitutto come servizio a disposizione delle persone e dei responsabili per costruire quotidianamente azioni di crescita, professionalizzazione e miglioramento.
A fine anno, il bilancio operativo è stato di 918 valutazioni di giovani laureati, 150 senior manager, 302 middle manager, 1.037 front line manager, queste ultime, come da governance di processo, curate dalle società del Gruppo con metodologie e strumenti allineati alle linee guida comuni. Complessivamente, dunque, il processo ha gestito 2.407 assessment di potenziale, circa il 72% in più rispetto al 2021.
Un bilancio in crescita a testimonianza dell'investimento che il Gruppo sta continuando ad esprimere nell'implementazione di attività finalizzate all'emersione ed alla valorizzazione dei talenti interni.
Si è inoltre lavorato sull'upskill della community di assessor interni e sulla costruzione di linee guida che ne valorizzino la professionalità, alimentando costantemente le competenze. La squadra di assessor interni è stata significativamente potenziata, raddoppiandone il numero attraverso un percorso di certificazione ed abilitazione specifico e rinnovato.
Azioni di sistema per la costruzione della pipeline manageriale. La people strategy 2022 ha una progettualità significativamente volta alla costruzione del futuro. In questa logica, la capacità del Gruppo di attuare politiche concrete per alimentare il bacino e la qualità dei futuri manager è una leva chiave di successo per sostenere la trasformazione e gli obiettivi del nuovo Piano Industriale. Nel 2022 si è avviata l'evoluzione del processo di Succession Planning, sia attraverso una spiccata digitalizzazione delle modalità di raccolta delle informazioni – che ha consentito anche di lavorare sul capitale umano in maniera trasversale alle diverse società del Gruppo – sia attraverso una evoluzione del processo – che ha favorito un'azione bottom up nella proposta delle successioni ed un processo di coinvolgimento e responsabilizzazione diffusa su tutta la popolazione manageriale di Gruppo. Nel 2023 le evoluzioni verranno ulteriormente affinate e messe a regime.
La valutazione di performance annuale, effettuata dai responsabili delle risorse attraverso la piattaforma SIV (Sistema Integrato di Valutazione) ha coinvolto 17.349 persone, circa 2.200 persone in più rispetto all'analogo dato del 2021.
Sono proseguite le azioni di formazione e sensibilizzazione per promuovere una cultura e pratiche diffuse di dialogo, confronto, valorizzazione reciproca nella relazione di leadership fra responsabili e collaboratori.

People Care

Nel 2022 la Struttura di People Care ha realizzato interventi a sostegno delle persone interne al Gruppo e della Responsabilità Sociale d'Impresa, facendo leva su un approccio orientato a massimizzare la presenza e il valore delle attività di caring interno, politiche sociali, diversity&inclusion, engagement promosse dalla struttura a favore di tutte le persone. Di seguito vengono sintetizzate le principali azioni svolte nel 2022.

- "Wecare": spazio online dedicato a tutte le persone del Gruppo che offre servizi e webinar caring ad adesione spontanea sui temi del benessere personale e relazionale, della responsabilità sociale d'impresa e dell'inclusion: oltre 31.000 persone iscritte nel 2022 ai webinar progettati per migliorare la conciliazione vita lavoro, le life skill (mindfulness, gestione dello stress, gentilezza, autenticità, psicologia positiva), la prevenzione primaria e i sani stili di vita, le modalità di comunicazione con i figli e i nipoti (capire quando c'è un problema, come affrontarlo, come educare contro il bullismo e il cyberbullismo, etc.), la costruzione di risorse individuali e relazionali per vivere bene una vita da soli, l'inclusione delle persone con disabilità, l'attenzione ai fenomeni di violenza di genere. Oltre 50 eventi svolti e oltre 60 esperti coinvolti, provenienti da un ecosistema di università, ospedali, enti di ricerca e formazione, etc. Realizzate anche pillole video sui temi caring per consentire a tutto il personale di usufruire di importanti tips pratici in

ogni momento. Tutti i video sono stati progettati in modalità accessibile. Circa 80 gestori HR delle società del Gruppo sono stati formati alle tematiche di caring per una maggiore diffusione capillare dell'offerta presso le persone.

- "Accessibilità culturale": accessibilità per le persone sorde alle attività di education a candidatura spontanea attraverso la garanzia di un servizio di interpretariato di lingua dei segni italiana sul 100% dei seminari realizzati.
- "4weeks4inclusion": maratona sui temi della diversity&inclusion, frutto di un network di oltre 300 partner che hanno condiviso 190 eventi digitali, nel corso di 4 settimane consecutive, trasmessi live e on demand, con oltre 3 milioni di visualizzazioni sui contenuti prodotti, 190 ore di diretta complessive e migliaia di interazioni social. FS ha realizzato, in collaborazione con Intesa San Paolo, un webinar sul tema della violenza di genere in tutte le sue forme, anche meno visibili (es. violenza psicologica, economica, etc.), e ha partecipato con il suo top management ai talk event per condividere con altre grandi aziende le best practice della propria strategia inclusiva.
- "25 novembre insieme contro la violenza sulle donne": campagna di attivazione interna rivolta a tutte le persone del Gruppo, alle quali viene chiesto di inviare una foto con oggetti o sfondi arancioni, sono state raccolte oltre 190 foto, con le quali è stata creata la campagna di sensibilizzazione interna ed esterna, lanciata il 25 novembre. È stato brandizzato un ETR500 con il colore arancione, ufficiale della campagna ONU sul tema della violenza di genere, riportante il messaggio "Agire per essere una rete forte" con la diffusione del segnale di richiesta di aiuto per favorire la più ampia sensibilizzazione anche esterna sul tema.

partecipazione ad eventi esterni, sponsorizzazioni e riconoscimenti su temi di inclusione: FS come prime sponsor della Supercoppa Femminile, sponsorizzazione del Festival del Foundraising, Diversity Brand Award 2022, Premio Minerva, Premio Universum come azienda più scelta dalle studentesse STEM, Premio Differenza Donna come Azienda Ambasciatrice Diritti delle donne.

- pubblicazione policy DEI (Diversity, Equity and Inclusion): pubblicazione delle linee guida in cui vengono definiti i principi e le linee guida di diversity, equality & inclusion del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, volte a favorire l'integrazione e l'implementazione della cultura della DEI nei processi e nell'agire quotidiano di tutte le persone del Gruppo e di tutti i processi organizzativi.
- pubblicazione GEP (Gender Equality Plan): pubblicazione sui media FS dello strumento sistemico e strategico in cui vengono stabilite priorità e obiettivi concreti, oltre che specifici KPI di monitoraggio, per la misurazione e implementazione delle politiche di parità di genere del Gruppo FS.
- membership "Valore D": in continuità dal 2016, in linea con le strategie di valorizzazione delle diversità e della promozione della leadership al femminile, il Gruppo FS è membro sostenitore dell'Associazione "Valore D". Ad oggi quasi 400 fra colleghe e colleghi sono stati coinvolti nei corsi formativi e nei percorsi di alta formazione e mentoring nazionale e internazionale, promossi dall'Associazione. Dal 2022, inoltre, FS Holding rappresenta il Gruppo FS all'interno del Consiglio Direttivo dell'Associazione, così da contribuire alla definizione delle linee di indirizzo e priorità di azione di Valore D.
- Codice di condotta e Consigliera di Fiducia: per assicurare l'efficace applicazione del Codice contro le molestie sessuali nei luoghi di lavoro di FS Italiane e la conoscenza delle funzioni della Consigliera di Fiducia, nel 2022 è stata rilanciata una campagna formativa sul tema delle molestie destinato a tutte le persone, donne e uomini del Gruppo, con accesso alla learning platform di Gruppo e un webinar live destinato ai dirigenti, tenuto dalla Consigliera, a cui sono state invitate circa 800 persone, per chiarirne il ruolo e il perimetro di azione nella lotta e prevenzione alle molestie sessuali.
- "Women in motion": campagna di innovazione sociale e di orientamento scolastico alle carriere STEM del Gruppo FS, nata nel 2017per l'abbattimento dello stereotipo di genere per cui i mestieri tecnici sono appannaggio esclusivamente maschile. Dal 2022 è stata lanciata una campagna di aggiornamento per tutte le colleghe mentor coinvolte, che dal

2023 daranno voce ai temi di gender equality del Gruppo FS con i colleghi mentor uomini. Sono stati formati 56 mentor, di cui 6 mentor uomini.

- train the trainer "Conoscere e gestire le persone con disabilità e a ridotta mobilità": percorso formativo train the trainer dedicato agli istruttori AV, IC e Regionale, responsabili della formazione di 5.300 capitreno per un'esperienza di viaggio vicina alle esigenze specifiche delle persone con disabilità attraverso consapevolezza, corretta informazione e ascolto. Il percorso è stato progettato in collaborazione con le strutture di Training&Development e Associazioni FS, Formazione AV, IC e Regionale e Centrale Trenitalia, con la docenza di FISH&FAND, federazioni che riuniscono la maggior parte delle associazioni di persone con disabilità in Italia.
- supporto alla people strategy: diffusione sulla intranet aziendale di materiali e KPI legati alla people strategy e realizzazione di 6 eventi per il cascading del Piano Industriale, nuova governance, cambiamento organizzativo ed evoluzione dirigenti, famiglia HR dei 4 Poli, con oltre 3.500 partecipazioni da parte del management a tutti gli eventi.
- avvio del volontariato aziendale interno: è stato svolto un webinar di avvio campagna di diffusione della Responsabilità Sociale d'Impresa in FS per facilitare l'avvicinamento delle persone del Gruppo alle attività di volontariato, in partnership con gli Help Center e le Onlus già sostenute dal Gruppo, in tutta Italia.
- raccolte fondi: raccolta fondi per la realizzazione del primo Centro di cure palliative pediatriche dell'Ospedale Pediatrico Bambino Gesù in località Passoscuro; due raccolte fondi (Caritas e Save the Children) dedicate al sostegno dell'Ucraina; avvio campagna fondi annuale a sostegno di Insuperabili Onlus, per l'inclusione dei ragazzi con disabilità attraverso lo sport; inaugurazione di due Help Center presso le città di Cagliari e Grosseto.
- call to action "Tutte le strade partono da Roma": call to action lanciata dal Gruppo FS verso le startup e PMI italiane per contribuire, attraverso soluzioni e progetti innovativi, al sostegno delle persone con fragilità, a cui il Gruppo FS già da anni offre supporto partendo dalle stazioni di Roma Termini e Tiburtina.

La Sicurezza e la salute sul lavoro

La salute e sicurezza sul lavoro sono fattori di crescita fondamentali del nuovo Piano Industriale 2022-2031, quali elementi distintivi dell'impegno a diffondere una cultura della sicurezza e del benessere del personale integrati nei valori della sostenibilità nelle sue dimensioni ambientali, sociali, economiche. Costituiscono i valori fondanti per il Gruppo, caposaldi del Codice Etico, e guidano le azioni e i comportamenti di tutto il personale e le modalità con cui gestire i processi produttivi e le relazioni con gli appaltatori di opere e di servizi del Gruppo.

Con questi presupposti, con la comunicazione organizzativa di Gruppo n.95/COA del 30 settembre 2022 - Salute e sicurezza sul lavoro delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - Indirizzi generali 2022-2026 - sono stati definiti, in continuità con le precedenti e partendo dai risultati positivi già raggiunti, i nuovi indirizzi di prevenzione per le società del Gruppo, ribadendo l'obiettivo di assicurare un livello di sicurezza sempre più alto per ogni attività svolta dal personale e di consolidare una cultura della sicurezza responsabile e partecipata a tutti i livelli. L'obiettivo di lungo periodo è zero incidenti sul lavoro del personale e la promozione tra i partner del Gruppo di comportamenti sicuri, in linea con i migliori standards di prevenzione, per consolidare la posizione del Gruppo FS in Europa tra le aziende leader in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Il miglioramento delle performance di sicurezza, in termini di riduzione del numero degli infortuni e della loro frequenza, richiede: investimenti tecnologici e organizzativi; la digitalizzazione in tutte le aree di business per il miglioramento della sicurezza dei luoghi di lavoro e della qualità della vita del personale; la diffusione di uno stile di leadership in grado di diffondere una cultura della sicurezza che promuova la fiducia tra personale e impresa; la condivisione di esperienze e conoscenze con gli appaltatori e i fornitori di beni e servizi, nell'ottica di una comune cultura della prevenzione.

Nel Gruppo vigono accordi formali con le Organizzazioni sindacali in materia di salute e sicurezza 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.

Il Gruppo ha firmato il 7 aprile 2022 un Protocollo con INAIL al fine di rafforzare le politiche di prevenzione e di tutela della salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro, di scongiurare il rischio di incremento del fenomeno infortunistico e in particolare di accrescere la capacità di progettazione e sviluppo di soluzioni innovative tecnologiche, organizzative e regolatorie a garanzia della salute e della sicurezza dei lavoratori nell'ambito della realizzazione delle grandi opere infrastrutturali previste nel PNRR, di cui il Gruppo è uno dei principali attori economici coinvolti nella sua realizzazione.

Le aree progettuali delle iniziative comuni riguarderanno principalmente:

- la diffusione e sperimentazioni delle migliori pratiche per la prevenzione nell'ambito dei cantieri di realizzazione delle opere infrastrutturali e di manutenzione;
- la sperimentazione pilota di tecnologie digitali applicate alle persone e alle attrezzature, macchine, infrastruttura per la prevenzione del rischio;
- iniziative di comunicazione, informazione e formazione per la promozione della cultura della salute e sicurezza sul lavoro e per rafforzare le competenze del personale nella gestione del rischio.

Nell'anno si è sviluppato il progetto Safety Innovation con lo scopo di realizzare progetti di innovazione digitale in materia di salute e sicurezza sul lavoro nelle società del Gruppo, con la partecipazione di società startup del mondo digitale, selezionate attraverso una challenge lanciata dall'innovation hub di Catania del Gruppo. Il 15 novembre si è tenuto l'evento Safety Innovation Day 2022, presso la sala auditorium di Roma, con la partecipazione dei responsabili della salute e sicurezza sul lavoro, risorse umane e innovation delle società, per la presentazione dei progetti di innovazione realizzati da parte della otto start up vincitrici della challenge.

Nei mesi di ottobre e novembre, in sintonia con la Settimana Europea della Salute e Sicurezza sul lavoro, si è tenuta da parte delle società del Gruppo la quarta edizione del Safety Day, una giornata dedicata ai progetti di miglioramento della prevenzione e al coinvolgimento del personale. Le iniziative, con la presenza di tutti gli AD delle società, sono state incentrate sui temi dell'innovazione digitale e tecnologica per migliorare la prevenzione, l'applicazione del lavoro agile, la guida sicura e la declinazione dello Sviluppo Sostenibile nelle imprese; sui temi sono interventi inoltre esperti di settore, testimonianze e responsabili di INAIL. Gli eventi sono stati l'occasione per consegnare più di 370 riconoscimenti artistici al personale delle società che si sono distinti durante l'anno per comportamenti virtuosi in materia di sicurezza e ai responsabili di impianti con performance di sicurezza con zero infortuni.

Nel corso dell'esercizio inoltre sono state erogate giornate uomo di formazione di materia di salute e sicurezza sul lavoro. I principali corsi hanno riguardato:

- corso Salute e Sicurezza Lavoratori Generale e Specifica;
- corso Salute e Sicurezza Lavoro Dirigenti.

Sempre in relazione alla promozione della salute dei lavoratori il Gruppo ha realizzato:

- 10 webinar seminariali tenuti da medici e professori universitari dedicati alla prevenzione primaria e ai sani stili di vita per il contrasto delle malattie oncologiche e la promozione della diagnosi precoce per tutte le persone del Gruppo. Gli appuntamenti erano dedicati al target uomo, donna e bambino/adolescente con 2.872 partecipanti;
- campagna di prevenzione secondaria dedicata alle colleghe del Gruppo delle città di Bari, Cagliari, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Salerno. In 8 giornate offerti a 800 colleghe controlli mammografici gratuiti per la promozione della diagnosi precoce del tumore al seno. Svolta la prima tappa a Salerno nel 2022: 58 prestazioni erogate.

In base ai dati sugli infortuni indennizzati, compresi gli infortuni correlati all'epidemia da Covid-19, in via di definizione da parte dell'ente assicuratore INAIL[67], si presentano nella successiva tabella i valori del triennio 2022-2020.
La stima dei risultati complessivi evidenza un aumento degli infortuni, determinata dall'ingresso di Anas nel perimetro di rendicontazione, e una riduzione della loro frequenza rispetto ai correspettivi valori del 2021.
In tale contesto, la stima dei dati del solo settore ferroviario evidenzia una riduzione degli infortuni di circa l'1,6%, pur con un incremento della consistenza media del personale di circa il 3%, e una diminuzione dell'indice di incidenza del 4,6% rispetto al 2021.

unità

Infortuni indennizzati INAIL* **	**2022***	**2021***	**2020***
Infortuni in occasione di lavoro	655	909	835
- di cui donne	*106*	*132*	*108*
- di cui uomini	*549*	*777*	*727*
Infortuni mortali	3	2	6
- di cui donne			
- di cui uomini	*3*	*2*	*6*
Infortuni gravi sul lavoro	181	274	250
- di cui donne	*28*	*33*	*28*
- di cui uomini	*153*	*241*	*222*
Infortuni in itinere	153	236	199
- di cui donne	*39*	*39*	*43*
- di cui uomini	*114*	*197*	*156*
Indice di incidenza generale**	9,63	15,28	13,98
- infortuni donne	*7,93*	*12,03*	*10,11*
- infortuni uomini	*10,05*	*16,02*	*14,82*
Indice di gravità generale	415	591	613

*Dati INAIL 2022 al 31/12/2022 in via di definizione. Dati INAIL 2021 e 2020 consolidati alla data 31/12/2022

**Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza media] *1000 dipendenti

*** Il perimetro delle società rendicontate nel 2022 include: Ferrovie dello Stato SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Italcertifer SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Ferservizi SpA, Italferr SpA, Busitalia Sita Nord SpA, Mercitalia Logistics SpA,Mercitalia Rail Srl, Anas e FSTechnology;
Il perimetro delle società rendicontate nel 2021 e 2020 include: Ferrovie dello Stato SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Italcertifer SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Ferservizi SpA, Italferr SpA, Busitalia Sita Nord SpA, Mercitalia Logistics SpA,Mercitalia Rail Srl e FSTechnology;

[67] Tutti i dati fanno riferimento a statistiche INAIL che, per il calcolo dei giorni persi per infortunio, considerano indennizzati tutti i giorni di calendario a partire dal terzo giorno di assenza. L'indice di gravità di INAIL non permette una scomposizione dei dati per genere.

Sistemi di Gestione

Continua l'impegno di Ferrovie dello Stato Italiane e delle principali società del Gruppo nell'attuazione, certificazione e mantenimento dei propri Sistemi di Gestione, tra cui il Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, con l'obiettivo di continuare a migliorare le prestazioni del Gruppo. I Sistemi di Gestione integrati vengono utilizzati per rafforzare il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) nelle sue componenti "ambientale" e "salute e sicurezza sul lavoro".

	Qualità	Ambiente	Salute e Sicurezza sul Lavoro
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE		✓	✓
RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
BUSITALIA NORD GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
FERSERVIZI GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
MERCITALIA LOGISTICS GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
SISTEMI URBANI GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE		✓	
FERROVIE DEL SUD EST GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓		✓
anas GRUPPO FS ITALIANE	✓		

Rinnovata la Biosafety Trust Certification di Trenitalia, la prima impresa ferroviaria al mondo a ottenere la certificazione secondo lo schema certificativo sviluppato dal RINA che riconosce le best practice adottate in materia di prevenzione e controllo delle infezioni nei luoghi di aggregazione gestiti dalla società e a bordo dei veicoli ferroviari e negli impianti al fine di garantire i più alti livelli di sicurezza ai viaggiatori, ai dipendenti e ai propri fornitori.

Per il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, i datori di lavoro, individuati all'interno di ciascuna società del Gruppo, sono responsabili della redazione del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) ai sensi del D.Lgs. 81/08; il documento, che contiene la valutazione di tutti i rischi e le misure necessarie da mettere in atto per ridurli al minimo, rappresenta l'elemento cardine dei sistemi di gestione della sicurezza sul lavoro implementati dalle società del Gruppo. Attraverso tali sistemi, le società mettono a disposizione dei lavoratori gli strumenti necessari per segnalare e gestire le eventuali situazioni di pericolo, nonché definire, in presenza di incidenti, le azioni correttive da porre in essere per il miglioramento continuo del sistema stesso.

Impegno per la comunità

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è distinto in questi anni per l'impegno profuso nella realizzazione di iniziative volte ad alleviare il disagio sociale che insiste nelle aree ferroviarie e alla riqualificazione del territorio a favore della comunità.

Help Center

Gli Help Center rappresentano degli sportelli di ascolto che hanno l'obiettivo di prendere in carico i più deboli della nostra società per avviarli verso percorsi di recupero, collaborando con i servizi sociali e le istituzioni preposte.

L'azione degli Help Center 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. Partendo dalle vulnerabilità rilevate in ambito ferroviario, ciascun Help Center attiva percorsi concertativi che si innervano nella rete comunitaria e cittadina, sviluppando connessioni sistematiche di partnership territoriale strategica e aggregando risorse (umane, professionali, istituzionali, sociali, economiche, infrastrutturali) funzionali al superamento delle criticità. In questo modo il sistema di stazione si connette con il sistema cittadino, stabilendo relazioni via via più specializzate che contribuiscono ad arricchire le programmazioni sociali in modo dinamico per rispondere ai cambiamenti interni ai diversi ambiti territoriali, aggregando contributi diversi per natura, intensità e scopo da parte di attori e organismi locali, nazionali ed europei.

La messa a disposizione dei Comuni o degli enti del Terzo Settore di spazi e immobili all'interno o nelle immediate vicinanze delle stazioni ha rappresentato la leva fondamentale per la nascita e lo sviluppo degli Help Center e il volano di progetti strategici ad alto impatto territoriale, finanziati da partner istituzionali locali, nazionali, europei, pubblici e privati. La rete degli Help Center si estende attualmente in 19 stazioni ferroviarie dal Nord al Sud dell'Italia. La superficie totale concessa[68] è pari a 4.399 m² per un valore commerciale pari a 6.598.500 euro (stimando una media di 1.500 euro al m²). Nel 2022, in particolare, si sono uniti alla rete i centri di Cagliari e di Grosseto, il primo dei quali, in uno spazio di 400 m^2, è in grado di offrire, oltre alle classiche funzioni di ascolto e orientamento sociale, anche accoglienza diurna e notturna a 50 persone, con aree dedicate specificamente a donne e madri con bambini. L'Help Center di Grosseto invece, gestito da CoeSo, Società della Salute dell'Area sociosanitaria Amiata Grossetana, rappresenta uno snodo chiave all'interno della pianificazione istituzionale che finanzia la promozione di un sistema di servizio sociale di stazione articolato in diversi contesti ferroviari regionali, tra cui i già attivi Centri di Firenze e Pisa, a cui si aggiungeranno a breve i centri di prossima apertura di Livorno e Viareggio.

[68] Non rientrano nel computo dei dati relativi alla superficie totale concessa in comodato d'uso gratuito gli Help Center di Bari e Chivasso in quanto, sebbene partner della rete, utilizzano locali di loro proprietà adiacenti alle relative stazioni ferroviarie.

Help Center Attivi

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 Onlus, svolge il coordinamento dei centri, la formazione per gli operatori degli Help Center e le analisi nell'ambito del disagio sociale. Nel 2022 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha destinato circa 125.000 euro per realizzare attività a favore delle persone in stato di disagio sociale.

Centri di accoglienza

Oltre agli Help Center, sono diversi i centri di accoglienza all'interno di locali ferroviari e gestiti dal grande associazionismo sociale, 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 richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli. Tale centro, attivo dal 2002, ha sede nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento.

Si tratta di strutture polivalenti di sostegno, socializzazione, aggregazione e recupero, rivolte alla generalità degli utenti che espletano attività di aggregazione culturale, educativa, ricreativa, sportiva e di terapia occupazionale, finalizzate all'integrazione sociale.

La superficie totale, concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a circa 11.016 m², per un valore complessivo stimato pari a 16.524.000 euro (valore medio di 1.500 euro al m²).

Complessivamente la superficie totale concessa nel 2022 in comodato d'uso gratuito per attività sociali (Help Center e Centri di accoglienza) corrisponde a 15.415[69] m², per un valore complessivo stimato pari a 23.122.500 euro (valore medio di 1.500 euro al m²).

Riuso a fini sociali del patrimonio immobiliare e linee ferroviarie dismesse

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.

In 465 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[70]. Complessivamente sono stati destinati a tali finalità spazi per circa 189.102[71] 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.

Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilità dolce, sono quantificabili in circa 1.170[72] chilometri. Attualmente circa 537 chilometri di linee dismesse sono state trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways.

Altra attività riconducibile alla valorizzazione sociale del patrimonio ferroviario del Gruppo è rappresentata dai percorsi ferroviari destinati a treni storico-turistici. Tale riuso preserva la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale.

.

[69] Il dato relativo alla superficie comprende la rete degli Help Center (4.399 m²) e i Centri di Accoglienza (11.016 m²). A questa superficie va aggiunto, per le finalità sociali e culturali, il Museo della Shoah (7.000 m² a Milano Centrale), concesso all'omonima Fondazione per un canone simbolico.

[70] Il numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito.

[71] 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 4.424.001 m^2.

[72] Il dato relativo al patrimonio delle linee dimesse non comprende le linee dismesse destinate alla riattivazione in qualità di *tratte ferroviarie ad uso turistico* (185 km).

Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea

Nel paragrafo seguente le attività del Gruppo FS Italiane sono esposte e commentate con riferimento alla classificazione delle attività economiche introdotta dal Regolamento UE n. 852/2020 "*relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento UE 2019/2088*" (c.d. "Tassonomia UE").

La Tassonomia UE si inquadra nell'ambito del più ampio Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile[73] messo in campo dalla Commissione Europea, risalente a marzo 2018, con l'intento di finanziare una crescita sostenibile e inclusiva, prevalentemente per mezzo del riorientamento dei flussi di capitali. Con l'approvazione del Green Deal[74] nel 2019, l'Unione Europea (UE) ha sostanzialmente tracciato la rotta per investimenti più sostenibili. L'obiettivo è quello di raggiungere un'economia clima neutrale nell'UE entro il 2050, con una riduzione del 55% delle emissioni già nel 2030, rispetto ai livelli del 1990. L'UE ha adottato il Green Deal europeo per sostenere la transizione verso un sistema economico e finanziario europeo più sostenibile e nei prossimi anni diventeranno applicabili a tutte le imprese requisiti dettagliati di rendicontazione sui cambiamenti climatici nell'ambito degli standard europei sulla sostenibilità, con la consapevolezza che l'aspettativa generale, sia degli utenti che delle autorità di regolamentazione, è quella di una maggiore trasparenza sulle questioni relative al clima. Un'area informativa particolarmente importante sarà rappresentata dai piani di transizione, che aiuteranno gli utenti a capire come e se un'impresa intende spostare il proprio modello di business verso una traiettoria compatibile con le più recenti raccomandazioni in tema di clima e sostenibilità ambientale.

La Tassonomia UE, introdotta nel sistema europeo con il Regolamento Tassonomia UE (Reg. 852/2020), definisce le condizioni che un'attività economica deve soddisfare al fine di essere considerata ecosostenibile e si applica, tra le altre, alle imprese attualmente rientranti nell'ambito di applicazione della Non-Financial Reporting Directive (Direttiva 2014/95/EU), recepita nel sistema legislativo italiano con il D.Lgs. 254/2016, che verrà sostituita dalla nuova Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) a partire dagli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024.

In particolare, il Regolamento UE n. 852/2020 definisce come attività ecosostenibili quelle che contribuiscono in modo sostanziale almeno a uno dei seguenti sei obiettivi ambientali:

Mitigazione dei cambiamenti climatici | Adattamento ai cambiamenti climatici | Uso sostenibile della risorsa idrica | Transizione verso una economia circolare | Prevenzione e riduzione dell'inquinamento | Protezione della biodiversità

e che, contemporaneamente:

- non arrecano un danno significativo ad alcuno degli obiettivi ambientali (DNSH - Do No Significant Harm);
- sono svolte nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia.

Come stabilito dallo stesso Regolamento, i parametri da prendere a riferimento per verificare l'ecosostenibilità di ogni singola attività contemplata dalla Tassonomia sono esplicitati in appositi atti delegati emanati dalla Commissione Europea.

[73] "Piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile", Comunicazione della Commissione Europea dell'8 marzo 2018.
[74] "Il Green Deal Europeo", Comunicazione della Commissione Europea dell'11 dicembre 2019.

Processo di adozione della tassonomia nel Gruppo

Il Regolamento sulla Tassonomia è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 22 giugno 2020 ed è entrato in vigore il 12 luglio successivo. Lo stesso richiede alle società soggette all'obbligo di pubblicazione della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) di includere, nella propria dichiarazione, informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili, in particolare esplicitando la quota del loro fatturato (Turnover KPI) proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche ecosostenibili, la quota delle loro spese operative (OpEx KPI) e la quota delle loro spese in conto capitale (CapEx KPI) relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche ecosostenibili.

Per quanto concerne l'individuazione delle attività, nel corso dell'anno 2021 la Commissione Europea ha definito, per mezzo di specifico atto delegato (Regolamento delegato UE n. 2139/2021 c.d. Atto Clima[75]), le attività e i relativi criteri di screening tecnico con riferimento soltanto ai primi due obiettivi della Tassonomia (**mitigazione dei cambiamenti climatici** e **adattamento ai cambiamenti climatici**), mentre risultano ancora in corso i lavori relativi agli altri quattro obiettivi; pertanto, l'analisi svolta dalle società del Gruppo FS si è concentrata sui suddetti due obiettivi. Analogamente, con riferimento al contenuto, alla metodologia e alla presentazione delle informazioni, il Regolamento ha conferito alla Commissione il potere di adottare uno o più atti delegati volti a indicare alle società come riclassificare ed esporre le disclosure sulle attività. In particolare, tale atto è stato adottato il 6 luglio 2021 (Regolamento delegato UE n. 2178/2021 c.d. Atto delegato art. 8), ed è sulla base dei requisiti richiesti dallo stesso che il Gruppo FS ha prodotto l'informativa, qualitativa e quantitativa, esposta nei paragrafi seguenti.

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, come richiesto, il Gruppo FS ha provveduto a rendicontare la quota di Turnover, OpEx e CapEx relativa alle sole attività c.d. "ammissibili" (eleggibili - eligible activities), cioè ricadenti in senso lato nell'operatività del Regolamento, in quanto specificatamente elencate nell'Atto clima, senza verificarne l'effettivo allineamento agli screening criteria e, quindi, senza appurarne l'effettiva ecosostenibilità. Si ribadisce, infatti, come l'eleggibilità sia una condizione necessaria ma non sufficiente a dimostrare la reale sostenibilità ambientale di un'attività; più semplicemente, essa indica soltanto che l'attività in questione ha il potenziale per essere allineata alla Tassonomia. Nel corso dell'anno 2022, invece, in osservazione delle tempistiche stabilite dalla normativa, le società del Gruppo hanno operato sia una completa rivisitazione delle attività ammissibili individuate nell'esercizio precedente, alla luce delle nuove e migliori conoscenze, sia una verifica dei criteri di vaglio tecnico, dell'analisi "Do No Significant Harm" – DNSH e del rispetto delle clausole minime di salvaguardia, al fine di stabilire l'esatta rispondenza (allineamento) delle proprie attività ai requisiti di sostenibilità (attività allineate - aligned activities).

Nell'immagine seguente il processo di screening seguito per la verifica dell'ecosostenibilità delle attività:

[75] Il 9 marzo 2022 la Commissione Europea ha presentato il Regolamento delegato UE n. 1214/2022 complementare sul clima, che modifica il Regolamento delegato UE n. 2139/2021, includendo nell'elenco delle attività economiche previste dalla Tassonomia anche attività specifiche nel settore dell'energia nucleare e del gas.

Di seguito si fornisce una breve descrizione del processo che ha portato alla rendicontazione relativa alla Tassonomia UE nella presente Relazione Finanziaria:

1) Individuazione delle attività

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 elencate nell'Atto clima a seconda delle sue caratteristiche concrete.

La tabella seguente riporta tutte le attività eleggibili individuate dalle società del Gruppo FS:

ATTIVITA' ELEGGIBILI INDIVIDUATE NEL GRUPPO FS	
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 6.14. 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

2) Verifica allineamento

Ciascuna società del Gruppo, per ogni attività ammissibile, ha provveduto alla verifica del c.d. **allineamento**, ossia la verifica della capacità di ogni attività di **contribuire in modo sostanziale** al raggiungimento di uno o più obiettivi ambientali, mitigazione o adattamento ai cambiamenti climatici, 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).

3) Verifica DNSH

Per la verifica del rispetto del principio "Do No Signficant Harm" (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, etc.);
- 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.

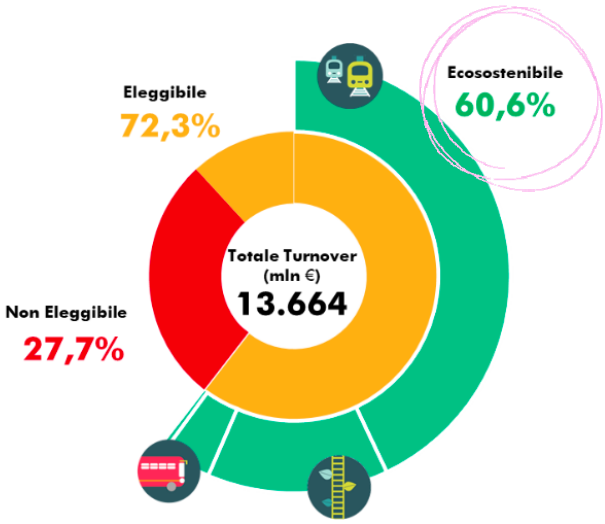
4) Verifica garanzie minime di salvaguardia

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.

5) Rendicontazione

Per l'esercizio 2022, 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 nelle tabelle e nei grafici di seguito riportate:

ATTIVITA' ECONOMICA	TURNOVER KPI		DNSH	GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA	di cui attività di Transizione %	di cui attività Abilitanti %
	Valori €mln	%				
A1) Attività ammissibili ed ecosostenibili	**8.274**	**60,6**				
3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	2	0,0	√	√		100,0
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	5.076	37,1	√	√	0,1	
6.2. Trasporto ferroviario di merci	789	5,8	√	√		
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	509	3,7	√	√	68,1	
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	1.844	13,5	√	√		99,8
6.15. Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	54	0,4	√	√		100,0
A2) Attività ammissibili e non ecosostenibili	**1.607**	**11,8**				
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	982	7,2				
6.2. Trasporto ferroviario di merci	68	0,5				
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	131	1,0				
6.6. Servizi di trasporto di merci su strada	2	0,0				
6.7. Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	2	0,0				
6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	27	0,2				
6.11. Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	3	0,0				
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	289	2,1				
7.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	1	0,0				
7.7. Acquisto e proprietà di edifici	102	0,7				
A) Fatturato attività ammissibili A1)+A2)	**9.880**	**72,3**				
B) Fatturato attività non ammissibili	**3.784**	**27,7**				
TOTALE FATTURATO	**13.664**	**100,0**				

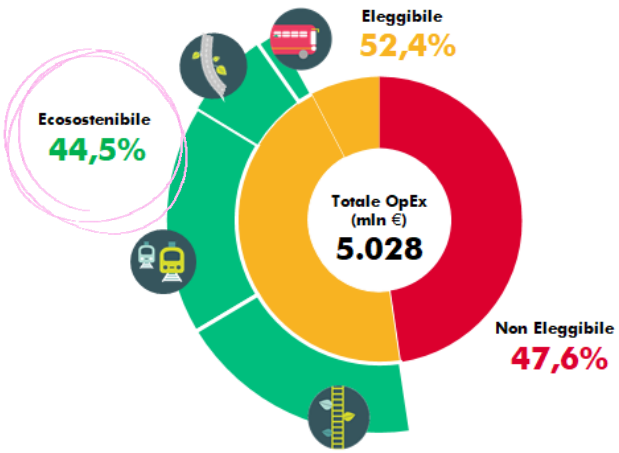


Il KPI relativo al fatturato è stato determinato come rapporto tra la porzione di ricavi operativi derivanti da servizi o prodotti che originano da attività economiche allineate alla tassonomia e il complesso dei ricavi operativi di bilancio consolidato (voce di bilancio consolidato "Ricavi e proventi").
L'allocazione del fatturato alle diverse attività del numeratore del KPI è stata eseguita associando, in maniera diretta quando possibile o per mezzo di driver, ogni posta figurativa dei ricavi ad una sola o più attività della Tassonomia, evitando doppi conteggi. Non sono inclusi nel numeratore del Turnover KPI i ricavi ottenuti da prodotti e servizi associati ad attività economiche adattate ai cambiamenti climatici.

Oltre il 60% dei ricavi del Gruppo è riferibile ad attività ecosostenibili, con le attività relative al trasporto ferroviario, passeggeri e merci (42,9%) e le attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria (13,5%), che contribuiscono maggiormente a tale risultato. Il trasporto su gomma pesa circa il 3,7%, l'infrastruttura stradale e le attività immobiliari contribuiscono in via residuale per circa lo 0,4%.

La quota parte dei ricavi riconducibili alle attività allineate alla Tassonomia finanziate con obbligazioni o titoli di debito è pari al 27,1%, con il 26% riconducibile all'attività di trasporto ferroviario di passeggeri, l'1,1% circa all'attività di trasporto merci e, in via residuale, all'infrastruttura ferroviaria (0,01%). Pertanto, l'Adjusted Turnover KPI, costruito detraendo dal numeratore del Turnover KPI la quota parte di ricavi relativi ad attività allineate alla Tassonomia finanziate con i proventi di obbligazioni ecosostenibili o comunque con titoli di debito, risulta pari al 44,2%.

ATTIVITA' ECONOMICA	OPEX KPI		DNSH	GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA	di cui attività di Transizione %	di cui attività Abilitanti %
	Valori €mln	%				
A1) Attività ammissibili ed ecosostenibili	**2.236**	**44,5**				
3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	9	0,2	√	√		100,0
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	769	15,3	√	√		
6.2. Trasporto ferroviario di merci	108	2,1	√	√		
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	74	1,5	√	√	70,5	
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	940	18,7	√	√		100
6.15. Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	336	6,7	√	√		16,0
A2) Attività ammissibili e non ecosostenibili	**398**	**7,9**				
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	116	2,3				
6.2. Trasporto ferroviario di merci	23	0,5				
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	18	0,4				
6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	3	0,1				
6.11. Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	4	0,1				
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	175	3,5				
7.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	1	0,0				
7.7. Acquisto e proprietà di edifici	59	1,2				
A) Costi operativi attività ammissibili A1)+A2)	**2.634**	**52,4**				
B) Costi operativi attività non ammissibili	**2.394**	**47,6**				
TOTALE COSTI OPERATIVI	**5.028**	**100,0**				

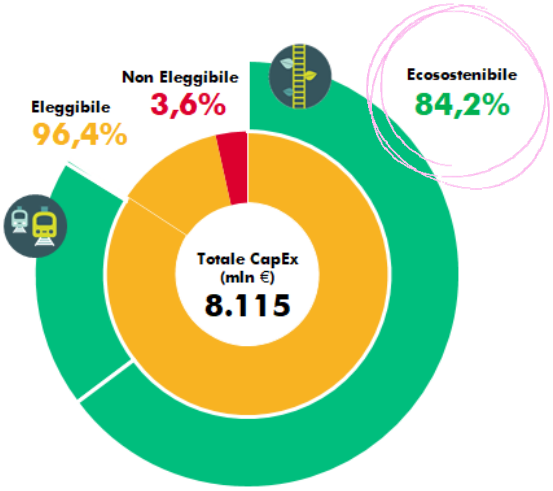


Il KPI relativo ai costi operativi è stato determinato come rapporto tra i "costi operativi ex Reg. 852", come di seguito specificato, riconducibili alle attività allineate, e il totale dei "costi operativi ex Reg. 852" di bilancio consolidato (numericamente un di cui della voce di bilancio consolidato Totale Costi operativi). Le spese operative da prendere a riferimento per la definizione dell'OpEx KPI sono state dapprima individuate dal Regolamento delegato[76] e, successivamente, meglio definite dai chiarimenti forniti dalla stessa Commissione UE[77]. 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.
L'allocazione dei costi operativi alle diverse attività del numeratore del KPI è stata eseguita associando, in maniera diretta quando possibile o per mezzo di driver, ogni posta figurativa dei costi ad una sola o più attività della Tassonomia, evitando doppi conteggi.

Di questi, il 44,5% è risultato riferibile ad attività allineate. Le attività relative all'infrastruttura ferroviaria e al trasporto su ferro contribuiscono alla quota ecosostenibile rispettivamente con il 18,7% e il 17,4%, l'infrastruttura stradale pesa circa il 6,7%, il trasporto su gomma l'1,7% e, in via residuale, contribuiscono anche le attività immobiliari.

[76] Costi diretti non capitalizzati legati a ricerca e sviluppo, misure di ristrutturazione di edifici, locazione a breve termine, manutenzione e riparazione nonché 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.
[77] Ci riferiamo in particolare alla Comunicazione della commissione (2022/C 385/01) sull'interpretazione di talune disposizioni giuridiche dell'atto delegato relativo all'informativa a norma dell'articolo 8 del Regolamento sulla Tassonomia dell'UE.

ATTIVITA' ECONOMICA	CAPEX KPI		DNSH	GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA	di cui attività di Transizione %	di cui attività Abilitanti %
	Valori €mln	%				
A1) Attività ammissibili ed ecosostenibili	**6.830**	**84,2**				
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	1.439	17,7	√	√	2,3	
6.2. Trasporto ferroviario di merci	100	1,2	√	√		
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	33	0,4	√	√	71,8	
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	5.254	64,7	√	√		95,7
7.3. Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	3	0,0	√	√		100,0
A2) Attività ammissibili e non ecosostenibili	**990**	**12,2**				
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	228	2,8				
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	11	0,1				
6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	1	0,0				
6.11. Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	1	0,0				
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	738	9,1				
7.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	9	0,1				
7.3. Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	1	0,0				
7.7. Acquisto e proprietà di edifici	1	0,0				
A) Spese c/capitale attività ammissibili A1)+A2)	**7.821**	**96,4**				
B) Spese c/capitale attività non ammissibili	**294**	**3,6**				
TOTALE SPESE IN C/CAPITALE	**8.115**	**100,0**				



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 (Note esplicative al bilancio consolidato n. 21-23-24). Le "spese in conto capitale ex Reg. 852" da prendere a riferimento per la definizione del KPI CapEx sono state individuate dal Regolamento delegato[78], 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. Il denominatore comprende anche gli incrementi derivanti da aggregazioni aziendali che, per il Gruppo FS, sono risultati pari a 0 nell'esercizio in esame. L'allocazione delle spese in conto capitale alle diverse attività del numeratore del KPI è stata eseguita associando, in maniera diretta quando possibile o per mezzo di driver, ogni posta figurativa delle spese in questione ad una sola o più attività della Tassonomia, evitando doppi conteggi.

Oltre l'84% 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 64,7% dei CapEx allineati sono relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, il 19% circa è relativo al trasporto su ferro, mentre la restante quota (0,5% circa) è correlata al trasporto su gomma e alle attività immobiliari.
A questi si aggiungono gli investimenti tecnici di Anas SpA che contribuiscono all'obiettivo di adattamento al cambiamento climatico (contabilizzati secondo l'IFRIC 12), pari a circa 282 milioni di euro.

La quota parte degli investimenti riconducibili alle attività allineate alla Tassonomia finanziate con obbligazioni o titoli di debito è pari a circa il 22%, con il 20,7% riconducibile all'attività di trasporto ferroviario di passeggeri e l'1,3% all'infrastruttura per il trasporto ferroviario. Pertanto, l'Adjusted CapEx KPI, costruito detraendo dal numeratore del CapEx KPI la quota parte di investimenti relativi ad attività allineate alla Tassonomia finanziate con i proventi di obbligazioni ecosostenibili o comunque con titoli di debito, risulta pari al 65,7%.

[78] Le spese in conto capitale oggetto di rilevazione ai fini del CapEx KPI, sono i costi contabilizzati sulla base di:
- IAS 16 "Immobili, impianti e macchinari";
- IAS 38 "Attività immateriali";
- IAS 40 "Investimenti immobiliari" per il modello del fair value (non applicabile al Gruppo FS);
- IAS 40 "Investimenti immobiliari" per il modello del costo;
- IAS 41 "Agricoltura" (non applicabile al Gruppo FS);
- IFRS 16 "Leasing".

Principali eventi

Gruppo FS: sottoscritto a Parigi il Patto ferroviario europeo

Durante l'European Railway Summit, organizzato il 21 febbraio 2022 a Parigi da SNCF - la Compagnia Nazionale delle Ferrovie Francesi, che ha di fatto sancito la chiusura ufficiale dell'Anno europeo delle ferrovie e nel contempo ha lanciato l'Europe's Rail Joint Undertaking di cui il Gruppo FS Italiane è tra i membri fondatori, è stato presentato il nuovo Patto Ferroviario Europeo per rendere le ferrovie del continente più attrattive, sostenibili, innovative e inclusive. L'accordo, siglato da 33 operatori ferroviari e gestori di infrastrutture provenienti da 24 paesi europei, vede la firma del Gruppo FS e impegna i principali player del settore ferroviario di tutta Europa a raggiungere l'obiettivo comune di aumentare la quota della ferrovia nei trasporti e contribuire così in modo significativo al raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. In dettaglio, nella lettera manifesto delle imprese aderenti è contenuto l'impegno a ridurre del 30% le emissioni di gas serra legate ai treni entro il 2030 rispetto al 2015, ad aumentare del 25% l'efficienza energetica, a raggiungere la carbon neutrality entro il 2050 e ad aumentare significativamente il tasso di riciclaggio delle proprie attrezzature entro il 2030.

Conflitto Russia - Ucraina

In data 24 febbraio 2022 le Forze armate della Federazione Russa hanno dato il via all'offensiva militare invadendo il territorio ucraino. Successivamente, il 28 febbraio, è stato dichiarato un nuovo stato di emergenza con scadenza al 31 dicembre 2022, successivamente prorogato al 3 marzo 2023, e sono state introdotte nuove misure urgenti per le tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare tra la Russia e l'Ucraina, con lo scopo di assicurare il massimo impegno di solidarietà. Lo stato di emergenza umanitaria non è stato sovrapposto allo stato di emergenza sanitaria per pandemia da Covid-19, per il quale era comunque previsto termine per il 31 marzo 2022. Il Gruppo FS, caratterizzato da un'attività complessa e variegata, domestica e internazionale, è esposto a diversi fattori di rischio legati alle possibili conseguenze del conflitto tra la Russia e l'Ucraina; per maggiore dettaglio si rimanda all'apposita sezione Fattori di Rischio. Con l'arrivo dei rifugiati nell'Unione Europea, molte compagnie ferroviarie si sono unite per mettere a disposizione ulteriori carrozze sui treni e far viaggiare gratuitamente i cittadini ucraini, permettendo loro di raggiungere i propri familiari in tutto il continente. FS Italiane, partner del CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies) - comunità europea che raggruppa le compagnie e i gestori ferroviari - si è resa sin da subito disponibile a sostenere i rifugiati in fuga dal Paese in guerra, dando loro la possibilità di viaggiare gratuitamente sui nostri treni e sostenendo diverse iniziative di solidarietà, come il convoglio merci partito dalla Toscana verso l'Est Europa con aiuti e beni di prima necessità, i due autobus che hanno trasportato dall'Umbria alla Polonia 15 quintali di generi alimentari destinati al Centro Raccolta Caritas di Cracovia che assiste i rifugiati ucraini, il trasporto speciale di 45 mezzi antincendio, donati dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ai colleghi ucraini, partito da Cervignano del Friuli diretto in Slovacchia, oltre che l'avvio della raccolta fondi da parte delle persone del Gruppo FS a sostegno delle azioni di supporto attivate da Save the Children e Caritas Italiana per l'emergenza umanitaria che ha colpito il popolo ucraino.

Ferrovie del Sud Est – Rinnovo Contratto di Servizio Infrastruttura

Con Delibera di Giunta Regionale n. 324 dell'11 marzo 2022, l'Ente regionale Puglia ha deliberato, al fine di dare atto della necessità di garantire il mantenimento in esercizio ed in sicurezza ed efficienza delle reti ferroviarie regionali nonché di assicurare la realizzazione degli investimenti infrastrutturali avviati e da avviare, di approvare lo Schema di "Atto aggiuntivo" con validità ed efficacia senza soluzione di continuità sino al 31 dicembre 2026 dell'originale contratto di servizio, già prorogato con D.G.R. 2254/2021.

Attacco hacker alla rete aziendale del Gruppo

Il giorno 23 marzo 2022 il Gruppo FS ha subito un attacco informatico, nello specifico della tipologia ransomware, determinando l'indisponibilità della rete aziendale. Le competenti strutture di Cyber Security e dei Sistemi Informatici sono prontamente intervenute e i disservizi generati sono stati dovuti alle attività di contenimento e di controllo dell'evento. Le attività di analisi e verifica di sicurezza dell'intero sistema sono state svolte da parte di tutte le funzioni coinvolte e hanno previsto un graduale e controllato rientro alla piena funzionalità della rete aziendale.

I sistemi amministrativo-contabili di supporto alla produzione del Bilancio 2021 sono rimasti integri garantendo la correttezza, la completezza e la veridicità dei dati portati in approvazione; inoltre, nel giro di alcune settimane è stato possibile tornare al normale funzionamento degli stessi, garantendo così l'affidabilità delle informazioni di natura amministrativo-contabile, societarie e a livello consolidato, riferite all'esercizio 2022.

Il Gruppo FS e l'Arma dei Carabinieri siglano protocollo su legalità, ambiente e sicurezza sul lavoro

Il 10 maggio 2022 il Gruppo FS Italiane e l'Arma dei Carabinieri hanno sottoscritto presso la Scuola Ufficiali Carabinieri di Roma un protocollo d'intesa finalizzato ad avviare una collaborazione duratura e strutturata a tutela della legalità, del contrasto alle infiltrazioni criminali e della sicurezza nei luoghi di lavoro e nei cantieri delle opere infrastrutturali gestite dal Gruppo, per garantire una più ampia attività di prevenzione e controllo, rafforzando le iniziative nelle quali il Gruppo FS, anche attraverso le sue società controllate, è già impegnato.

L'intesa si colloca nel contesto degli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e dal fondo nazionale complementare per la realizzazione e il rinnovo di opere infrastrutturali e della flotta dei treni del Gruppo. L'accordo, in dettaglio, prevede attività di verifica del rispetto della normativa in materia di collocamento di manodopera, previdenza e sicurezza sui luoghi di lavoro; prevenzione e contrasto del fenomeno delle infiltrazioni criminali, anche attraverso il controllo dei cantieri per la realizzazione di opere infrastrutturali del Gruppo FS Italiane; prevenzione e contrasto delle violazioni ambientali, anche collegate a infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività di esecuzione delle opere che possono costituire forme di inquinamento ambientale. Nell'ambito dell'intesa, inoltre, il Gruppo FS Italiane potrà promuovere e organizzare, con la collaborazione di esperti dell'Arma dei Carabinieri, incontri, seminari e corsi di formazione a favore dei propri dipendenti.

Presentazione del nuovo Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo FS

Il 16 maggio è stato presentato a Roma dalla Presidente di FS Italiane Nicoletta Giadrossi e dall'Amministratore Delegato Luigi Ferraris il Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo Ferrovie dello Stato che, nell'orizzonte a 10 anni, prevede investimenti per oltre 190 miliardi, una profonda ridefinizione della governance e una nuova struttura organizzativa in quattro Poli di business, ognuno con chiari obiettivi strategici: Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano.

Per maggiori informazioni, si rimanda al paragrafo *Piano Industriale 2022-2031*.

Ferrovie dello Stato Italiane pubblica il terzo Green Bond Report

Il 30 maggio 2022 FS Italiane SpA ha pubblicato il terzo Green Bond Report. Il Green Bond Report ha l'obiettivo di informare gli investitori circa l'allocazione dei proventi dei green bond emessi a luglio 2019 (Serie 10) e a marzo 2021 (Serie 17) e i relativi impatti positivi che gli investimenti finanziati hanno generato in termini di sostenibilità ambientale.

Inoltre, sono stati riportati dettagli utili al confronto degli asset finanziati con la regolamentazione della Tassonomia Europea (Regolamento UE 2020/852), quali la riciclabilità e l'inquinamento acustico. Il report ha ottenuto la Third Party Opinion da KPMG.

Svio di un treno AV nei pressi della stazione di Roma Prenestina

La linea ad Alta Velocità Roma-Napoli è stata interrotta nel pomeriggio di venerdì 3 giugno 2022 a seguito dello svio della locomotiva di coda di un treno AV nei pressi di Roma Prenestina. Le attività di ripristino si sono sviluppate in due step: il primo è iniziato domenica pomeriggio a seguito del dissequestro di una parte dell'area interessata; il secondo dalla sera di lunedì 6 giugno 2022 quando l'Autorità Giudiziaria ha consentito la rimozione del locomotore sviato liberando così anche la galleria. Le operazioni di ripristino sono state portate a termine dalle squadre tecniche e dai mezzi d'opera di RFI in circa 48 ore. Il 7 giugno 2022 è stata riattivata la linea ed è ripresa la circolazione dei treni, anche dei treni pendolari sulle linee convenzionali nei nodi ferroviari di Roma e Napoli. Nella mattina dell'8 giugno 2022 è stata riavviata la normale programmazione dei treni sia fra Roma e Napoli sia nei nodi ferroviari delle due città.

Infrastrutture: RFI ha pubblicato la gara per il collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia dal valore di 467 milioni di euro

Il 17 giugno 2022 Rete Ferroviaria Italiana ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il bando di gara per la realizzazione del Collegamento Ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia. La gara ha un valore di 467 milioni di euro, finanziati anche con i fondi del PNRR. Il progetto è finalizzato a incentivare lo shift modale su ferro dei passeggeri diretti all'aeroporto di Venezia e si inserisce nella strategia di RFI e del Gruppo FS per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con gli aeroporti, favorendo l'intermodalità e il rilancio del turismo. Inoltre, i cantieri termineranno in tempo per l'avvio delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026.

Per il completamento dell'opera il MIT ha nominato come Commissario Straordinario il Direttore Investimenti di RFI.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario di circa 8 chilometri, di cui 3,4 in galleria, che collegherà Venezia all'aeroporto Marco Polo. Il collegamento partirà dalla linea Mestre-Trieste, affiancherà la bretella autostradale per l'aeroporto e, in galleria, arriverà al Marco Polo, dove si prevede la costruzione di una stazione passante interrata a due binari collegata al terminal aeroportuale. In uscita dalla stazione un binario singolo si ricongiungerà al tratto in superfice, consentendo di ridurre i tempi di stazionamento nel terminal e assicurando una maggiore capacità sia per i treni regionali che AV.

Ferrovie dello Stato Italiane ha pubblicato il nuovo Green Bond Framework, per la prima volta gli investimenti sulla rete Alta Velocità sono inclusi tra gli Eligible Green Projects

Il 17 giugno 2022 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha pubblicato il nuovo Green Bond Framework, aggiornandolo rispetto all'ultima release del 2019. Il nuovo Framework estende il novero di Eligible Green Projects, finanziabili tramite green bond, agli investimenti per il completamento dell'infrastruttura ferroviaria Alta Velocità di Rete Ferroviaria Italiana e alle spese per la manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia e del Polo Mercitalia.

Con l'aggiornamento del Framework, FS raggiunge l'importante obiettivo di estendere l'impiego della finanza ESG ai principali investimenti del business ferroviario di Gruppo.

Sustainalytics ha rilasciato nuovamente una Second Party Opinion che ne ha certificato l'aderenza ai Green Bond Principles definiti dall'International Capital Market Association e alla EU Taxonomy (Regolamento EU 2019/852).

Rete Ferroviaria Italiana SpA per Stretto di Messina ha pubblicato la gara per due navi veloci dual fuel per un valore di 52 milioni di euro

Il 21 giugno 2022 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo stretto di Messina, per offrire servizi di traghettamento sempre più green. La gara ha un valore di 52 milioni di euro.

Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO_2 e gas serra, sia in porto che nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una

lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone.
La gara rientra nella Missione 2 dei progetti finanziati dai fondi del PNRR. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo *Investimenti*.

Anas SpA – Subentro nella concessione dell'Autostrada dei Parchi

In data 7 luglio 2022, con l'emanazione del Decreto Legge n. 85 (poi trasfuso nell'art. 7-ter del D.L. n. 68/2022, convertito con modificazioni dalla Legge n. 108/2022), il Consiglio dei ministri ha disposto la revoca della concessione alla società Strada dei Parchi SpA dell'Autostrada dei Parchi (A24 Roma - L'Aquila-Teramo e A25 Torano - Pescara) e l'immediato subentro di Anas SpA, specificando che Anas assumerà la gestione a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto citato e fino e non oltre il 31 dicembre 2023. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo *Evoluzione normativa.*
Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha reso noto che Anas, per assicurare la continuità dell'esercizio autostradale e della sicurezza, potrà comunque avvalersi di tutte le risorse umane e strumentali attualmente impiegate (tra cui il personale di esazione, quello impiegato direttamente nelle attività operative e le attrezzature, automezzi e macchinari necessari ad assicurare il servizio) e, in particolare, provvederà all'effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria ma anche, nei limiti delle risorse allo scopo individuate, all'effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal MIT. Anas, si legge nel provvedimento, "*provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio*" ed i relativi proventi "*sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi*".
Nello specifico, la revoca ha fatto seguito alla mancata definizione del Piano economico finanziario (cioè lo strumento per mettere in sicurezza l'infrastruttura dal rischio terremoti e adeguarla alle nuove normative europee e nazionali) e alla contestazione di gravi inadempimenti mossa al concessionario da parte del Governo (era stata la società del gruppo Toto a chiedere di cessare anticipatamente il contratto per l'impossibilità di ottenere i fondi necessari ai lavori di messa in sicurezza). Da qui si è avviata l'impugnativa del provvedimento e il TAR del Lazio ha confermato la sospensiva relativa alla revoca in danno alla società Strada dei Parchi della concessione delle autostrade laziali ed abruzzesi (A24 e A25).
Al termine dell'udienza di merito che si è svolta il 20 settembre scorso, il TAR del Lazio si è riservato la decisione sulla revoca della concessione sopra rappresentata. I contendenti, Strada dei Parchi ed Avvocatura dello Stato in rappresentanza del Governo, del MIT e di Anas (che ha assunto la gestione dal primo agosto scorso sulla base del Decreto Legge n. 85 sopracitato), hanno presentato memorie e documentazione che saranno esaminate dai giudici amministrativi. Inoltre, nel corso della stessa udienza Strada dei Parchi ha presentato un altro ricorso: la nuova istanza si basa su una perizia certificata di una società di primaria importanza, secondo la quale non ci sarebbero stati i presupposti per la revoca della concessione. Con l'ordinanza del 25 settembre 2022 n. 5993, il TAR del Lazio ha respinto la domanda cautelare proposta da Strada dei Parchi mantenendo, così, la gestione in capo ad Anas in base alla considerazione che "*a fronte del transito delle funzioni gestionali delle infrastrutture autostradali di cui trattasi ad Anas – realizzatosi, fin dall'inizio del mese di agosto, già per effetto del decreto monocratico anzidetto – non possa, allo stato, più utilmente venire in considerazione alcuna esigenza di mantenimento della continuità gestionale in capo a Strada dei Parchi, atteso che, da oltre un mese e mezzo, le attribuzioni anzidette non sono più da quest'ultima esercitate*". Il TAR ha anche respinto l'ulteriore domanda formulata da Strada dei Parchi "*in subordine, ove il subentro non sia considerato possibile*", con la quale la società aveva chiesto al TAR di disporre "*anche a titolo di provvisionale la ritenzione in capo a Strada dei Parchi dei ricavi derivanti dalla gestione dell'infrastruttura da parte di Anas, eventualmente decurtata dei costi*": il rigetto è stato motivato con il richiamo alle previsioni di legge, che destinano in via esclusiva i proventi della gestione alla copertura dei costi di gestione e all'effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria.
A seguito dell'udienza di merito del giudizio tenutasi il 7 dicembre 2022, con sentenza 29 dicembre 2022 n. 17819, la Quarta Sezione del TAR Lazio ha dichiarato rilevanti e non manifestamente infondate le questioni di legittimità

costituzionale dell'art. 2 del D.L. n. 85/2022 (norma trasfusa, come detto, nell'art. 7 ter del D.L. n. 68/2022) in relazione agli artt. 77 e 3, 24, 25, 101, 102, 103, 111 e 113 della Costituzione e ha, pertanto, sospeso il giudizio e rimesso gli atti alla Corte Costituzionale. Nelle more, Anas prosegue nelle attività di gestione delle due tratte autostradali.

Infrastrutture: RFI ha avviato la gara da 970 milioni di euro per la circonvallazione ferroviaria di Trento, finanziata con i fondi del PNRR

Rete Ferroviaria Italiana il 23 settembre 2022 ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il bando di gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento. La gara ha un valore di circa 970 milioni di euro, di cui 930 milioni finanziati con i fondi del PNRR.

Il progetto è finalizzato a incentivare lo shift modale su ferro del trasporto merci, anche in vista della crescita dei flussi nei prossimi anni con l'attivazione del Tunnel Ferroviario del Brennero. L'opera, inserita nel corridoio europeo scandinavo-mediterraneo, è infatti uno dei lotti prioritari del potenziamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza, accesso sud al predetto tunnel del Brennero. La pubblicazione del bando avviene a seguito della positiva conclusione dell'iter autorizzativo, durante il quale ha avuto luogo il Dibattito Pubblico, importante momento di confronto con tutti gli stakeholder, anche territoriali, che ha consentito l'ottimizzazione delle soluzioni progettuali. L'intervento prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario di circa 13 chilometri, di cui circa 11 in galleria a doppia canna. La nuova infrastruttura avrà origine dalla linea ferroviaria esistente Verona - Brennero, all'altezza di Roncafort, e si ricollegherà a sud in zona Acquaviva. La fase realizzativa sarà accompagnata dall'Osservatorio ambientale istituito da Provincia Autonoma e Comune di Trento.

La gara rientra nella Missione 3 dei progetti finanziati dai fondi del PNRR. La Missione 3 è declinata in Trentino nella componente 1 (Investimenti sulla rete ferroviaria e sulla sicurezza stradale), con le risorse del PNRR dedicate al corridoio ferroviario europeo Nord-Sud Verona-Brennero, inserito tra le opere ferroviarie strategiche nazionali. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo *Investimenti*.

Europe's Rail finanzia sei progetti di ricerca e innovazione

Europe's Rail[79] finanzierà sei progetti di ricerca e innovazione per un valore di circa 568,4 milioni di euro. Il primo bando di gara, di durata pluriennale, per le attività di ricerca e innovazione ferroviaria è stato vinto nel mese di settembre 2022 dal Gruppo FS con le sue società Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Mercitalia, Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal, Ferrovie del Sud Est, Italferr e FSTechnology e il cofinanziamento di Europe's Rail ammonterà a 232,8 milioni di euro. Le soluzioni operative, tecnologiche e innovative oggetto del bando riguardano la gestione della rete ferroviaria europea, l'automazione e la digitalizzazione delle operazioni ferroviarie, i sistemi sostenibili e resilienti, il trasporto ferroviario di merci e le linee regionali e capillari. Per maggiori dettagli, si rinvia al paragrafo *Attività di ricerca, sviluppo e innovazione*.

Accordo scali ferroviari: il TAR Lombardia ha ritenuto legittimo l'accordo di programma, rigettato il ricorso

Il 17 ottobre 2022 è stato ritenuto definitivamente legittimo l'accordo di programma per la rigenerazione degli ex scali ferroviari sottoscritto il 20 giugno 2017 da Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane, FS Sistemi Urbani, Rete Ferroviaria Italiana, Savills e ratificato dal Comune di Milano il 13 luglio 2017.

Il Consiglio di Stato ha infatti respinto, ritenendolo infondato, l'appello presentato a febbraio 2020 contro la sentenza del TAR Lombardia che, nel 2019, aveva già rigettato il ricorso presentato da parti terze per chiedere l'annullamento del suddetto accordo. In particolare, nella sentenza di appello il Consiglio di Stato ha ritenuto infondata l'accusa di

[79] Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail), istituita dal regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, è il nuovo partenariato europeo sulla ricerca e l'innovazione nel settore ferroviario istituito nell'ambito del programma Horizon Europe (2020-2027).

insufficienza delle dotazioni pubbliche e degli standard, ovvero le dotazioni di verde, servizi, edilizia residenziale, come già deciso dal TAR nel 2019.
L'accordo è quindi risultato legittimo, così come l'intero procedimento che ha portato alla sua approvazione. Con l'accordo si potranno recuperare, destinandole a diverse funzioni, sette aree ferroviarie dismesse, per circa 1.250 milioni di metri quadrati da restituire ad un utilizzo pubblico.

Anas ha pubblicato un bando di gara per circa 100 milioni di euro per potenziare gli impianti e per ridurre i consumi di energia

Il 31 ottobre 2022 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il bando di gara per circa 100 milioni di euro per la realizzazione di interventi di manutenzione programmata che interesseranno gli impianti in galleria, negli svincoli e lungo l'asse stradale per incrementare la sicurezza stradale, favorire la mobilità elettrica e diminuire il consumo di energia. L'impiego da parte di Anas di tecnologie e strumenti volti a ridurre il consumo di energia si inquadra nel più ampio progetto del Gruppo FS di favorire una forte accelerazione del processo di decarbonizzazione previsto dall'Unione Europea per il 2050.

Il Gruppo FS prosegue con il piano da 3,2 miliardi di euro per estendere ERTMS su tutte le linee della rete ferroviaria italiana entro il 2036

La tecnologia ERTMS (European Rail Transport Management System), già in uso sulle linee ferroviarie alta velocità italiane, sarà progressivamente estesa anche alle linee ferroviarie convenzionali a uso regionale e Intercity. Per fare questo, RFI SpA ha aggiudicato nel corso del 2022 due gare multi-tecnologiche, una da 500 milioni di euro e un'altra da 2,7 miliardi di euro. In questo ambito sono stati anche siglati gli accordi quadro con le aziende aggiudicatarie, dando così avvio alla fase di progettazione e realizzazione dell'infrastruttura tecnica, che riguarderà 4.800 km delle linee ferroviarie, puntando a soddisfare così l'obiettivo del PNRR di dotare 3.400 km di reti ferroviarie con la tecnologia ERTMS entro il 2036. L'ERTMS, il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni e dei sistemi ad esso correlati (apparati digitali di stazione e Telecomunicazioni), favorisce l'interoperabilità tra operatori ferroviari provenienti da diverse nazioni e migliora le prestazioni aumentando l'affidabilità, permettendo il passaggio di un numero maggiore di treni e contribuendo a una maggiore puntualità. Si tratta di una tecnologia radio interoperabile applicata finora all'alta velocità ma nata per essere adattabile a tutte le tipologie di linee e treni, che verrà così estesa sia alle linee regionali che alle altre linee grazie al parallelo e coordinato attrezzaggio dei treni. Questo porterà inoltre un effetto positivo sia sul piano paesaggistico, grazie all'eliminazione dei sistemi di segnalamento che oggi costeggiano i binari, che su quello ambientale, per il risparmio energetico che il sistema permette regolando al meglio la velocità, l'accelerazione e la frenatura dei treni. Il bando rientra nella Misura 1.4 Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS) finanziato con i fondi del PNRR. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo *Investimenti*.

Il Gruppo FS con FS Sistemi Urbani SpA, capofila del Polo Urbano, ha venduto l'ex scalo ferroviario di Porta Romana a Milano di proprietà del Gruppo

Il 24 novembre 2022 a Milano, la società FS Sistemi Urbani SpA, capofila del Polo Urbano del Gruppo FS, ha venduto per 180 milioni di euro l'ex scalo ferroviario milanese di Porta Romana al Fondo Porta Romana, gestito da COIMA S.G.R. e partecipato da Covivio, Prada Holding, COIMA ESG City Impact Fund, che si era aggiudicato l'asset tramite procedura di gara ad evidenza pubblica.
In seguito all'aggiudicazione, il Fondo Porta Romana aveva lanciato un concorso di progettazione per il masterplan dell'ex scalo di proprietà del Gruppo FS Italiane al quale hanno partecipato circa 20 tra i maggiori operatori italiani e internazionali del settore. Il concorso si è concluso con la vittoria del progetto Parco Romana presentato dal team

guidato da OUTCOMIST. Il progetto prevede la realizzazione, sulle aree dello scalo, del Villaggio Olimpico e Paralimpico che ospiterà gli atleti nel corso dei Giochi invernali di Milano-Cortina 2026 e la sua successiva riconversione a student housing in chiave di sostenibilità ambientale e a beneficio della collettività. Il masterplan si pone dunque in sintonia con l'Accordo di Programma firmato nel 2017 da Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, FS Sistemi Urbani SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA e Savills con l'obiettivo di riqualificare sette ex scali ferroviari milanesi (Farini, Porta Romana, Porta Genova, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, San Cristoforo), in un'ottica di ricucitura urbana con la contestuale creazione di spazi verdi e di aggregazione per la cittadinanza.

Rete Ferroviaria Italiana SpA ha avviato la gara da 121 milioni per il nuovo collegamento Aeroporto Orio al Serio

Il 30 novembre 2022, Rete Ferroviaria Italiana SpA ha pubblicato in Gazzetta ufficiale dell'Unione europea la gara per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario stazione di Bergamo – Aeroporto Orio al Serio, per un valore di 121 milioni di euro, finanziati con i fondi del PNRR, e segue l'approvazione del progetto definitivo da parte della Commissaria Straordinaria di Governo per l'opera. Il progetto permetterà di raggiungere l'aeroporto dalla città di Bergamo in 10 minuti e potenzierà i collegamenti con Milano. L'intervento consiste in una nuova linea a doppio binario di circa 5,3 chilometri, di cui il primo chilometro in uscita dalla stazione di Bergamo in affiancamento alla linea esistente Bergamo-Montello. La futura stazione a servizio dell'Aeroporto sarà provvista da quattro binari di stazionamento, avrà marciapiedi per il servizio viaggiatori di lunghezza 250 metri e altezza 55 centimetri coperti da pensiline e sarà collegata tramite un finger sotterraneo direttamente all'Aeroporto.

Il Gruppo FS con Rete Ferroviaria Italiana SpA, capofila del Polo Infrastrutture, ha avviato gare per 2,4 miliardi di euro

Nel mese di dicembre 2022, il Gruppo FS con Rete Ferroviaria Italiana SpA, capofila del Polo Infrastrutture ha continuato l'impegno per la realizzazione delle nuove opere strategiche in PNRR, avviando gare per 2,4 miliardi di euro per ridisegnare il trasporto in chiave sostenibile e contribuire a diminuire il divario infrastrutturale tra Nord e Sud d'Italia.

Il Gruppo FS ha siglato il protocollo di intesa con il comune di Brescia per il Terminal denominato "la Piccola velocità" per la realizzazione di un investimento complessivo di circa 60 milioni di euro

Il 1° dicembre presso il comune di Brescia, è stato siglato il protocollo di intesa tra il Comune e la società Mercitalia Logistics SpA, capofila del Polo Merci del Gruppo FS, per definire i dettagli delle opere pubbliche di mitigazione e compensazione annesse alla realizzazione a Brescia del terminal denominato "la Piccola velocità", per un investimento di circa 60 milioni di euro; il permesso a costruire l'infrastruttura di circa 100 mila metri quadrati è atteso entro la primavera del 2023, l'inizio lavori nel 2024 e la fine lavori nel 2026. Il primo passo sono le opere relative alla mitigazione ambientale: 4,5 milioni di euro per migliorare la mobilità attorno al terminal, sia verso la città che in direzione extraurbana, con Mercitalia Logistics SpA che cede un'area di 30 mila metri quadri. Ulteriori 10 mila metri quadri saranno destinati a verde pubblico, con attività di piantumazione. Il progetto prevede la realizzazione di un impianto di trasbordo dotato di 5 binari di lunghezza pari a 750 m, 5 corsie di sosta temporanea delle Unità di Trasbordo Intermodale quali container e casse mobili, 3 ulteriori binari di supporto, 3 gru a portale elettriche correnti su rotaie, parcheggi semirimorchi, uffici operativi, servizi per i dipendenti e magazzino per pezzi di ricambio/piccole manutenzioni.
Il terminal di Brescia è uno dei tre su cui si concentra l'attività di Teralp (Terminal Alp Transit Srl), società del Gruppo FS, partecipata dal player dell'intermodalità svizzero Hupac. Sono infatti in corso lavori anche su "Milano smistamento", il cui primo lotto sarà consegnato entro il 2025, e sul terminal di Piacenza, funzionante entro il 2024. I terminal permetteranno nell'insieme di gestire un volume di traffico di circa 800 mila unità di trasporto intermodali (UTI) all'anno,

con grandi benefici in termini di sostenibilità.
Il Gruppo FS con tali progetti intende realizzare nel Nord Italia nuovi terminal a tecnologia avanzata e a bassissimo impatto sull'ambiente, per gestire l'aumento dei volumi di merce trasferita dalla strada alla rotaia nel transito verso e dalla Svizzera, grazie al nuovo Tunnel di Base del Gottardo.

Iniziative per l'internazionalizzazione

Collegamenti Frecciarossa tra Parigi e Lione con Trenitalia France

Dopo l'avvio avvenuto il 18 dicembre 2021 del servizio Milano-Parigi, Trenitalia ha inaugurato il 5 aprile 2022 il suo primo collegamento AV completamente all'interno del territorio francese, con un Frecciarossa 1000 che unisce le città di Parigi e Lione, fornendo una risposta alle esigenze di un consistente numero di viaggiatori francesi pronti a scegliere il treno per i propri spostamenti a media e lunga distanza.
Trenitalia è quindi il primo operatore straniero a entrare nel mercato dell'AV francese, grazie alla liberalizzazione regolata dal quarto pacchetto ferroviario europeo.

Grecia, firmato il contratto di servizio tra Trainose e Stato greco

Il 14 aprile 2022 Trainose (ora Hellenic Train), la società del Gruppo FS direttamente controllata da Trenitalia, ha firmato ad Atene con il Ministero greco delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro delle Finanze, un contratto di servizio decennale, con possibile proroga di ulteriori 5 anni, per svolgere i servizi ferroviari passeggeri su tutte le linee greche.
Il contratto, che sancisce gli Obblighi di Servizio Pubblico (OSP), definisce un corrispettivo di 50 milioni di euro l'anno per i servizi offerti.

Spagna, avvio del servizio Frecciarossa

Il 18 settembre il Gruppo FS Italiane, attraverso iryo, la società partecipata da Trenitalia in Spagna, ha avviato la vendita dei biglietti del Frecciarossa per i collegamenti fra Madrid, Barcellona e Saragozza.
Le prime corse dei Frecciarossa 1000 di iryo sono partite il 25 novembre alle 6:45 dalla stazione di Madrid Atocha; dal 16 dicembre iryo ha avviato anche il collegamento da Madrid verso Valencia e Cuenca. Nel 2023 i collegamenti si amplieranno ancora, infatti dal 31 marzo 2023 iryo attiverà i collegamenti tra Siviglia, Malaga, Antequera e Cordova e il prossimo 2 giugno raggiungerà anche Alicante e Albacete. I Frecciarossa 1000 in Spagna a regime saranno 20 ed effettueranno fino a 70 collegamenti al giorno. Costruiti da Hitachi con le stesse caratteristiche di quelli in circolazione nel nostro Paese, sono i treni più veloci, sostenibili e con basso impatto ambientale d'Europa.

Austria-Germania-Italia, attivato il nuovo treno notturno di ÖBB e Trenitalia

Nel mese di dicembre il Gruppo FS ha attivato il nuovo treno notturno di ÖBB e Trenitalia che collega le città dell'Austria e della Germania alla riviera italiana delle Cinque Terre. Il collegamento parte da La Spezia, fa scalo a Genova e Milano, arriva al Lago di Garda per poi dirigersi verso l'Austria a Salisburgo, dove è previsto uno sdoppiamento, una parte prosegue per Vienna, l'altra si dirige a Monaco.

Fattori di rischio

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

Nell'ambito del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR), la struttura organizzativa Risk Management & Climate Resilience, collocata in ambito Security & Risk, assicura il coordinamento del processo di gestione del rischio di Gruppo, attraverso la progettazione, l'implementazione e il governo del sistema di gestione dei rischi aziendali (Framework di Risk Management o Framework[80]), il relativo monitoraggio integrato e il reporting agli organi di governance e di controllo, nonché coordinando metodologicamente le funzioni e i presidi di risk management delle società del Gruppo.

La risk governance, in coerenza con il modello di governance del Gruppo FS, prevede una chiara distinzione tra il ruolo della struttura organizzativa Risk Management & Climate Resilience, che assicura la definizione ed il monitoraggio attuativo di strategie, indirizzi e politiche di Gruppo, e quello di funzioni/presidi delle società del Gruppo che, attuando strategie, indirizzi e politiche definiti da Holding, assicurano l'esecuzione del modello operativo, presidiando i rischi di business ed operativi. Le Società Capogruppo di Settore, inoltre, coordinano e verificano l'attuazione del Framework nell'ambito del Settore (o Polo) di riferimento.

Anche nel corso del 2022, attraverso un coordinamento metodologico unico, le principali società del Gruppo (Trenitalia, RFI, Anas, Italferr, Polo Mercitalia, ecc.) nell'ambito del più ampio Framework di Risk Management hanno svolto una campagna di risk assessment principalmente focalizzata sui rischi operativi e di business, tipici della propria operatività.

Rischi di business e strategici

Il Gruppo opera in un contesto caratterizzato da elementi di trasformazione e incertezza, legati prevalentemente:

- alla gestione delle disruption indotte dalla recente emergenza pandemica;
- al cambiamento dei comportamenti e dei modelli di produzione e di consumo;
- alla mutevolezza del quadro normativo di riferimento;
- all'apertura del mercato ferroviario all'ingresso di nuovi operatori;
- alla persistenza dello squilibrio tra trasporto pubblico e privato;
- al gap di connettività fra i diversi sistemi di mobilità;
- ai differenti livelli prestazionali della rete infrastrutturale nelle diverse aree del paese;
- al perdurare del conflitto Russia-Ucraina;
- all'incremento del costo di alcune commodities ed in particolare dell'energia;
- alla trasformazione digitale;
- alla transizione energetica;
- al cambiamento climatico;
- alle fragilità del territorio.

In tale scenario complesso, il Gruppo FS si propone come azienda strategica per lo sviluppo economico-sociale del Paese, a cui contribuisce attraverso programmi di investimento e interventi volti all'efficientamento e al rafforzamento del sistema di mobilità, sviluppati e realizzati in logica green & digital. La soddisfazione delle esigenze di mobilità delle persone e della logistica, gli obiettivi di sviluppo sostenibile e la costruzione dello spazio unico ferroviario europeo costituiscono i principali goals da raggiungere.

[80] Il Framework di Risk Management di Gruppo, ispirato ai requisiti previsti dal Codice di Corporate Governance applicato dalle società quotate e coerente con le best practices nazionali ed internazionali (tra cui il "COSO Enterprise Risk Management Framework – Integrating with Strategy and Performance" e la norma UNI ISO 31000:2018 "Gestione del rischio - Principi e linee guida")

La mutevolezza e la complessità del contesto impongono un'attenta individuazione dei rischi e delle opportunità che possono presentarsi nelle aree di business del Gruppo. Per esempio, l'aumento dell'inflazione e il conseguente incremento dei costi, comune ai principali Paesi dell'UE, hanno inciso sensibilmente sul potere di acquisto dei consumatori, riducendo potenzialmente la domanda; d'altra parte, l'aumento del prezzo dei carburanti potrebbe determinare lo spostamento delle preferenze dei consumatori verso il vettore ferroviario.

Il mercato relativo al trasporto passeggeri, anche a causa del periodo pandemico, è stato caratterizzato da un aumento del segmento leisure rispetto a quello business che ha richiesto un rapido adattamento per intercettare le nuove esigenze della clientela. In questo segmento di mercato, infatti, i fattori critici di successo continuano ad essere il mantenimento/miglioramento della qualità del servizio, soprattutto in termini di puntualità e regolarità del viaggio e di completezza e accessibilità dei servizi di informazione e assistenza alla clientela. Per questo motivo, gli indicatori della qualità del servizio sono oggetto di costante monitoraggio e sono state introdotte diverse iniziative (nuova app, self check-in, biglietto nominativo) per migliorare la customer experience. Infatti, l'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di sostenere la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto), soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il comfort del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il rafforzamento e l'ammodernamento della flotta costituiscono un elemento di attrazione di potenziali clienti, al pari dell'evoluzione tecnologica e dell'integrazione dei canali di vendita, che possono assicurare vantaggi competitivi utili a mitigare parte dei rischi di business.

A livello normativo, il cosiddetto "quarto pacchetto ferroviario" introdotto dall'Unione europea ha innovato profondamente il quadro regolamentare, favorendo l'aumento della competitività nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri, e determinando così un potenziale rischio di erosione di quote di mercato da parte di eventuali nuovi competitor sul mercato italiano dell'Alta Velocità. Corrispondentemente, la norma ha aperto al Gruppo l'opportunità di entrare in altri mercati europei, come recentemente avvenuto in Spagna e in Francia.

In generale, sul piano normativo, il Gruppo dialoga continuamente con le Istituzioni competenti, per fornire il proprio contributo tecnico nella fase di progettazione degli interventi regolatori.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario regionale, la condizione di "stress finanziario" in cui versano i bilanci di alcune Regioni italiane potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio ancorché, rispetto ai periodi precedenti, la situazione si sia da tempo sostanzialmente normalizzata. Il Gruppo mitiga tale rischio attraverso il monitoraggio continuo delle posizioni creditorie in generale e soprattutto verso il settore pubblico, valutando di volta in volta le azioni da intraprendere per assicurare la regolarità delle fonti finanziarie. È anche utile ricordare che la natura dei crediti e il rating di Gruppo consentono di arginare eventuali ritardi negli incassi con politiche di finanziamento del capitale investito con oneri finanziari che, per la maggior parte dei contratti in essere, viene sostanzialmente trasferito alla Regioni.

Il mercato del trasporto merci ha visto negli ultimi anni l'ingresso di new comers e il rafforzamento dei player esistenti, attraverso la modifica e il rafforzamento delle compagini sociali, con importanti investimenti sul rinnovo e ampliamento delle flotte commerciali. Alcuni grandi gruppi logistici, inoltre, hanno costituito imprese ferroviarie in house e propri operatori di trasporto multimodale, internalizzando in gran parte l'attività di trasporto. Per mitigare tali rischi, le società del Polo "Logistica" adottano azioni volte alla fidelizzazione dei clienti, agendo sulla propria offerta commerciale, rafforzando la propria capacità terminalistica, anche attraverso partnership mirate a potenziare i servizi offerti in termini geografici e di servizio, rendendo il proprio asset immobiliare più funzionale/strumentale allo sviluppo di servizi logistici e recuperando competitività e sostenibilità attraverso un'attenta gestione dei costi, tra cui quello del lavoro del personale operativo. Inoltre, hanno avviato importanti investimenti per il potenziamento/rinnovamento del proprio materiale rotabile, puntando sul miglioramento dell'offerta e sul recupero di efficienza dei processi operativi e manutentivi.

In tale scenario, infine, rivestono particolare importanza le politiche nazionali ed europee volte a favorire lo shift modale nel percorso di transizione ecologica. Il Gruppo FS monitora costantemente l'evoluzione normativa e regolamentare facendosi parte attiva nelle interlocuzioni con le istituzioni nazionali ed europee.
Ulteriori elementi di incertezza/rischio sono determinati dal conflitto tra la Russia e l'Ucraina, che genera una profonda instabilità geo-politica nel nostro Continente.

Rischi operativi

Il Gruppo FS si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile, per la costruzione e manutenzione della rete ferroviaria e stradale nonché per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione.
La capacità di tenuta di alcuni fornitori, come già emerso negli anni precedenti, è condizionata dalla perdurante situazione di crisi finanziaria, accentuata dalla pandemia da Covid-19, a cui ha fatto seguito una restrizione del credito. Il Gruppo FS mitiga tale rischio avvalendosi di procedure strutturate di qualifica dei fornitori; ha inoltre attuato una modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la revisione delle procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha maggiormente orientato l'approvvigionamento delle componenti afferenti alla sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso all'indizione di gare pubbliche.
In tale contesto, RFI SpA, per limitare possibili situazioni di dipendenza da ditte costruttrici/fornitrici e rafforzare il know how ferroviario, oltre ad iniziative volte a definire un modello generale di valutazione del rischio del parco fornitori, ha attuato una progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e realizzazione dell'infrastruttura, di progettazione e gestione degli impianti tecnologici e di produzione di componenti ferroviari.
Anche nell'ambito del trasporto passeggeri si è evidenziato un peggioramento del rischio di reperibilità di beni/servizi sul mercato (es.: componenti elettronici), con riflessi sulla disponibilità dei rotabili per il servizio commerciale e sui tempi di consegna, da parte delle ditte fornitrici, di nuovo materiale rotabile. Per mitigare tali rischi si è agito sul miglioramento della pianificazione degli approvvigionamenti, agendo contestualmente sul lato contrattuale attraverso la sottoscrizione di contratti pluriennali e una gestione operativa più flessibile per rispondere a eventuali esigenze espresse dai fornitori.
Relativamente agli investimenti infrastrutturali, per sempre maggiore efficienza nell'uso delle risorse pubbliche, prosegue il progetto volto al ridisegno del processo di approvvigionamento nell'ottica di una maggiore velocizzazione, semplificazione, tracciatura e dematerializzazione, al fine di garantire continuità sui cantieri obiettivi di particolare rilievo in considerazione delle sfide poste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).
Oltre al tema della catena di fornitura, numerosi e di diversa natura sono gli eventi che possono avere riflessi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, sull'efficienza e sulla disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e stradale, comportando, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. Ci si riferisce, in generale, a:

- lungaggini negli iter autorizzativi dei progetti da parte dei Ministeri/Enti;
- non efficace gestione del personale in termini di dimensionamento e competenze;
- inadeguatezza degli strumenti informatici di supporto;
- difficoltà nel coordinamento e nel monitoraggio dei progetti di investimento e variazioni tecniche nei programmi;
- carenze tecniche/organizzative degli appaltatori/contraenti generali e/o dei soggetti tecnici;
- possibile aumento di fenomeni corruttivi e di infiltrazioni criminali rispetto alle ingenti risorse messe a disposizione dal PNRR.

A fronte di tali rischi, il Gruppo attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. Prosegue l'impegno del Gruppo per innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso la definizione di nuove Linee guida e l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione

operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli asset e a facilitare i flussi di rendicontazione verso gli stakeholder esterni.

L'approccio risk based all'interno del processo di monitoraggio dei progetti rappresenta un obiettivo della "Task-Force Intersocietaria Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza". In tale ambito, la componente di monitoraggio dei rischi, anche attraverso il ricorso a metodologie di Project Risk Management (PRM), riveste una rilevanza particolare. Nel corso del 2022 è stata avviata l'attività di analisi del rischio sui principali progetti in perimetro PNRR secondo una pianificazione che prevede l'analisi dei progetti infrastrutturali caratterizzati da un costo a vita intera pari o superiore ai 300 milioni di euro.

L'infrastruttura ferroviaria è sensibile a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione. Il Gruppo ha adottato sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia e realizza, con il supporto sempre maggiore delle tecnologie, cicli manutentivi sulla rete, adottando procedure di gestione delle anormalità e delle emergenze. In ottica di ottimizzazione e rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, è in corso un progetto legato al Climate Change e la rivisitazione del processo di pianificazione, programmazione e riprogrammazione operativa delle attività di manutenzione dell'infrastruttura.

Nell'ottica del miglioramento della qualità del servizio ferroviario, il Gruppo FS ha avviato progetti:

- di implementazione e upgrade tecnologici dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario;
- di diagnostica evoluta e manutenzione predittiva;
- di estensione all'intera rete ferroviaria del sistema di coordinamento della circolazione (SCCM);
- per far crescere capacità, prestazionalità e accessibilità della rete, attraverso interventi per rendere più fluida la circolazione e aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani a livello di intera rete.

Con riferimento alle stazioni e ai servizi connessi, è stato ridefinito il modello organizzativo di sviluppo e gestione, al fine di meglio supportare il perseguimento degli obiettivi strategici di valorizzazione e potenziamento del ruolo delle stazioni (servizi aggiuntivi e complementari in coerenza con il nuovo concept unico di stazione, intesa sia come polo trasportistico che polo di attrazione e di servizio al territorio) per garantire i più alti standard di sostenibilità e qualità per tutti gli stakeholders.

Relativamente alla società Anas, si segnalano rischi connessi alla progettazione ed esecuzione dei lavori sulla infrastruttura stradale nonché i rischi legati alla pianificazione e allocazione delle risorse economiche (ad esempio: mancata attuazione del progetto "Smart Road"). Si segnalano, inoltre, i rischi legati all'esercizio della rete stradale e il rischio derivante dalla gestione delle strade di rientro e dal conseguente gap manutentivo della rete. I rischi legati alla progettazione riguardano soprattutto le circostanze impreviste che generano una differenza tra il costo contrattuale e il costo effettivo delle opere o determinano maggiori oneri (ad esempio, in caso di varianti d'opera, prolungamento dei tempi di esecuzione, contestazioni nelle procedure di esproprio o di gara). Al fine di tenere sotto controllo questi rischi, sono state potenziate le attività di monitoraggio dei cantieri da parte delle figure preposte. Relativamente ai rischi legati all'attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura viaria, si segnalano la realizzazione di specifici programmi di potenziamento dell'attività di sorveglianza e di ispezione. Si evidenziano, infine, i rischi connessi alla gestione di licenze, concessioni e pubblicità, tra i quali il rischio di credito commerciale, la cui gestione è resa complessa dall'elevato numero di soggetti debitori e che viene mitigato attraverso un monitoraggio continuo delle posizioni creditorie, valutando, di volta in volta, le più opportune azioni da intraprendere.

Rischi di oscillazione del costo degli approvvigionamenti

I prezzi per la fornitura di servizi, di materie prime, dell'energia e dei trasporti dipendono dall'andamento del mercato e dall'attuale scenario inflattivo connesso, in parte, al contesto geopolitico (sanzioni imposte dall'Europa sulla Russia). Nel

corso del 2022 si è rilevato un considerevole aumento dei prezzi delle materie prime chiave (es.: gas e acciaio) che ha portato alla necessità di revisione delle stime degli appalti.
Sempre in relazione agli approvvigionamenti per l'esercizio del business, con particolare riferimento ai settori regolamentati come quello elettrico, l'evoluzione del quadro normativo attraverso leggi e delibere dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) può avere riflessi economici sulle società del Gruppo. Come già manifestatosi nel corso degli ultimi mesi del 2021, anche nel corso del 2022 i mercati dell'energia hanno mostrato un'elevata volatilità e un forte rialzo dei prezzi. Gran parte degli aumenti di spesa per l'acquisto di energia elettrica relativamente alla rete a 3 kV sono oggetto di copertura compensativa erogata dalla CSEA (Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali) in applicazione del Regime Tariffario Speciale.
Il Gruppo ha Direzioni e strutture che presidiano nel continuo l'andamento dei prezzi delle materie e dei servizi fondamentali per l'esercizio del business nonché la normativa che eventualmente li regola, con lo scopo di intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi, ovvero attuare azioni – anche legali – per tutelare gli interessi comuni a tutte le società del Gruppo.

Rischio paese

Le attività commerciali internazionali sono proseguite nel corso del 2022 in un contesto globale reso complesso dal protrarsi della pandemia Covid-19, sebbene con minori criticità rispetto agli anni precedenti, e dall'incremento delle tensioni internazionali a seguito dello scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina.
La mitigazione del rischio paese costituisce uno degli obiettivi alla base del Piano d'Impresa del Gruppo FS, all'interno del quale è stata individuata una doppia linea di azione in ambito internazionale: a) sviluppare l'operatività di servizi di trasporto di persone o merci unicamente in Europa; b) razionalizzare la presenza del Gruppo in ambito extraeuropeo limitando le attività commerciali all'export di competenze (quali servizi di ingegneria, consulenza e certificazione).
Nel corso del 2022, in coerenza con il nuovo modello di governance del Gruppo, la Direzione International di FS, in qualità di Process Owner assicura l'indirizzo e il coordinamento del business internazionale. In tale contesto è stato rafforzato il presidio normativo interno attraverso l'emanazione di disposizioni volte a definire i processi, i ruoli e le responsabilità nella gestione delle iniziative relative a investimenti e disinvestimenti tecnici, operazioni M&A, partecipazione a gare. Le procedure introducono inoltre criteri di rilevanza di Gruppo per le suddette operazioni e identificano il ruolo del Capital Allocation Committee con l'obiettivo di migliorare il monitoraggio e il presidio del perimetro estero, attraverso un iter autorizzativo mirato per le iniziative rilevanti.

Rischi legati alla gestione delle risorse umane

I fattori di rischio collegati alla gestione delle risorse umane rappresentano uno dei maggiori elementi di attenzione che potrebbero produrre effetti negativi sulle attività e gli obiettivi del Gruppo.
Nel 2022 non si sono avuti fenomeni di conflittualità collettiva particolarmente significativi grazie alla sottoscrizione di accordi ed intese (es.: accordi di rinnovo del CCNL della Mobilità/Area Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS, l''accordo per l'accesso ai finanziamenti del Fondo Nuove Competenze per la formazione sulle tematiche della digitalizzazione e della sostenibilità ambientale, l'Osservatorio bilaterale per lo sviluppo del welfare aziendale e delle iniziative di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro) che rappresentano la realizzazione fattiva della nuova People Strategy, a sostegno del nuovo Piano Industriale di Gruppo con focus sui 5 obiettivi essenziali: semplificazione, accelerazione, condivisione a tutti i livelli, fare rete e costruire il futuro.
Come ulteriori driver che possono rappresentare elementi di criticità e quindi necessitano una adeguata gestione, ricordiamo: la presenza di risorse chiave, competenze specialistiche di difficile reperibilità, la motivazione del personale e lo sviluppo professionale.

Il sistema di Talent Development del Gruppo FS riconosce e valorizza in modo mirato le motivazioni e le aspirazioni delle persone coinvolte nei processi di sviluppo, così come le diverse professionalità e il know how del nostro personale. Gli strumenti psicometrici utilizzati ai fini della valutazione del potenziale sono, inoltre, gender e cultural free, a garanzia di pari trattamento e opportunità in relazione al genere e alla cultura di appartenenza.

Relativamente al processo di sviluppo del personale, nel corso del 2022 il Gruppo si è concentrato nell'introdurre elementi di rapidità (a garanzia della trasparenza del processo stesso), dell'efficacia delle azioni di sviluppo e dell'attenzione alle esigenze delle persone, rispondendo nel contempo alle indicazioni delle società di accelerare la capacità del Gruppo nell'offrire opportunità di apprendimento ed esperienza ai propri collaboratori.

Mantenendo il livello di digitalizzazione acquisito come lesson learned durante la pandemia, alcune attività hanno inoltre ripristinato formule blended, che hanno valorizzato lo scambio in presenza anche come elemento di socializzazione e di vicinanza fra le persone. Tale elemento si è rilevato un fattore di protezione rispetto a fenomeni di disaffezione o demotivazione, anche legati a una diminuita dinamica di socialità rispetto all'epoca pre-Covid.

Al fine di incrementare le capacità di attrarre e trattenere giovani risorse di talento, nel 2022 è stata formalizzata la nuova Policy sui giovani laureati di Gruppo, prevedendo un'offerta che unisca elementi retributivi, formativi, di esperienza e di diversificazione. Tale iniziativa mira, tra l'altro, a garantire il mantenimento della capacità produttiva necessaria in questa fase legata agli Obiettivi del nuovo Piano Industriale e del PNRR. La Policy ha anche l'obiettivo di costituirsi come uno strumento di maggiore adesione rispetto alle specificità dei profili motivazionali delle giovani generazioni che presentano, rispetto alle generazioni precedenti, esigenze e aspettative del tutto specifiche nella relazione con il lavoro.

Lo sviluppo e l'ottimizzazione degli strumenti e delle metodologie a supporto dei processi di selezione, grazie alla logica del miglioramento continuo e della ricerca innovativa, consentono al Gruppo di intercettare efficacemente i target di interesse, ma anche di ridurre costi e tempi di gestione e altresì di creare bacini di professionalità anche in riferimento a nuove professionalità.

Sono stati introdotti strumenti formativi più accessibili, più agili e più vicini ai bisogni di apprendimento delle nostre persone, consentendo la valorizzazione del processo e degli strumenti della formazione come leva per generare valore per l'azienda e per le persone, facilitando l'innovazione e il cambiamento, l'eccellenza, lo sviluppo continuo delle competenze per tutto l'arco della vita professionale. Il Gruppo prosegue nel percorso di evoluzione del digital learning, riprogettando percorsi formativi e progettandone di nuovi in linea con la People Strategy, utilizzando soluzioni più ingaggianti, interattive, social consentendo di rispondere alle esigenze di upskilling e reskilling.

Attraverso il Codice Etico, il Gruppo si impegna in maniera formale e sostanziale a non operare mai alcuna discriminazione di genere, di abilità fisica e/o intellettiva, di etnia, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. Inoltre, grazie ad azioni realizzate dalle strutture HR preposte e alle iniziative del Comitato Pari Opportunità, cresce costantemente l'impegno del Gruppo a realizzare ambienti inclusivi in un'ottica di valorizzazione di tutte le diversità e a promuovere programmi dedicati alle lavoratrici, per la leadership femminile e il miglioramento della conciliazione vita-lavoro.

Nel 2022 sono stati realizzati interventi a sostegno delle persone interne al Gruppo per massimizzare la presenza e il valore delle attività di Caring interno, Politiche Sociali, Diversity&Inclusion, Engagement a favore di tutti. È stato implementato il piano di Diversity&Inclusion di Gruppo attraverso la pubblicazione della prima Policy D&I del Gruppo FS e del primo GEP (Gender Equality Plan) di Gruppo.

Nel 2022, inoltre, il Gruppo ha consolidato la propria responsabilità sociale d'impresa verso le persone, in un impegno costante rivolto con coerenza sia all'interno che all'esterno dell'organizzazione, attraverso la sponsorizzazione di eventi dedicati a tematiche di Social Caring, la diffusione di iniziative di volontariato interno, raccolte fondi interne ed esterne, ampliamento della rete degli Help Center con l'apertura di due nuovi centri, call to action per contribuire attraverso soluzioni e progetti innovativi al sostegno delle persone con fragilità.

Rischi di compliance, legali e contrattuali

In considerazione della complessità e della diversità del business in cui opera, il Gruppo è esposto a rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza del quadro legislativo e regolatorio, in alcuni settori anche in costante evoluzione, con conseguenti effetti sanzionatori di natura giudiziaria o amministrativa, perdite finanziarie e danni reputazionali. La gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (autorità di settore, autorità amministrative indipendenti), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto e interlocuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, alla collaborazione e alla proattività.

La Holding, al fine di rafforzare ulteriormente il sistema dei controlli, ha istituito un'apposita struttura organizzativa che verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle best practices nazionali ed internazionali e si è dotata di un Modello di Compliance di Gruppo che prevede, tra l'altro:

- l'analisi e il monitoraggio, in coordinamento con le altre funzioni aziendali coinvolte (legale, presidi specialistici quali ad esempio DPO, Anti-corruption, Organization & People Development), dei mutamenti del contesto (es: normativo, organizzativo, strategico, di mercato), sia esterno sia interno, al fine di identificare gli eventuali impatti;
- il supporto specialistico e metodologico ai Process Owner, nell'identificazione e valutazione del rischio di conformità con impatto sul business derivante da emanazione e/o aggiornamento di leggi e regolamenti;
- il monitoraggio del recepimento delle policy da parte delle società del Gruppo, attraverso assessment periodici;
- il supporto specialistico alle linee di business del Gruppo in relazione ad iniziative commerciali o di sviluppo del business (business & trade compliance), alle attività di sponsorizzazioni (partnership e/o co-marketing), alle operazioni di M&A ed alle iniziative strategiche a carattere innovativo che richiedano analisi preventive di compliance;
- il presidio diretto o supporto specialistico nella gestione dei programmi di compliance aziendale (Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001, Programma di Compliance Antitrust, Anti Bribery&Corruption management system, Framework di Data Protection, ecc.) e la promozione di campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna per diffondere la cultura della compliance.

In ordine alle attività inerenti alla business & trade compliance, il Gruppo FS ha definito una serie di principi e regole di comportamento finalizzati alla conformità con le normative applicabili, i principali framework internazionali e gli impegni assunti dalle società del Gruppo con terze parti in materia di sanzioni economiche e finanziarie e misure di trade compliance.

In considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le società del Gruppo FS, nel rispetto delle prerogative di autonomia e indipendenza delle singole società (in particolare del gestore dell'infrastruttura ferroviaria), il Gruppo si è dotato di un programma di Compliance Antitrust. È stato nominato un Organismo Responsabile per l'esecuzione del Programma che ha organizzato ed erogato seminari aventi ad oggetto tematiche antitrust in materia di trasporto pubblico locale, abuso di posizione dominante, intese restrittive della concorrenza e pratiche commerciali scorrette.

In considerazione dell'elevato livello sanzionatorio e, più in generale, delle ricadute economiche e reputazionali legate ai rischi di non conformità al Regolamento UE 2016/679 (General Data Protection Regulation – GDPR), il Gruppo ha definito un Framework di protezione dei dati personali basato su tre livelli di controllo. Le società del Gruppo con obbligo di nomina hanno designato un Data Protection Officer (DPO) che sorveglia l'osservanza del regolamento all'interno delle singole società. È stato, infine, predisposto un registro informatizzato dei trattamenti, sono state effettuate diverse valutazioni di impatto sulla protezione dei dati, è stato garantito l'esercizio dei diritti degli interessati sia migliorando e aggiornando le informative sui trattamenti sia rispondendo a richieste specifiche.

FS Italiane SpA si è dotata, sin dal 2003, di un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 (Modello 231), progressivamente aggiornato a fronte delle modifiche organizzative e normative che hanno

interessato la Società nel corso degli anni, nella prospettiva del miglioramento continuo. La periodica attività di aggiornamento si sviluppa attraverso la mappatura dei rischi-reato e la connessa gap analysis del sistema normativo e di controllo interno. Nella seduta del 26 ottobre 2022 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane SpA ha approvato l'aggiornamento del Modello 231 che è stato divulgato internamente mediante la pubblicazione sulla intranet aziendale ed esternamente attraverso la pagina web di FS SpA Etica, Compliance e Integrità, prevedendo altresì specifiche iniziative di formazione rivolte a tutta la popolazione aziendale.

Oltre ai rischi legati alla conformità di normative e regolamenti, il Gruppo è esposto a rischi legali e contrattuali derivanti prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali ad esempio fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi, che sono ad oggi monitorati e mitigati da apposite strutture aziendali, vengono eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, la rispettiva probabilità di accadimento. Il rischio residuale, dopo le opportune azioni di mitigazione e gli stanziamenti eventualmente effettuati, rientra nei limiti ritenuti accettabili in considerazione dell'operatività aziendale.

Rischi IT e Cyber

In ambito tecnologico e digitale, negli ultimi anni si sono osservati alcuni macro-trend (ad esempio, intelligenza artificiale applicata, automazione e virtualizzazione, connettività) che avranno importanti riflessi sulla società e sull'economia a livello globale. In tale contesto, anche la digitalizzazione del trasporto e della mobilità ha avviato un processo di trasformazione umana e industriale dell'intero settore.

In questo quadro di elevata e veloce evoluzione, la responsabilità di garantire, a livello di Gruppo, il governo delle strategie di sviluppo tecnologico, digitale, di cyber security e del modello di Data Governance del Gruppo è stata allocata a livello di Holding, mediante la costituzione della struttura Technology, Innovation & Digital. Nella struttura Cyber Security Solutions, in ambito Security & Risk di FS, è stata individuata la funzione unica per la gestione operativa di tutte le attività riguardanti la cyber security. La società FS Technology, in qualità di Digital Factory interna, ha la responsabilità, infine, dell'attuazione del Piano dei Sistemi di Gruppo, definito da FS d'intesa con le società del Gruppo.

L'adozione di nuove tecnologie, quali Blockchain, Intelligenza Artificiale e IoT (Internet of Things), oltre ad essere il terreno su cui si svilupperà l'offerta di servizi più efficienti per la mobilità, è anche il contesto in cui i cyber criminali cercheranno di agire per sferrare attacchi informatici che hanno come obiettivo il furto di informazioni riservate o il blocco dell'erogazione di servizi essenziali, anche con finalità terroristiche che il Gruppo, in qualità di Operatore di Servizi Essenziali (ai sensi della Direttiva UE – NIS, recepita in Italia con il Decreto n. 65 del 18 giugno 2018), ha l'obbligo di riconoscere e di contenere attraverso l'adozione di misure tecniche ed organizzative idonee a rafforzare la gestione dei rischi cibernetici e la prevenzione degli incidenti informatici nell'ambito di un modello nazionale ed europeo. Con il Decreto Legislativo n. 105 del 21 settembre 2019, inoltre, è stato istituito il Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, all'interno del quale sono compresi non solo entità pubbliche ma anche soggetti privati che possono configurarsi come attori strategici, la cui protezione è essenziale per il funzionamento del sistema-Paese. Tali soggetti sono tenuti ad applicare idonee misure di sicurezza tecniche ed organizzative e di notifica in caso di incidenti di sicurezza. Si è reso necessario, infine, assicurare un'interfaccia univoca verso le Forze di Polizia, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e più in generale verso gli Organismi e le Istituzioni preposte alla sicurezza, oltre che con le omologhe strutture delle imprese ferroviarie nazionali e di altri Paesi.

Sotto il profilo operativo, è attivo il Cyber Security Operation Center (C-SOC) che assicura la protezione delle postazioni di lavoro fisse e mobili del Gruppo distribuite su tutto il territorio e dei sistemi informativi a supporto dei processi di business ed operativi, attraverso l'adozione delle tecnologie più innovative e capaci di sfruttare le potenzialità di analisi dei Big Data e dell'intelligenza artificiale per il riconoscimento e il contrasto degli attacchi cyber. In tale ambito, si segnalano il threat intelligence (attività preventiva finalizzata ed individuare nuove minacce e percorsi di attacco specifici) ed il Malware

Analysis (analisi del comportamento dei malware per l'individuazione di nuove minacce e l'elaborazione di indicatori di compromissione).
Sotto il profilo della resilienza, e per rispondere agli elevati standard di sicurezza e continuità del servizio, il Cyber Security Operation Center è dotato di una sala Lampertz dedicata al Disaster & Recovery e di tecnologie di remotizzazione delle operazioni, che hanno consentito agli analisti durante i primi mesi dell'emergenza sanitaria di operare completamente da remoto e senza impatti operativi e di sicurezza.
Al fine di individuare e mitigare le minacce derivanti dall'esposizione dei servizi di business di Gruppo sulla rete Internet, il Gruppo FS si è dotato di strumenti di protezione da attacchi DDoS (Distributed Denial of Service) denominato Anti-DDoS e WAF (Web Application Filtering). Infine, a seguito della sempre maggiore diffusione della modalità di lavoro agile (smart working), è stato predisposto un servizio di accesso cifrato VPN (Virtual Private Network), erogato attraverso un servizio Cloud dedicato che, a complemento del servizio ADDoS e WAF, contribuisce a ridurre la superficie di esposizione alle minacce Internet del perimetro IT di Gruppo.
Al fine di ridurre il rischio di un improprio utilizzo, intenzionale o accidentale, delle informazioni aziendali, il Gruppo si è dotato di un Framework per la classificazione delle informazioni ed ha implementato strumenti operativi atti a garantire la classificazione delle informazioni stesse. Ad oggi l'attuazione del Framework prevede il coinvolgimento di 30 società italiane del Gruppo, per un totale di oltre 25.000 utenti coinvolti, e l'utilizzo di una specifica piattaforma in grado di dare evidenza degli elementi caratteristici del processo di classificazione delle informazioni.

Rischi ambientali e rischi climatici

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ritiene la tutela dell'ambiente un elemento strategico nello sviluppo delle proprie attività. Tale convinzione si declina nella massimizzazione dei vantaggi ambientali propri del trasporto collettivo di persone - realizzato su ferro, gomma e nave - e di quello ferroviario delle merci, nonché nella riduzione al minimo degli impatti negativi sull'ambiente.
Il Gruppo, in quanto soggetto appaltante per la costruzione di opere infrastrutturali e operatore di trasporto merci potenzialmente pericolose per l'ambiente, è anche esposto a rischi ambientali o di non conformità a normative e regolamenti ambientali. Per il monitoraggio del rischio ambientale, il Gruppo FS si è dotato di un articolato sistema organizzativo e procedurale e sia la Holding che le principali società del Gruppo sono impegnate nell'attuazione e certificazione dei propri Sistemi di Gestione Ambientale secondo la norma ISO 14001:2015, promuovendo l'inclusione dell'ambiente tra le componenti strategiche dell'organizzazione nell'ottica del miglioramento continuo delle proprie prestazioni. Come ulteriore presidio di tale rischio, il sistema normativo aziendale prevede l'obbligo contrattuale per le società alle quali è stata affidata la realizzazione delle opere infrastrutturali di adottare, per la durata dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale (conforme alla norma ISO 14001:2015) delle attività di cantiere.
Oltre ai rischi ambientali, assumono particolare, specifico e separato rilievo i rischi legati al cambiamento climatico, sia dal punto di vista dell'impatto fisico, inteso come manifestazione di eventi cronici ed acuti, sia dal punto di vista dei cambiamenti della struttura del mercato legati al processo di decarbonizzazione, sia per la progressiva adozione di public policy, nazionali o inter-governativi, aventi l'obiettivo di contenere le emissioni di gas a effetto serra (GHG) in linea con gli obiettivi di Parigi. Tali rischi connessi al cambiamento climatico potrebbero avere conseguenze rilevanti per gli asset e per il business del Gruppo e, sulla base di quanto definito dalla Comunicazione della Commissione europea di giugno 2019, sono classificati come:

- rischi di transizione, tra i quali si distinguono:
  - rischi legati alle politiche e ai cambiamenti del quadro regolatorio (ad esempio, imposizione di requisiti di efficienza energetica, fissazione del prezzo del carbonio, carbon tax, ecc.);

- rischi giuridici (ad esempio, rischio di controversie in caso di mancata adozione di misure di mitigazione di effetti negativi sul clima, ecc.);
- rischi di mercato (ad esempio, rischi legati al cambiamento nel comportamento dei consumatori che potrebbero orientarsi verso servizi meno impattanti sul clima);
- rischi tecnologici (ad esempio, rischi legati alla mancata adozione di nuove tecnologie a minore impatto sul clima);
- rischi reputazionali (ad esempio, rischi legati alla difficoltà di attrarre e conservare clienti, dipendenti, partner, investitori nel caso l'impresa sia percepita come non adeguata rispetto alle emergenti sfide climatiche);

- rischi fisici, tra i quali si distinguono:
  - rischi fisici acuti, legati al verificarsi di fenomeni metereologici estremi quali uragani, inondazioni, siccità, la cui crescente frequenza e intensità sono correlate al fenomeno del global warming. Tali eventi potrebbero causare interruzioni delle nostre attività e danni rilevanti alle infrastrutture;
  - rischi fisici cronici, che derivano da mutamenti climatici a più lungo termine (innalzamento della temperatura, scarsità di risorse idriche, innalzamento del livello del mare, perdita di stabilità dei terreni, ecc.) con conseguenze rilevanti sulle infrastrutture ferroviarie e stradali.

I rischi di transizione sono presidiati attraverso un continuo monitoraggio del quadro normativo e delle politiche nazionali ed europee in tema di mitigazione del rischio derivante dal cambiamento climatico, grazie al sistema interno di governance, compliance e reporting di tali tematiche. Inoltre, il Gruppo è impegnato attivamente nel proprio percorso di transizione verso la low-carbon economy attraverso la definizione di obiettivi di lungo periodo legati, tra l'altro, alla riduzione delle emissioni di CO_2 e alla promozione dello shift modale a favore della mobilità collettiva e del trasporto su ferro rispettivamente per passeggeri e merci.

Per quanto riguarda i rischi di natura fisica derivanti dal cambiamento climatico, il Risk Management del Gruppo FS ha sviluppato metodologie con l'obiettivo di definire un approccio per l'adattamento al rischio di cambiamento climatico omogeneo e sinergico tra i vari business del Gruppo. In tale contesto sono attivi gruppi di lavoro intersocietari, per garantire il necessario coordinamento di analisi, metodologie e strumenti e "tavoli" societari per approfondire l'identificazione e la valutazione delle future minacce climatiche e dei mutamenti dello stato del clima, degli asset maggiormente esposti alle minacce identificate e delle vulnerabilità intrinseche.

Il Gruppo monitora le dinamiche climatiche e di transizione attese attraverso la partecipazione a Gruppi di lavoro settoriali promossi dall'UIC e dal PIARC-World Road Association nonché analisi di scenario basata sugli scenari Representative Concentration Pathway (RCP) definiti dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).

L'attività di modellizzazione e valutazione del rischio è volta a definire un opportuno catalogo di misure di adattamento, che devono essere individuate per il corretto funzionamento dei processi operativi, e a supportare la redazione di un piano organico di adattamento al rischio, con l'obiettivo finale di dotarsi sempre di più di infrastrutture climate-resilient. La resilienza climatica è infatti uno degli aspetti di maggiore rilievo delle reti infrastrutturali, nonché un obiettivo strategico di lungo periodo da perseguire attraverso azioni concrete nel breve e medio periodo.

Il Gruppo FS nel corso del 2021 ha definito un programma strutturato in risposta al rischio fisico da cambiamento climatico, volto al miglioramento delle performance e dell'affidabilità del servizio, alla riduzione dei costi emergenti indotti dal clima e al rafforzamento della sicurezza di circolazione. L'approccio del programma per la resilienza climatica è basato su tre fattori abilitanti, quali i) la conoscenza scientifica dei pericoli climatici futuri, ii) la digitalizzazione del patrimonio infrastrutturale e la tecnologia per il monitoraggio del clima attuale e iii) gli interventi strutturali di adattamento.

Rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani

Il Gruppo FS ha formalizzato l'impegno ad adottare comportamenti responsabili in linea con i dieci principi del Global Compact promossi dall'ONU. In particolare, in ambito diritti umani, 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.

Il Codice Etico rappresenta la carta dei diritti e dei doveri fondamentali attraverso la quale il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dichiara le proprie responsabilità e gli impegni verso gli stakeholder interni ed esterni. Tali principi sono costantemente e attentamente monitorati e rappresentano tema di continua sensibilizzazione all'interno del Gruppo. Come già rappresentato nella sezione "Rischi legati alla gestione delle risorse umane", nel 2022 è stato implementato il piano di Diversity&Inclusion attraverso la pubblicazione della prima Policy D&I del Gruppo FS. A conferma della validità dei presidi, nel corso dell'esercizio non si sono registrati episodi legati a pratiche discriminatorie (per etnia, nazionalità, opinioni politiche, religione, sesso, età, diversa abilità, orientamento sessuale, condizioni personali o sociali) nei confronti di stakeholder interni e/o esterni.

Consapevole dell'importanza dei fornitori nella complessiva mitigazione dei rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani, è prevista l'inclusione di clausole contrattuali standard che richiedano all'appaltatore il rispetto delle normative in materia contrattuale e previdenziale, gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro, le norme contenute nel "Codice Etico del Gruppo". Il Gruppo ha, inoltre, strutturato un processo di valutazione della catena di fornitura al fine di rafforzare la capacità di identificazione e gestione degli impatti a questa associati. Nelle procedure di gara, in particolare quelle indette da RFI, è stato introdotto il c.d. "Rating CSR", requisito premiale attribuito agli operatori economici che si sottopongono alla valutazione del proprio profilo di sostenibilità attraverso l'utilizzo del servizio di certificazione di EcoVadis. La valutazione di EcoVadis verte sui principali temi ESG (gestione delle risorse umane, diritti umani, corruzione, performance ambientali e sociali, impatti nelle operations, etc.) ed il questionario somministrato agli operatori economici varia a seconda delle attività dell'operatore economico stesso, della sua dimensione (numero di dipendenti) e della posizione geografica in cui opera. All'operatore economico, infine, è richiesta l'evidenza documentale di quanto dichiarato nel processo di valutazione ESG. A partire dal 2023 è prevista la progressiva applicazione della valutazione ESG agli operatori economici/fornitori di tutte le società del Gruppo, attraverso un sistema informatico gestito direttamente dal Gruppo FS.

Inoltre, il Gruppo sta promuovendo un percorso di miglioramento continuo della gestione della supply chain grazie alla partecipazione ai tavoli di lavoro nell'ambito di "Railsponsible", iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile.

Nell'ambito delle valutazioni di "Rischio Paese", descritte in precedenza, l'attenzione al rispetto dei diritti umani riveste un elemento importante nella valutazione complessiva dell'investimento. Inoltre, nel caso di progetti di grandi dimensioni, il Gruppo considera come prioritario, in un'ottica di minimizzazione degli impatti sul territorio e sulla comunità, l'utilizzo di strumenti di coinvolgimento delle comunità locali (ad esempio: la Valutazione di Impatto Sociale e Ambientale, la Conferenza dei Servizi, la Conferenza delle Regioni e Province Autonome, la Conferenza Stato-Regioni e Unificata) che permettano di intercettare le legittime istanze degli stakeholder.

Rischi relativi alla corruzione

Il Gruppo FS Italiane nella conduzione del business si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica, della legalità e dello zero tolerance for corruption.

In tale contesto, ad ulteriore consolidamento dell'impegno sul fronte dei predetti principi - intrapreso da tempo, tra l'altro, con l'adozione del Codice Etico e l'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite - nel 2017 FS SpA si è dotata, su base volontaria, di un framework anticorruzione che vede, a fianco del Modello 231, l'Anti Bribery&Corruption management system (ABC system), di cui costituiscono parte integrante le "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" che contengono i criteri per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA.

L'ABC system rafforza i presidi anticorruzione aziendali prendendo in considerazione sia le ipotesi di reati corruttivi che quelle di mala-administration, cioè tutti i casi di devianza da regole, anche interne, che comportano una violazione dei predetti principi di integrità, etica e legalità.

Con l'obiettivo di garantire un sistema di regole e presidi di prevenzione uniforme all'interno del Gruppo FS, a luglio 2022 è stata approvata dal CdA di FS SpA la Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (la "Policy Anticorruzione"). La Policy Anticorruzione si applica ed è obbligatoria anche per i terzi che intrattengono con le società del Gruppo FS rapporti professionali e/o d'affari ed è pubblicata - anche in lingua inglese - sul sito internet delle società nonché richiamata in apposite clausole contrattuali e/o dichiarazioni che ne garantiscono la piena conoscibilità e ne impongono l'osservanza.

La Policy Anticorruzione contiene principi di controllo trasversali e principi di comportamento per 14 aree sensibili[81] demandando ai singoli modelli anticorruzione aziendali l'adozione e la gestione delle misure a presidio dei processi specifici societari, avendo riguardo al contesto normativo, giuridico ed operativo di riferimento.

In coerenza con tale impostazione, l'ABC system di FS SpA individua gli strumenti di prevenzione, di controllo e organizzativi per far fronte ai rischi specifici e ai processi caratteristici della Società e la definizione ed il monitoraggio di key performance indicators (KPI, standard di comportamento) e key risk indicators (KRI, indicatori di possibili anomalie).

L'ABC system prevede, tra le principali linee di intervento, una continua attività formativa e di comunicazione. Nel 2022 sono state pubblicate in FS SpA due pillole formative sui temi "Tracciabilità" e "Incaricato alla redazione del capitolato" e sono state svolte due iniziative formative specifiche: i) "Ospitalità e Omaggi", attraverso contenuti digital; ii) formazione in aula sul Modello di Governance del Gruppo in materia di affidamento di consulenze e prestazioni professionali equiparate e relativo monitoraggio. Queste iniziative "verticali" seguono al corso e-learning (lanciato tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020), che continua ad essere erogato per i neoassunti.

Con riguardo alla formazione anticorruzione nel Gruppo FS:

- si è tenuto un workshop sull'ABC system di FS Technology organizzato dal presidio ABC di FS Technology con il supporto della struttura Anti-Corruption di FS SpA;
- sono state revisionate e messe a disposizione dei presidi ABC del Gruppo FS 3 pillole formative sul processo "Acquisti e Appalti" (Responsabile della gestione del contratto, Conflitto di Interessi, Accordi di Vigilanza collaborativa), al fine della loro erogazione nelle società controllate.

Inoltre, è stato svolto il Workshop "PNRR e Gruppo FS: sfide e strumenti a presidio della legalità". L'evento, promosso da Security & Risk di FS SpA nell'ambito delle iniziative connesse all'attuazione dell'ABC system di FS SpA, ha dato spazio agli interventi degli AD delle principali società del Gruppo destinatarie dei fondi del PNRR e di autorevoli rappresentanti di Istituzioni e Forze di Polizia.

Con riguardo alle attività di comunicazione, sono stati pubblicati da FS SpA gli «indicatori di possibili anomalie» in formato navigabile sul sito intranet e la Policy Anticorruzione - in italiano e in inglese – sui siti intranet e internet.

L'ABC system prevede anche un'attività triennale di Internal Quality Review con l'obiettivo di verificare la conformità dell'operato dei presidi ABC del Gruppo rispetto alla mission attribuita e al quadro normativo aziendale di riferimento nonché l'efficacia del processo di gestione, attuazione e miglioramento dell'ABC system. Nel corso del 2022, l'Internal Quality Review ABC è stata svolta sui presidi ABC di due società controllate, riportando - per tutti - un giudizio di conformità rispetto agli ambiti esaminati (Formazione e Comunicazione, Reportistica, Cronoprogramma, Altri strumenti di miglioramento).

[81] Rapporti con Pubblica Amministrazione; Rapporti con 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 lavori e fornitura di beni e servizi; Operazioni straordinarie; Selezione, assunzione, gestione e sviluppo del Personale; Sponsorizzazioni, Co-marketing, contributi ad associazioni, enti, fondazioni ed erogazioni liberali; Ottenimento e gestione di finanziamenti/contributi pubblici o privati; Gestione del patrimonio immobiliare; Registrazioni contabili.

Nel 2021 FS SpA aveva aggiornato la procedura per la gestione delle segnalazioni al fine di dare attuazione alla L. n. 179/2017 (cd legge sul whistleblowing). La procedura disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime), inviate da terzi o da persone del Gruppo FS su fatti che possano integrare illeciti, irregolarità o comunque condotte poste in essere in violazione: i) del Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o dell'Anti Bribery&Corruption management system; ii) del Codice Etico; iii) di leggi o regolamenti o normative interne o di provvedimenti delle autorità, e/o in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS Italiane. Copia della procedura è consegnata ai dipendenti all'atto dell'assunzione. Alla procedura è assicurata la massima diffusione tramite pubblicazione in versione integrale nella intranet aziendale e in versione sintetica, tramite FAQ, sul sito internet istituzionale.
In FS SpA è in esercizio, da luglio 2020, una piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni, che costituisce un canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni. La piattaforma è accessibile tramite i siti internet ed intranet aziendali (nel sito internet nella sezione dedicata all'interno della pagina Etica, Compliance e Integrità).

Sicurezza nel viaggio

Nei Paesi dell'Unione Europea, l'incidentalità ferroviaria viene monitorata dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, European Railway Agency), ente regolatorio istituito con la Direttiva 2004/881 CE, quest'ultima finalizzata più in generale a realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziare il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza. Per il monitoraggio dell'incidentalità, l'ERA fa riferimento alle norme contenute nella Direttiva 2004/49 CE e nella successiva Direttiva 2014/88 UE, che ne modifica l'allegato I per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.
Secondo i principi sanciti da queste Direttive comunitarie, un incidente è considerato significativo quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000 euro ai binari, agli impianti o all'ambiente, oppure se ha prodotto un'interruzione prolungata del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari interrotti o momentaneamente interrotti alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).
In Italia l'organismo che ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e svolge i compiti previsti dalla Direttiva 2004/49 CE è l'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), istituita con Legge n. 130 del 16 novembre 2018 e la cui piena operatività è stata determinata dal DPCM n. 520 del 20 novembre 2020, a seguito del quale ha raccolto le funzioni dell'ANSF, che è stata soppressa.
Il quadro dell'incidentalità ferroviaria sull'infrastruttura nazionale, gestita dalla società Rete Ferroviaria Italiana (RFI), si basa su un'analisi preliminare con dati non ancora consolidati.

Nel corso del 2022 si sono registrati 114 incidenti nel complesso, 1 incidente significativo ogni 3,2 milioni di km percorsi dai treni, il cui dettaglio è il seguente:

- 4 collisioni di treni, contro 5 del 2021;
- 1 deragliamento, come nel 2021;
- 12 investimenti ai passaggi a livello in totale, inclusi gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro i 7 dell'anno precedente;
- 93 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento, contro i 61 dell'anno precedente. In questa tipologia di incidenti rientrano le cadute di persone da veicoli ferroviari in movimento (sia passeggeri che personale ferroviario) e gli investimenti di persone (sia estranei che personale ferroviario);
- 3 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri"; nel 2021 furono 12;
- 1 incidente dovuto a incendi al materiale rotabile con conseguenze, a fronte di nessuno nel 2021.

Nel corso del 2022 si è verificato un incremento nel numero complessivo di incidenti significativi rispetto al 2021, dovuto principalmente agli "Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento" (+32), che tuttavia comprendono, al momento, anche i possibili suicidi/tentati suicidi non ancora definiti come tali dall'Autorità competente. Questa tipologia è stata la causa dell'81% degli incidenti nel complesso. Allo scopo di incrementare i livelli di sicurezza della rete, anche nel 2022 RFI ha proseguito il programma di soppressione dei passaggi a livello (PL) sia pubblici che in consegna ai privati, mediante valutazione dell'efficacia della viabilità pedonale/veicolare esistente in prossimità delle aree ferroviarie e l'individuazione dei punti di maggiore criticità per il verificarsi di sinistri, dovuti all'indebita presenza dei pedoni.

Informazione ad uso interno

Altre informazioni

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e delle procedure aperte dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie di maggior rilievo, in essere al 31 dicembre 2022. 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, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano condizionare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria delle società interessate. Inoltre, ricorrendone le circostanze, le società si sono costituite parte civile.

In dettaglio, con riferimento ai soli procedimenti giudiziari penali avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti delle società del Gruppo, si precisa che nel corso del 2022 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di Vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per le società coinvolte, FS SpA inclusa, ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri, è riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo, si fa integrale rinvio anche alla descrizione delle attività e passività potenziali sopra indicate, così come definite dai principi di Gruppo.

Procedimenti penali ex D.Lgs. 231/01

- il procedimento penale n. 2554/2013 RGNR pende in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia. Lo stesso vede imputata la società RFI SpA ex D.Lgs. 231/01 in relazione all'infortunio mortale sul lavoro occorso il 5 marzo 2010 in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl;

- in relazione al procedimento penale n. 1430/2014 RGNR – incardinato dalla Procura della Repubblica del Tribunale di Gela a seguito dell'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA da parte del treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta occorso in data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera – il Giudice, all'udienza del 7 ottobre 2021, ha pronunciato la sentenza la cui motivazione è stata depositata il 26 ottobre 2021. Sono stati assolte, per non aver commesso il fatto, sei delle otto persone fisiche imputate tra le quali un AD pro tempore della società. È stata altresì assolta "perché il fatto non sussiste" la società incolpata ex D. Lgs. 231/2001. In particolare, il Giudicante ha ritenuto la mancanza di elementi specifici che permettano di addebitare a RFI SpA l'illecito amministrativo contestato ritenendo: (i) la mancanza di vantaggio economico procurato alla società dalla condotta posta in essere dai soggetti apicali, (ii) l'insussistenza di colpa di organizzazione, (iii) l'idoneità del Modello organizzativo conforme al British Standard OHSAS 18001:2007, costituente efficacia esimente per la responsabilità dell'Ente. Sono stati, invece, condannati alla pena (sospesa) di due anni di reclusione, il Capo Tronco e il Dirigente Centrale Operativo perché per profili di colpa sia generica sia specifica non operarono affinché le lavorazioni sul binario avvenissero in regime di interruzione della circolazione. Il

Tribunale ha, infine, dichiarato l'inammissibilità della costituzione dell'unica parte civile presente nel giudizio (ANMIL) con la conseguenza che non sono state disposte statuizioni civili nei confronti della società in veste di responsabile civile. A seguito dell'impugnazione, avvenuta nel 2022, della sentenza (relativamente alle assoluzioni della società incolpata ex D.Lgs. 231/2001, dell'Amministratore Delegato pro tempore, del Responsabile della Direzione Territoriale Produzione di Palermo, della Responsabile della Unità Territoriale di Caltanissetta e del Capo Impianto Reparto Lavori di Agrigento) da parte del Pubblico Ministero e da parte dei dipendenti condannati, è pendente il Giudizio di Appello avanti la Corte di Appello di Caltanissetta;

- il procedimento penale n. 3566/2015 RGNR Tribunale di Rimini, che interessa la società Trenitalia SpA, è stato instaurato a seguito dell'infortunio, avvenuto il 5 marzo 2015, ad un dipendente della ditta A.T.S. Costruzioni che operava presso l'OMC Locomotive di Rimini. Nel giudizio era imputato il dirigente all'epoca responsabile dell'OMC di Rimini, unitamente al datore di lavoro e al preposto della A.T.S., per il reato previsto dall'art. 590 commi 1 e 2 c.p. Al dirigente era stata contestata anche la violazione dell'art. 26 comma 2 del D.Lgs. n. 81/2008 per aver omesso di redigere un D.U.V.R.I. che prevedesse adeguate misure di prevenzione e protezione. A Trenitalia SpA era stato contestato l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies comma 3 del D.Lgs. n. 231/2001, in quanto il delitto di lesioni colpose sarebbe stato commesso in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro. In data 27 settembre 2021 il processo si è concluso positivamente sia per il dirigente di Trenitalia SpA, assolto per non aver commesso il fatto, sia per la società la cui responsabilità ex D.Lgs. n. 231/2001 è stata esclusa. Non risultano promosse impugnazioni per le posizioni del dirigente di Trenitalia SpA e della società, le cui assoluzioni sono da intendersi come definitive;

- il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR – n. 2565/2017 RG GIP Tribunale di Firenze trae origine dall'infortunio ai danni di un dipendente della Direzione Regionale Toscana di Trenitalia SpA, avvenuto in data 12 gennaio 2014 durante le operazioni di manovra. Il processo di primo grado, innanzi al Tribunale di Firenze, nei confronti del dirigente datore di lavoro responsabile dell'unità produttiva Direzione Regionale Toscana, del dirigente delegato e del preposto, nonché nei confronti di Trenitalia SpA medesima, incolpata per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, si è definito con la sentenza emessa il 1° marzo 2021 e depositata il 28 maggio 2021, con la quale, su concorde richiesta delle parti, sono stati assolti tutti gli imputati - compresa la società - con la formula "il fatto non sussiste". Non risultano impugnazioni; pertanto, le assoluzioni sono da intendersi come definitive;

- il procedimento penale n. 1525/2008 RGNR – Procura della Repubblica di Trani è iscritto per il reato di omicidio colposo plurimo, per un infortunio avvenuto il 3 marzo 2008, ai danni di cinque operai della ditta subappaltatrice Truck Center, che vede imputati, tra gli altri, l'allora Amministratore Delegato e un ex funzionario di FS Logistica – BU Cargo Chemical (società committente) oggi Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA), e la società, tanto quale responsabile civile quanto per l'illecito di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001. In riforma della sentenza di primo grado, la Corte d'Appello di Bari, con pronuncia del 19 luglio 2017, ha prosciolto gli esponenti dell'allora FS Logistica, divenuta Mercitalia Logistics SpA, e la società stessa. In conseguenza di tale pronuncia di secondo grado, era venuta meno anche la sanzione amministrativa di 1,4 milioni di euro cui Mercitalia Logistics SpA era stata condannata in primo grado per l'illecito amministrativo dipendente da reato. La sentenza di appello è stata impugnata dalla pubblica accusa con ricorso per cassazione. All'udienza dell'8 febbraio 2019, la Corte di Cassazione ha annullato la sentenza di proscioglimento emessa dai giudici di secondo grado, con rinvio a nuovo giudizio, da celebrarsi innanzi ad altra sezione della Corte di Appello di Bari. Le motivazioni della sentenza sono state pubblicate in data 25 marzo 2019. Nel

nuovo giudizio di appello, gli esponenti dell'allora FS Logistica SpA hanno chiesto l'applicazione della pena su richiesta (cd "patteggiamento"). Valutata - su parere del difensore esterno e considerato il contesto processuale - l'opportunità di definire la pendenza giudiziaria, anche nella prospettiva di beneficiare di una riduzione della sanzione pecuniaria, anche Mercitalia Logistics SpA si è determinata a proporre istanza di patteggiamento - decisione sottoposta al CdA della società e da questo espressamente deliberata - concordando con la Pubblica Accusa la riduzione della sanzione amministrativa da 1,4 milioni di euro a 900 mila euro. All'udienza del 21 dicembre 2020, la II sez. della Corte di Appello di Bari ha dato lettura del dispositivo con il quale, per quanto riguarda le posizioni collegate a Mercitalia Logistics SpA, accogliendo le istanze di patteggiamento, ha: (i) condannato l'Amministratore Delegato pro-tempore e il dirigente della ex FS Logistica – BU Cargo Chemical, rideterminando la pena rispettivamente in un anno e 6 mesi di reclusione e in 2 anni di reclusione, concedendo le attenuanti generiche ed il beneficio della sospensione condizionale della pena e con revoca della pena accessoria dell'interdizione temporanea per anni 5 dai pubblici uffici; (ii) ridotto a 900 mila euro la sanzione amministrativa pecuniaria per illecito amministrativo ex art. 25 septies D.Lgs. 231/2001 disposta a carico di Mercitalia Logistics SpA, revocando altresì le statuizioni civili adottate a carico della stessa come responsabile civile. La Corte ha inoltre accolto le altre istanze di patteggiamento avanzate dalle posizioni estranee al Gruppo FS e confermato le condanne disposte in primo grado a carico della ditta appaltatrice e della società acquirente dello zolfo liquido, ai sensi del D.Lgs. 231/2001. In data 10 marzo 2021 sono state depositate le motivazioni della sentenza che confermano quanto sopra riportato. Si è in attesa che venga avviata dall'AG competente - Corte di Appello di Bari - la fase esecutiva della condanna nei confronti di Mercitalia Logistics SpA, finalizzata al pagamento della sanzione pecuniaria disposta a suo carico;

- nell'ambito del procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, riguardante presunte irregolarità commesse dalla società Busitalia Sita Nord Srl nella trasmissione dei dati all'Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ai fini dell'erogazione di quota parte del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale di cui all'art. 16 bis del D.L. 95/2012 ed al DPCM 11 marzo 2013, il Giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto, in data 11 giugno 2018 ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della società, provvedendo a riqualificare il reato in imputazione da quello previsto dall'art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche) in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). Il provvedimento è stato emesso nei confronti di Busitalia Sita Nord Srl in relazione al presunto illecito amministrativo configurato dagli artt. 5, 24 e 25 D. Lgs. 231/2001 in relazione al reato di cui all'art. 640 comma 2 n. 1 c.p. Pende attualmente il dibattimento di primo grado innanzi al Tribunale di Perugia;

- il procedimento penale n. 18773/2009 innanzi al Tribunale di Bari vede coinvolta la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl come incolpata ex D.Lgs. 231/2001, in relazione al reato di truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche - originariamente contestato con l'aggravante della transnazionalità, poi esclusa dal Giudice - addebitato anche all'ex Amministratore Unico della società stessa. I fatti attengono all'acquisto in Polonia di carrozze ferroviarie ad un prezzo superiore a quello di mercato. All'esito del giudizio di primo grado, in data 22 novembre 2022 il Tribunale di Bari, dopo avere disposto la revoca delle residue prove testimoniali, conclusa la discussione delle parti – nel corso della quale la Procura ha chiesto dichiararsi l'estinzione dei reati per intervenuta prescrizione – ha pronunciato sentenza di assoluzione ex art. 530 c.p.p. per insussistenza del fatto nei confronti degli imputati persone fisiche (nello specifico ex AU di FSE Srl, un ex dirigente FSE Srl e alcuni fornitori terzi) e conseguentemente dichiarazione di non sussistenza della responsabilità amministrativa di FSE Srl in ordine all'illecito contestato. La sentenza non è stata impugnata e pertanto è divenuta definitiva;

- con riferimento al procedimento penale n. 3651/2018 RGNR 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 - sono stati iscritti inizialmente nel registro degli indagati dirigenti e dipendenti di RFI SpA e la stessa società per responsabilità amministrativa ai sensi del D.Lgs. 231/01. Dall'avviso di conclusione delle indagini preliminari si è altresì appreso dell'intervenuta iscrizione, quali indagati, del direttore pro tempore di ANSF (oggi ANSFISA) e di un suo funzionario. Su conforme richiesta della Procura è stata poi disposta l'archiviazione delle posizioni riconducibili a Trenord Srl ed a ANSF. L'udienza preliminare, celebrata innanzi il GUP del Tribunale di Milano, si è conclusa in data 21 giugno 2021 con il rinvio a giudizio per tutti gli imputati, compresa la società, per tutti i reati contestati (disastro ferroviario colposo, omicidio colposo, lesioni colpose, omissioni dolose di cautele contro infortuni sul lavoro). Pende attualmente il dibattimento di primo grado innanzi il Tribunale di Milano. RFI SpA è costituita quale responsabile civile e sono state ammesse quali parti civili circa 60 persone fisiche e l'associazione FILT CGIL. Uno degli imputati, lo specialista cantieri, ha definito la propria posizione con sentenza di applicazione della pena concordata di anni 4 di reclusione;

- il procedimento penale n. 6224/2016 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Parma, riguarda la gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nel bacino di Parma, in relazione alla quale vengono contestati a un ex Amministratore Delegato (decaduto dalla carica nel corso del mese di aprile 2021), a un dirigente di Busitalia Sita Nord Srl e ad altri soggetti, i reati di turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.), rivelazione del contenuto di documenti segreti (art. 621 c.p.) e corruzione tra privati (art. 2635 commi 2 e 3 c.c.). In data 28 agosto 2019 è stato notificato alla società l'avviso di conclusioni delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p. nel quale è stata formalizzata l'incolpazione ex D.Lgs. 231/2001 a carico di Busitalia Sita Nord Srl, in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) collegato al reato di corruzione tra privati. In data 22 dicembre 2020, il G.U.P. del Tribunale di Parma ha emesso il decreto che dispone il giudizio a carico della società in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) del D.Lgs. n. 231/2001) collegato al reato di corruzione tra privati e in qualità di responsabile civile in relazione alle condotte ascritte all' ex Amministratore Delegato e al Responsabile della Struttura Pianificazione Strategica e Sviluppo Mercati della società. L'udienza dibattimentale è in corso;

- il procedimento penale n. 3518/2009 RGNR pende innanzi alla Procura della Repubblica di Salerno e riguarda la società Anas SpA. A seguito di infortunio mortale nell'ambito della realizzazione della Galleria "S. Angelo", presso il cantiere dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada A2 del Mediterraneo, un dipendente della ditta esecutrice subisce in data 18 marzo 2009 gravi lesioni a cui sopraggiunge decesso in data 20 aprile 2009. Anas SpA risulta imputata ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. B) e 25 septies comma 2 del D.Lgs. 231/01 commesso in relazione al reato di cui all'art. 589 comma 2 c.p., "perché non avendo adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione al fine di prevenire la commissione di reati e non avendo affidato ad un organismo dell'ente dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo, il compito di vigilare sull'osservanza dei modelli e di curare il loro aggiornamento che, comunque, ove pure esistente, ometteva o eseguiva una insufficiente vigilanza, e avendo violato gli obblighi di direzione e vigilanza sul soggetto delegato per la sicurezza". Il giudizio è attualmente pendente in primo grado;

- nell'ambito del procedimento penale n. 3556/2019 RGNR pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi, in data 23 gennaio 2020 è stato notificato a Italferr SpA

l'"Informazione di garanzia per illecito amministrativo dipendente da reato" in relazione all'infortunio mortale occorso in Brindisi, il 9 luglio 2019, durante lo svolgimento di alcune lavorazioni da parte del sub appaltatore HI.TEC Italia Srl, datore di lavoro della vittima del sinistro, nell'ambito di un appalto a committenza RFI SpA. Alla HI.TEC Italia s.r.l e a Italferr SpA, che ha svolto su incarico di RFI SpA, tra le altre, le prestazioni di Direzione dei lavori, Responsabile dei lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione, è contestato l'illecito amministrativo dipendente da reato di cui all'art. 25 septies comma 2, D.Lgs. 231/2001. Successivamente, il Pubblico Ministero ha chiesto il rinvio a giudizio del Coordinatore per l'esecuzione dei lavori di Italferr SpA oltre ad altri imputati dell'impresa subappaltatrice (il procedimento penale risulta attualmente pendente in primo grado), mentre per i soggetti apicali di Italferr SpA e per la stessa società, in relazione alla responsabilità ex D.Lgs. 231/2001, ha invece presentato istanza di archiviazione al GIP. All'istanza di archiviazione ha fatto seguito l'opposizione della parte offesa. Con Ordinanza depositata in cancelleria il 20 ottobre 2022 il GIP presso il Tribunale di Brindisi, in accoglimento dell'istanza del PM, ha disposto l'archiviazione del procedimento nei confronti, tra gli altri, degli apicali Italferr SpA e di Italferr SpA stessa;

- il procedimento penale n. 524/2020 RGNR, incardinato 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, risulta attualmente pendente avanti al Giudice dell'Udienza Preliminare presso il Tribunale di Lodi nei confronti degli ex AD pro tempore e di un dirigente di RFI SpA, nonché di alcuni esponenti di Alstom SpA per i reati di disastro ferroviario colposo, omicidio e lesioni colpose, esclusa l'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Altri 3 dipendenti di RFI SpA - imputati per gli stessi capi di accusa sopraindicati - hanno chiesto la definizione del processo con rito abbreviato, ancora in corso. Per le altre posizioni originariamente iscritte, all'esito delle indagini preliminari, in data 3 giugno 2022, condividendo le argomentazioni sostenute dal PM in ordine alla insussistenza degli estremi per l'esercizio dell'azione penale, il GIP ha disposto l'archiviazione delle società RFI SpA e Alstom, precedentemente attinte da responsabilità ex D.Lgs 231/01, nonché di alcuni dirigenti e dipendenti inizialmente indagati;

- il procedimento penale n. 710/2010 RGNR aperto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Palmi, pende attualmente in primo grado innanzi al Tribunale di Palmi in relazione all'incidente mortale sul lavoro avvenuto il 27 febbraio 2010 nel corso dei lavori di ammodernamento del V Macrolotto della Autostrada SA-RC, in cui è deceduto un dipendente della ditta esecutrice dei lavori per conto di Anas SpA. Il procedimento pende nei confronti del Responsabile dei Lavori di Anas SpA, oltre che di altri imputati estranei alla società, per il reato di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro, in relazione al quale è contestato nei confronti della società l'illecito amministrativo di cui all'art. artt. 5, comma 1, lettere a) e b) e 25 septies, comma 2, d.lgs. 231/2001. Anas SpA è stata anche citata come responsabile civile ex art. 83 c.p.p..

Altri procedimenti penali rilevanti

- in relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR relativo all'incidente occorso in Viareggio il 29 giugno 2009, si comunica che in data 20 settembre 2022 sono state depositate le motivazioni della sentenza emessa dalla Corte di Appello di Firenze, quale giudice del rinvio, all'udienza del 30 giugno 2022. Si rammenta che il nuovo giudizio di appello è scaturito dal rinvio disposto dalla Corte di Cassazione, con la decisione dell'8 gennaio 2021, depositata il successivo 6 settembre. Per quanto di interesse del Gruppo FS, la Corte di Appello: (i) ha assolto "per non aver commesso il fatto" il Direttore pro tempore della Divisione Cargo di Trenitalia SpA (condannato invece in qualità di ex AD di Cargo Chemical) e altri due dirigenti, l'uno in forza in RFI SpA e l'altro, all'epoca dei fatti, in Trenitalia SpA; (ii) ha rideterminato, riducendole, le precedenti condanne nei termini a seguire: per l'ex AD di FS SpA, imputato anche quale ex AD di RFI SpA, in anni 5 di reclusione; per l'ex AD di RFI SpA, in anni 4, mesi 2 e giorni 20 di reclusione; per l'ex AD di Trenitalia SpA, in anni 4, mesi 2 e giorni 20 di reclusione; per l'ex AD di Cargo Chemical, poi responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica SpA, in anni 4 di reclusione. Il Collegio ha inoltre confermato, con riduzione, le condanne di 9 imputati esterni al Gruppo nonché l'assoluzione di un imputato straniero. Sono state altresì annullate le statuizioni disposte dai precedenti giudici in favore di due associazioni costituite parte civile (Dopo Lavoro Ferroviario e Medicina Democratica) e sono state revocate quelle disposte in favore del Comune di Viareggio, rinunciante alla costituzione di parte civile. Avverso la sentenza della Corte di Appello, le difese riferibili al Gruppo FS – nell'interesse delle persone fisiche ancora coinvolte e delle società responsabili civili – hanno presentato ricorsi per Cassazione. Ad oggi, non risultano impugnative da parte della Procura Generale rispetto alle assoluzioni, mentre per le statuizioni civili ha presentato ricorso una associazione (Medicina Democratica). Si è in attesa, dunque, di fissazione del nuovo giudizio in Cassazione. Si segnala altresì che, a seguito dell'accoglimento dei ricorsi straordinari per errore materiale della sentenza emessa dalla Cassazione nel 2021, proposti ex art. 625-bis c.p.p. dai Responsabili civili Trenitalia SpA e Mercitalia Logistics SpA, che ha determinato l'annullamento con rinvio in appello delle statuizioni civili disposte in favore delle parti civili Codacons e Cittadinanza Attiva Onlus, è in attesa di fissazione il nuovo giudizio innanzi alla Corte di Appello di Firenze su queste due posizioni;

- il procedimento n. 503034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, attiene all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI SpA (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. All'udienza preliminare si sono costituite cinque persone fisiche, legate da vincolo di parentela con alcune delle vittime. Nella medesima fase è stata citata FS SpA come responsabile civile in luogo della quale si è costituita RFI SpA, con conseguente esclusione della prima dal giudizio. All'udienza preliminare del 21 maggio 2021 il GUP ha dichiarato la prescrizione per l'omicidio colposo, ha prosciolto la titolare della concessione per l'attraversamento della sede ferroviaria e rinviato a giudizio tutti gli altri imputati (tra i quali 13 dipendenti di RFI SpA e il detentore delle chiavi del Passaggio a Livello Privato) per il delitto di disastro ferroviario colposo, avanti il Tribunale di Castrovillari. Nell'ambito della costituzione delle parti in dibattimento, il Tribunale ha preso atto della rinuncia di tutte le parti civili costituite e ha dichiarato la perdita di efficacia della citazione del responsabile civile. Il dibattimento è in corso;

- il procedimento penale n. 2615/2018 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea, interessante la società Trenitalia SpA, è stato aperto a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto il 23 maggio 2018 sulla linea Chivasso/Ivrea, tra il treno Regionale 10027 ed un TIR (un trasporto eccezionale) che aveva travolto le barriere bloccandosi sulle rotaie. A seguito dell'urto sono deceduti il macchinista e il conducente di un mezzo di scorta tecnica

al TIR e sono rimaste ferite numerose persone, tra le quali la Capotreno. La Procura ha avanzato la richiesta di rinvio a giudizio nei confronti dei sei soggetti indagati individuati tra: il legale rappresentante della ditta trasportatrice (con sede in Lituania), individuato quale datore di lavoro; il legale rappresentante della ditta titolare dell'autorizzazione al trasporto eccezionale; il legale rappresentante della ditta incaricata della scorta tecnica, individuata quale datore di lavoro; il capo scorta tecnica; due autisti. Si procede per disastro ferroviario colposo, per omicidio stradale, per lesioni personali stradali gravi o gravissime e lesioni colpose, nonché (nei confronti dei due datori di lavoro) per la violazione delle norme in materia di sicurezza e salute sul lavoro ai sensi del D.Lgs. 81/2008 in relazione all'omessa adozione del documento di valutazione dei rischi e per non aver assicurato ai lavoratori la corretta informazione sui rischi specifici oggetto dell'attività. Il procedimento pende in fase di udienza preliminare innanzi il GUP di Ivrea. Trenitalia SpA si è costituita parte civile nei confronti di tutti gli imputati. Il GUP ha ammesso tutte le parti civili e ha disposto la citazione delle società responsabili civili. Trenitalia SpA ha citato tutte le società coinvolte e la compagnia assicuratrice lituana della ditta trasportatrice;

- il procedimento penale n. 6662/2017 RGNR e n. 23758/2019 RG GIP Tribunale di Napoli, interessante la società Trenitalia SpA, è stato aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso all'operatore della manutenzione presso l'IMC di Napoli il 7 agosto 2016. Nel procedimento risultano imputati alcuni dirigenti/dipendenti della società per il reato di omicidio colposo commesso con la violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Il procedimento è pendente nella fase dibattimentale;

- il procedimento penale n. 4153/2016 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari nei confronti dell'ex Amministratore Unico della FSE Srl e di altri soggetti. I fatti contestati attengono a vari episodi di bancarotta fraudolenta documentale, societaria e patrimoniale che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla successiva procedura concordataria di FSE Srl. Nell'ambito del procedimento penale sono state individuate dalla Procura come parti offese anche FSE Srl e FS SpA che si sono costituite parti civili. Pende attualmente la fase dibattimentale. Si evidenzia che nel corso dell'udienza preliminare due posizioni sono state stralciate dal procedimento principale n. 4153/2016 RGNR – Procura di Bari per un'ipotesi di nullità; il procedimento nei confronti dei suddetti imputati (n. 6463/2018 R.G.GIP), pertanto, è stato stralciato ed allo stato pende in fase dibattimentale;

- nell'ambito del procedimento penale n. 4877/18 RGNR, stralcio del procedimento penale principale per bancarotta n. 4153/2016 RGNR sopra citato, sono contestati nei confronti dell'ex Amministratore Unico di FSE, dell'amministratore delegato pro tempore di BNL, del Responsabile Mercato Pubblica Amministrazione Direzione Centrale di BNL di Roma e di altri funzionari dell'istituto bancario BNL i reati di "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore BNL" e di "bancarotta fraudolenta impropria per effetto di operazioni dolose". FSE Srl e Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono costituite parti civili nel presente procedimento unitamente al MIT e a Regione Puglia. Pende attualmente in fase dibattimentale dinanzi al Tribunale di Bari in composizione collegiale. Uno degli imputati, funzionario di BNL, ha richiesto la definizione del procedimento nelle forme del rito abbreviato ed il relativo giudizio è attualmente in corso;

- il procedimento penale n. 8790/2016 RGNR – Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce è stato iscritto per i reati di omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) e lesioni personali stradali (art. 590 bis c.p.) nei confronti di un dipendente di FSE Srl per il sinistro occorso in data 1° agosto 2016 mentre si trovava alla guida dell'autobus di linea della società. La società è stata citata, unitamente alla compagnia di assicurazione, quale responsabile civile nel procedimento in questione. In data 5 giugno 2019 il Giudice ha assolto l'imputato e conseguentemente ha escluso

ogni responsabilità di FSE Srl perché il fatto non costituisce reato. A seguito di impugnazione della sentenza di primo grado da parte della difesa della parte civile, pende il giudizio di appello;

- il procedimento penale n. 5926/2015 RGNR DDA è stato avviato dalla Procura della Repubblica di Reggio Calabria in relazione a due appalti, il primo aggiudicato da Anas SpA avente ad oggetto i "lavori di manutenzione straordinaria del sovrappasso di Via Casa Savoia di Gallico (ex S.S. n. 184 Gamberie) al Km 438+000 dell'ASR", il secondo aggiudicato da RFI SpA riguardante "i lavori di realizzazione della fermata di Pentimele della Metropolitana di superficie". Risultano coinvolte alcune imprese esecutrici dei lavori e anche sei dipendenti di Anas SpA, a cui vengono contestati reati di associazione a delinquere anche di stampo mafioso (art. 416 e 416 bis c.p.), corruzione impropria, induzione indebita (art. 319 e 319 quater c.p.), abuso di ufficio e truffa (art. 323 e 640 c.p.). In data 12 marzo 2020 si è aperta l'udienza preliminare, nel corso della quale Anas SpA, identificata persona offesa, si è costituita parte civile e n. 5 persone fisiche, su n. 20 imputati, hanno richiesto il giudizio abbreviato. La fase innanzi al Giudice dell'udienza preliminare si è conclusa all'udienza del 22 gennaio 2021, con il rinvio a giudizio di n. 15 imputati, per i quali pende ora il dibattimento di primo grado. Anche il giudizio abbreviato si è concluso nella medesima data di udienza con l'emissione di n. 2 sentenze di condanna, a carico di soggetti esterni ad Anas SpA, e n. 4 sentenze di assoluzione, di cui una a favore di un dipendente Anas SpA, a seconda dei diversi capi di imputazione contestati ai n. 5 imputati che avevano richiesto il rito alternativo.

Procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie

Sconto K2 ex DM 44T/2000. Il contenzioso si inserisce nell'ambito delle controversie relative all'applicazione del cd. "Sconto K2" - introdotto dal DM n. 44/T del 22 marzo 2000 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva disposto l'inapplicabilità in assenza di contributi da parte dello Stato (DM n. 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 n. 92/T con sentenza n. 1110/2013. Attualmente è in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia SpA innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI SpA il pagamento delle somme dovute a titolo di "Sconto K2", a fronte dell'annullamento del suddetto DM n. 92/T. Nell'ambito di tale giudizio, il Giudice ha consentito a RFI SpA di chiamare in causa il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché il Ministero dell'economia e delle finanze per garanzia e manleva delle somme - a titolo di "Sconto K2" - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia SpA. Entrambi i Ministeri si sono costituiti ritualmente e congiuntamente. RFI SpA ha - tra l'altro - eccepito il difetto di legittimazione attiva e, comunque, il difetto di titolarità in capo a Trenitalia SpA del credito da indebito per la quota di "Sconto K2" relativa ai servizi prestati per il trasporto merci, in ragione della scissione societaria tra Trenitalia SpA e Mercitalia Rail Srl aventi ad oggetto l'assegnazione, con effetto dal gennaio 2017, del ramo d'azienda "merci" in favore di Mercitalia Rail Srl. Quest'ultima società, con atto notificato nel 2019, è intervenuta in giudizio. In data 1° marzo 2023 è stata emessa favorevole sentenza in primo grado con la quale il Tribunale di Roma ha accolto la domanda promossa da Trenitalia SpA nei confronti di RFI SpA a titolo di restituzione somme indebitamente pagate dalla società e ha condannato RFI SpA al pagamento, a titolo di ripetizione dell'indebito in favore di Trenitalia SpA, della somma di 144.517.283,00 euro oltre interessi, nonché al pagamento delle spese di giudizio. Ad analoga conclusione, il Tribunale è giunto per la domanda giudiziale afferente la quota parte di Mercitalia Rail Srl (inizialmente cumulata a quella di Trenitalia SpA), condannando RFI SpA al pagamento della somma di 91.315.687,00 euro oltre interessi e spese di giudizio. Avverso la sentenza, RFI SpA, oltre a dare luogo a tutte le opportune azioni in sede giudiziaria, avvierà le interlocuzioni formali volte alla definizione di un percorso finalizzato al reperimento delle risorse in ambito governativo in relazione a quanto eventualmente dovuto.

Ricorsi inerenti la procedura di gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regione Toscana. Con ricorso, presentato in data 15 aprile 2016, la società consortile Mobit Scarl (che riunisce oltre a Busitalia Sita Nord Srl altri operatori di TPL del territorio toscano), ha impugnato presso il TAR Toscana il provvedimento con il quale la Regione ha disposto l'aggiudicazione definitiva della gara a favore dell'unico altro partecipante, la società Autolinee Toscane SpA (di seguito AT). La gara concerneva l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori due anni, del valore complessivo di circa 4 miliardi di euro. AT, costituitasi a sua volta in giudizio, ha proposto ricorso incidentale per ottenere l'esclusione dalla gara del consorzio Mobit. Con sentenza n. 1548/2016 del 28 ottobre 2016, il TAR Toscana, accogliendo i due ricorsi, ha annullato l'atto di aggiudicazione della gara ed ha decretato che entrambi i ricorrenti non hanno presentato offerte rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida predisposte dalla Regione per l'elaborazione del piano economico finanziario. Avverso la sentenza n. 1548/2016 Mobit, AT e la Regione hanno proposto appello al Consiglio di Stato. Nel corso del giudizio, il Consiglio di Stato, con ordinanza del 6 aprile 2017, ha disposto la rimessione alla Corte di Giustizia UE di alcune questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto rilevanti ai fini della causa. Immediatamente dopo la notifica dei ricorsi in appello contro la sentenza del TAR, la Regione Toscana, nel dicembre 2016, aveva riaperto la gara invitando i due concorrenti a produrre un nuovo PEF a corredo delle offerte già presentate. Tale provvedimento è stato impugnato da Mobit presso il TAR Toscana che, con sentenza del 14 giugno 2017, ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato. Con sentenza n. 8411 dell'11 dicembre 2020 il Consiglio di Stato ha respinto gli appelli presentati da Mobit avverso le due sentenze del TAR Toscana del 28 ottobre 2016 e del 14 giugno 2017. Nelle more dei giudizi sopra indicati, la Regione Toscana ha disposto una nuova aggiudicazione definitiva in favore di AT. Anche tale provvedimento è stato impugnato da Mobit dinanzi al TAR Toscana che, con sentenza n. 344/2020 del 19 marzo 2020, ha respinto il ricorso. La sentenza del TAR è stata impugnata da Mobit presso il Consiglio di Stato che, con sentenza del n. 4779/2021 del 21 giugno 2021, ha respinto l'appello confermando l'aggiudicazione in favore di AT. Avverso tale sentenza Mobit ha proposto ricorso per revocazione ex art. 106 c.p.a. e ricorso per Cassazione ex art. 111 Cost., 110 c.p.a. e 362 c.p.c. Con sentenza n. 5174 del 23 giugno 2022 il Consiglio di Stato ha dichiarato inammissibile il ricorso per revocazione. In data 6 dicembre 2022 si è tenuta l'adunanza in camera di consiglio della Corte di Cassazione per la discussione del ricorso. Si è in attesa della sentenza.

Procedimento AGCM A536. Con delibera adottata il 3 giugno 2020, l'AGCM ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti del consorzio ONE Scarl, composto da 26 operatori, tra i quali Busitalia Sita Nord Srl e Ataf Gestioni SpA, contestando la presunta violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea in materia di abuso di posizione dominante in relazione a una presunta strategia ostruzionistica e dilatoria consistente nel mancato trasferimento di informazioni e dati necessari, nonché nella mancata attuazione degli atti propedeutici al trasferimento dei beni essenziali ai fini del subentro del nuovo aggiudicatario nella gestione dei servizi di TPL oggetto della procedura di gara indetta dalla Regione Toscana. In considerazione della particolare urgenza, l'AGCM ha ritenuto di dover adottare misure cautelari inaudita altera parte, richiedendo la trasmissione, da parte degli operatori uscenti, ciascuno per la parte di competenza, di dati e informazioni necessari per il trasferimento dei beni essenziali, di cui l'Autorità avrebbe rilevato la mancanza, in modo da consentire il subentro del nuovo aggiudicatario nella gestione dei servizi nella data programmata dalla Regione. Tutti i soggetti interessati hanno dato puntuale attuazione alle misure ordinate dall'Autorità. Con delibera assunta in data 21 giugno 2022 l'AGCM ha adottato il provvedimento di conclusione del procedimento accertando l'esistenza di un abuso di posizione dominante commesso dalla maggior parte delle società coinvolte nel procedimento e irrogando alle medesime alcune sanzioni amministrative pecuniarie. Le sanzioni amministrative irrogate direttamente alla società Busitalia Sita Nord Srl, alla sua controllata Ataf Gestioni Srl, nonché alle rispettive società consorziate delle stesse,

hanno comportato un impatto complessivo negativo di 0,9 milioni di euro. Le società sanzionate hanno impugnato il provvedimento in questione dinanzi al TAR del Lazio. L'udienza di discussione non è stata ancora fissata.

Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 70/2014. Nel rinviare alle precedenti informative per la dettagliata descrizione dei ricorsi in questione, si rappresenta che i ricorsi in primo grado avverso la Delibera ART n. 70/2014 sono stati tutti respinti e sono attualmente pendenti i giudizi d'appello promossi da RFI SpA, Italo-NTV SpA, GS Rail SpA e GS Retail SpA. L'appello di Grandi Stazioni SpA è stato respinto con sentenza del Consiglio di Stato n. 5534/2019. Per quanto riguarda invece l'appello di RFI SpA, il 9 settembre 2019 il Consiglio di Stato - con la sentenza n. 6108 - ha accolto tale ricorso e, in riforma della sentenza del TAR Piemonte, parzialmente annullato la Delibera ART n. 70/2014. Il giudice di appello, aderendo integralmente alle argomentazioni di RFI SpA, ha espressamente rilevato che il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura riconosciuto dalla suddetta Delibera (i.e. 8,2 euro treno-km) non ricomprendeva pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio. A seguito della suddetta sentenza, Italo-NTV SpA, in data 31 ottobre 2019, ha notificato a RFI SpA un ricorso volto ad ottenere la revocazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 per "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice nel ritenere che l'intera voce relativa alla remunerazione del capitale investito non sarebbe stata ricompresa nel pedaggio per il periodo di vigenza della Delibera ART n. 70/14. Aderendo a tale impostazione anche l'ART si è inserita nel sopra indicato giudizio notificando a RFI SpA, in data 26 novembre 2019, un ricorso per revocazione incidentale con "istanza di sospensione" degli effetti della sentenza del Consiglio di Stato, per motivi parzialmente analoghi a quelli rappresentati da Italo-NTV SpA. A seguito del deposito di "note d'udienza" in giudizio da parte di RFI ed ART, il Consiglio di Stato ha disposto il non luogo a provvedere sulla domanda di inibitoria, abbinandola al merito. Si rappresenta inoltre che il 28 novembre 2019 anche Trenitalia SpA ha notificato a RFI SpA un autonomo ricorso per revocazione della sentenza in oggetto, corredato da una "relazione economica" redatta da una società di consulenza, anch'essa evidenziando un "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice. In data 12 novembre 2020 si è tenuta l'udienza di discussione dei ricorsi per revocazione promossi da Italo-NTV, Trenitalia ed ART. Con sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i sopra citati ricorsi per revocazione della sentenza n. 6108/19; il Giudice, in particolare, aderendo alle difese di RFI SpA, ha dichiarato inammissibili tutti i motivi di revocazione. L'ART, con Delibera n. 39 del 25 marzo 2021, ha dunque avviato il procedimento regolatorio, con indizione di consultazione, per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 fissando al 30 aprile 2021 il termine della fase consultiva. In data 17 giugno 2021 è stata pubblicata la Delibera n. 88/2021 con cui l'ART ha concluso il procedimento di cui sopra, fissando i criteri per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015. Detta Delibera è stata impugnata con ricorso straordinario al Capo dello Stato dall'Impresa Italo-NTV in data 15 ottobre 2021, successivamente trasposto al TAR Piemonte a seguito delle opposizioni notificate da RFI SpA e dall'ART. L'ART, in data 23 dicembre 2019, ha notificato a RFI SpA anche un ricorso presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza n. 6108/2019 sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione da parte del Consiglio di Stato che avrebbe invaso arbitrariamente il campo di attività riservato all'ART attraverso l'esercizio di poteri di cognizione e di decisione non previsti dalla legge. All'iniziativa dell'ART hanno aderito anche Trenitalia e Italo-NTV, per il tramite di ricorsi incidentali. L'ART, con la Delibera n. 88/21, ha espressamente sancito che l'ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 non comporta acquiescenza e che "*se la Corte di Cassazione dovesse annullare la sentenza, decadrebbero anche il provvedimento esecutivo dell'Autorità e gli effetti economici sino a quel momento dallo stesso prodotti*". Il 15 novembre 2021, la Procura Generale della Corte di Cassazione ha depositato le proprie conclusioni, richiedendo alla Corte di Cassazione di voler rigettare i ricorsi promossi da ART, Italo-NTV e Trenitalia in quanto inammissibili e comunque non fondati. A valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 14 dicembre 2021, la Corte di Cassazione, con Ordinanza n.

5627 del 21 febbraio 2022, ha dichiarato inammissibile il ricorso dell'ART, nonché quello incidentale proposto da Trenitalia ed il controricorso di NTV. In particolare, la Cassazione ha evidenziato come il motivo di ricorso dell'ART si traduceva "*in una critica del percorso decisorio del Consiglio di Stato*" che anche qualora avesse fatto emergere conclusioni errate, si sarebbe risolto in un *error in iudicando*, non sindacabile dinanzi alla Corte, laddove il controllo delle Sezioni Unite deve avere ad oggetto esclusivamente "*la verifica dell'osservanza dei limiti esterni della giurisdizione e non si estende ad asserite violazioni di legge sostanziale o processuale, concernenti entrambe il modo di esercizio della giurisdizione speciale*". Ad avviso della Corte, pertanto, nessuna illegittima sostituzione del potere giurisdizionale si è ravvisato nel caso di specie, anche in considerazione dei profili concernenti le attività delle Autorità indipendenti caratterizzate da elevati tassi di discrezionalità tecnica nell'esercizio delle loro funzioni. Resta dunque confermato il principio sancito dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 nonché gli effetti economici discendenti dall'applicazione dei principi di cui alla Delibera ART n. 88/2021. Per completezza di informativa, si fa infine presente che risulta ancora prendente l'appello promosso da Italo-NTV SpA innanzi al Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR n. 1239/2017 che ha rigettato il suo originario ricorso avverso la Delibera ART n. 70/14. In tale giudizio è stata recentemente adottata un'ordinanza istruttoria con cui è stata disposta un'attività di verificazione in merito all'ammontare del canone di utilizzo dell'infrastruttura. A seguito della camera di consiglio tenutasi in data 16 dicembre 2021, il Consiglio di Stato ha nominato come verificatore il Direttore del Dipartimento di Ingegneria dell'Impresa presso l'Università di Roma Tor Vergata, con facoltà di delega ad altro docente del dipartimento. Il Consiglio di Stato all'udienza del 2 febbraio 2023, in considerazione del mancato espletamento dell'incarico da parte del verificatore, ha revocato l'ordinanza n. 5535/2019 (con cui era stata ordinata la verificazione) e disposto, in luogo della verificazione, una consulenza tecnica d'ufficio. Il CTU dovrà rispondere ai medesimi quesiti già determinati con l'ordinanza n. 5535/2019, depositando la propria relazione finale entro il 31 luglio 2023.

Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 96/2015. Rinviando alle precedenti relazioni per maggiori dettagli, si evidenzia che in data 7 gennaio 2020 il TAR Piemonte, con sentenze nn. 19, 23 e 25, ha definito i ricorsi proposti dalle imprese ferroviarie internazionali OBB, SNCF e DB Bahn contro le delibere ART nn. 96/2015, 72/2016 e 75/2016 (e successive). In particolare, il TAR ha respinto i motivi di ricorso volti a censurare la determinazione della componente A) del canone (relativa alla determinazione dei costi diretti del gestore) e la competenza dell'ART a determinare la componente B) del canone (relativa a sovracanoni o mark-ups). Il giudice amministrativo ha invece ritenuto fondate le censure con le quali è stata denunciata una carenza di istruttoria nella valutazione dell'ART circa la scelta di applicare un maggior canone (nell'ambito della componente B) alle reti Open Access internazionali. In sostanza, non sarebbe chiaro sulla base di quali elementi istruttori e di quali motivazioni l'ART ha avallato l'assunto per cui l'Open Access internazionali, in termini generali, potesse sopportare un sovracanone rispetto a quello nazionale. Conseguentemente, è stato disposto l'avvio di un nuovo procedimento regolatorio da parte dell'Autorità, la quale ha provveduto in tal senso con l'emanazione della Delibera n. 28 del 30 gennaio 2020, volta ad acquisire gli elementi necessari per giustificare l'applicazione del sovracanone per il segmento Open Access internazionali. Con Delibera n. 175 del 16 dicembre 2021 l'ART ha concluso il procedimento in questione sancendo che la differenza fra la componente B) del canone prevista da RFI SpA per il segmento Open Access Internazionali e quella prevista per il segmento Open Access nazionali Basic non risulta giustificata. È stato dunque prescritto a RFI SpA di:

- ricomputare il canone relativo al PMdA per il periodo 2018-2021, attribuendo alla componente B1 del canone medesimo, applicata ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri del segmento di mercato Open Access internazionali, il medesimo livello tariffario previsto per l'analoga componente applicata al segmento di mercato Open Access nazionali Basic;

- in esito alla indicata ricomputazione, di provvedere ai conseguenti conguagli in favore dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle sentenze del TAR Piemonte 7 gennaio 2020, nn. 19, 23 e 25, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative.

Con riguardo al pedaggio afferente al PMdA, è stato inoltre previsto che a partire dal 1° gennaio 2022 ogni treno del segmento Open Access internazionali circolante su tratte della rete con velocità superiore a 250 km/h debba essere assimilato, in riferimento al calcolo della componente B) del canone, al segmento Open Access Premium, mentre ogni altro treno deve essere assimilato al segmento Open Access Basic. In riferimento alla necessità, di cui all'art. 16 del D.Lgs. 112/2015, di assicurare l'equilibrio dei conti del Gestore dell'Infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, è stato prescritto a RFI SpA di appostare una specifica posta figurativa pari alla differenza di ricavi derivante dall'applicazione dei conguagli sopra indicati, nonché dalla revisione dei canoni, da distribuire sulla componente B) del canone unitario che verrà applicata ai servizi di trasporto ferroviari passeggeri operanti in regime di mercato Open Access circolanti sull'intera rete ferroviaria nazionale nel corso del periodo regolatorio 2023-2027, sulla base dei volumi di traffico complessivi previsti in ordine a tali servizi di trasporto per il medesimo periodo. Detta Delibera n. 175/2021 è stata impugnata dalle imprese ferroviarie Trenitalia SpA e Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA.

Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 43/2019. L'ART con la Delibera n. 43/2019, pubblicata in data 18 aprile 2019, ha concluso il procedimento avviato con Delibera n. 138/2017 relativo all'ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte n. 1097 e n. 1098 del 2017 concernenti la revisione del sistema tariffario di RFI SpA. Detta Delibera n. 43/2019 è stata impugnata innanzi al TAR Piemonte da un gruppo di IF del settore merci (notificato a RFI SpA in data 17 giugno 2019) nonché da Trenitalia SpA con ricorso straordinario innanzi al Capo dello Stato (notificato a RFI SpA in data 14 giugno 2019) e successivamente trasposto dinanzi al TAR Piemonte a seguito di atto di opposizione dell'ART. Per quanto riguarda il ricorso promosso dalle IF merci, il TAR Piemonte, con ordinanza del 29 giugno 2021, ha disposto una verificazione e, con ordinanza del 27 gennaio 2022, ha nominato quale organismo verificatore il dipartimento di ingegneria dell'Università di Parma, con il quale "*non sussistono situazioni di conflitto derivanti da incarichi professionali in essere con le parti in causa*". Le attività di verificazione sono state avviate in data 30 maggio 2022. Il ricorso promosso da Trenitalia SpA, a valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 8 giugno 2021, è stato invece rigettato dal TAR Piemonte con sentenza n. 1136 del 6 dicembre 2021, perché ritenuto infondato. In data 4 marzo 2022 Trenitalia SpA ha impugnato la citata sentenza innanzi al Consiglio di Stato.

Procedimento AGCM A551. Con provvedimento del 19 luglio 2022, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato nei confronti di Trenitalia SpA un procedimento per la presunta violazione dell'art. 102 TFUE in materia di abuso di posizione dominante per condotte afferenti la vendita dei servizi contribuiti (regionali e/o Intercity) in connessione con i servizi Frecce/AV. Il procedimento trae origine dalle segnalazioni del competitor sul mercato dei servizi AV che lamenta, a fronte di specifiche richieste ed all'esito di una complessa negoziazione (giunta a conclusione il 28 giugno scorso, con la firma di un accordo con Trenitalia SpA), il persistere dell'impossibilità di replicare l'offerta di Trenitalia sui propri sistemi di vendita (se non a costi più elevati) – segnatamente, l'offerta, in un'unica soluzione, di servizi contribuiti in connessione con i servizi Italo – con conseguente pregiudizio della concorrenza sui mercati AV. Secondo le prime valutazioni dell'Autorità, Trenitalia SpA avrebbe posto in essere un "rifiuto costruttivo" a contrarre, dapprima ritardando ingiustificatamente la trattativa con il concorrente e successivamente imponendo condizioni irragionevoli per l'accesso alla vendita dei servizi contribuiti, gestiti in via esclusiva in forza dei contratti di servizio pubblico. Il termine di conclusione del procedimento è fissato, ad oggi, al 31 ottobre 2023. Lo scorso 2 novembre, tuttavia, Trenitalia SpA ha proposto un set di impegni ai sensi dell'art. 14-ter della Legge n. 287/1990 – successivamente

integrato all'esito del rituale market test, ed attualmente in corso di valutazione – volto a rimuovere le preoccupazioni concorrenziali manifestate in fase di avvio del procedimento. Nel caso in cui l'Autorità ritenesse tali impegni idonei a rimuovere le criticità inizialmente riscontrate, provvederà a renderli vincolanti, chiudendo il procedimento senza accertamento dell'infrazione.

Procedimento dell'Autorità della concorrenza ellenica nei confronti di Trainose. In data 31 marzo 2021 l'Autorità della concorrenza ellenica ha trasmesso a Trainose (ora Hellenic Train) una richiesta di informazioni a fronte della segnalazione con cui Rail Cargo Logistics Goldair lamenta l'adozione di alcune condotte - alcune delle quali riguardanti la politica commerciale e i prezzi applicati dalla società - integranti un presunto abuso di posizione dominante sul mercato del trasporto ferroviario di merci. In data 2 giugno 2022 l'Autorità ha condotto un accertamento ispettivo presso gli uffici di Trainose. L'istruttoria è in corso.

Casi UE SA 32179/SA 32953. Come noto, il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

1. alcune operazioni di asset allocation infragruppo (caso SA 32179); e
2. le compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di asset allocation, interne al Gruppo FS Italiane, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA (ora Mercitalia Logistics SpA). In particolare, si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 – 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, a partire dall'ultima parte del 2017 la Commissione europea ha ripreso l'esame di entrambi i dossier. In considerazione, pertanto, dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, si precisa, in continuità con le valutazioni effettuate negli esercizi precedenti e tenuto conto anche del parere di autorevoli professionisti specificamente incaricati, che con riferimento a entrambi i dossier si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale. Si osserva inoltre che, con riferimento al caso SA 32179, l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti esclusivamente interni al Gruppo FS Italiane; mentre, con riguardo al caso SA 32953, non è a tutt'oggi ancora possibile effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2022 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 2022, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Informazione ad uso interno

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, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli asset e delle risorse 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.

Informazione ad uso interno

Evoluzione prevedibile della gestione

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Il quadro macroeconomico è condizionato dall'evoluzione del conflitto in Ucraina, durata e intensità della guerra, che continua a rappresentare un fattore di forte instabilità generando le note criticità relative alle commodities, con particolare riferimento al costo dell'energia, del gasolio e delle materie prime anche in termini di approvvigionamento dei materiali e che ha lasciato l'economia globale con due punti chiave di vulnerabilità: alta inflazione e volatilità dei mercati finanziari.

Il contesto macroeconomico italiano ed europeo, che vede, dopo il forte sviluppo nel 2021, una decelerazione nella crescita del PIL nel 2022 ed una riduzione del ritmo di espansione nel 2023 nonché uno scenario inflattivo in crescita più che significativa nel 2022 ed in flessione nel 2023, ha necessariamente richiesto una riflessione approfondita sull'evoluzione dei settori di riferimento, che, oltre ad aver identificato le azioni per il rilancio, delinea il ruolo che il Gruppo FS potrà giocare per il "Sistema Paese" allo scopo di favorire la mobilità di persone e cose nel prossimo decennio: porre il Gruppo FS al centro dell'ecosistema della mobilità, con l'obiettivo di "abilitare un sistema di infrastrutture resilienti, di mobilità sostenibile e di logistica integrata" e di creare valore per il Sistema Paese.

In considerazione degli scenari sopradescritti e dell'evoluzione attesa, è stato aggiornato il piano industriale FS a dieci anni (2023-2032), che delinea il percorso finalizzato all'obiettivo di rendere il Gruppo più efficace nell'intervenire sul sistema nazionale della mobilità per renderla sempre più sostenibile e integrata, favorendo un riequilibrio modale a favore della transizione green e la sostenibilità sociale, avendo come fattori abilitanti l'innovazione tecnologica e digitale e le persone, insieme a tutti gli stakeholder. Ciò porterà le società del Gruppo, attraverso l'aggiornamento della governance di Gruppo e la costituzione dei quattro Poli di business (Infrastrutture, Passeggeri, Logistico e Urbano) a lavorare in maniera maggiormente sinergica sia nell'ambito dei servizi di trasporto, sia su ferro che su gomma, che nella progettazione, gestione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie e stradali e dei relativi servizi, grazie anche al forte impulso derivante dal PNRR.

Obiettivo condiviso è quello di orientare gli sforzi strategici e operativi di tutte le società del Gruppo, rafforzando le sinergie operative e finanziarie, assicurando l'esecuzione delle opere infrastrutturali ferroviarie e stradali in tempi certi per rendere le infrastrutture sempre più sostenibili, accessibili, efficienti, affidabili, integrate fra loro e resilienti.

Altro obiettivo prioritario è favorire il trasporto collettivo multimodale rispetto al trasporto privato, perseguendo contemporaneamente l'obiettivo sociale di una significativa riduzione delle emissioni CO_2 e, per quanto riguarda il Polo Logistico, incrementare il trasporto merci su ferro che, combinato con un progressivo shift modale punta a raddoppiare la quota di merci su ferrovia nell'arco di un decennio.

Infine, obiettivo trasversale ma parimenti prioritario è aumentare il grado di autonomia energetica del Gruppo FS attraverso lo sviluppo di produzione da fonti rinnovabili, interventi di efficienza energetica, sviluppo di soluzioni innovative (es. energy storage, smart/microgrid, etc.), al fine di sostenere parte del fabbisogno energetico delle società del Gruppo, contribuendo così alla transizione ecologica.

Per raggiungere tutti gli obiettivi prefissati, due sono i fattori abilitanti: infrastrutture digitali e innovazione (con l'obiettivo di realizzare un centro di eccellenza a supporto dei business con piattaforme per l'interconnessione di persone e merci, ponendo l'Italia all'avanguardia nello sviluppo tecnologico applicato alla mobilità sostenibile) e valorizzazione e cura delle persone (con obiettivi di arricchimento delle competenze, sviluppo dei talenti, change management e rafforzamento della leadership).

Il settore ferroviario è uno dei principali protagonisti nello scenario che vede il sistema dei trasporti più connesso, digitale e sostenibile. In tale contesto, il Gruppo FS conferma il ruolo fondamentale nella definizione e nell'attuazione del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), con riferimento, in particolare, agli investimenti previsti nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", destinati per l'80% a interventi di sviluppo e potenziamento della rete

ferroviaria nazionale e regionale. La fase attuale risulta strategica per la trasformazione green e la sostenibilità sociale, ambientale ed economica del Paese grazie al forte impulso derivante dal PNRR, strumento che traccia gli obiettivi, le riforme e gli investimenti che l'Italia intende realizzare con l'utilizzo dei fondi europei di Next Generation EU, grazie ai quali si potrà attenuare l'impatto economico e sociale della pandemia e rendere l'Italia un Paese più equo, ambientalmente sostenibile e inclusivo, con un'economia maggiormente competitiva, dinamica e innovativa.

In ambito internazionale, il Gruppo FS vuole incrementare il presidio, puntando a generare ulteriore valore, nei Paesi in cui è già presente (Francia, Spagna, Germania, Grecia, Olanda e Regno Unito) con i Corridoi Ten-T, lo sviluppo della rete ad Alta Velocità e la piena interoperabilità delle reti europee grazie all'estensione del sistema ERTMS, sia sull'infrastruttura sia sui treni ed esportare know-how anche in nuove frontiere e Paesi europei (dall'Europa dell'Est ai Balcani e al Mediterraneo orientale). Attraverso l'accordo siglato a gennaio 2023 tra Italia e Ucraina sulla cooperazione tecnologica e industriale del post-guerra, Il Gruppo Ferrovie mira ad essere protagonista per la ricostruzione e l'ammodernamento delle infrastrutture in Ucraina.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

La Società – che chiude l'esercizio 2022 in positivo – concentrerà sempre più la sua attività, come previsto dalla nuova governance introdotta con il piano industriale al 2031, sul ruolo di direzione e coordinamento dei processi di Gruppo nell'ottica di supporto alla realizzazione della vision strategica e finanziaria.

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5, comma 1, lett. g), del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della Relazione sulla gestione e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 6 aprile 2023 (di seguito anche la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto ed ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito anche "ISAE 3000 *Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 *Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1 Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.

2 Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.

3 Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.

4 Comprensione dei seguenti aspetti:

- modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
- politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
- principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a).

5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e con il personale di Busitalia Veneto S.p.A., Trenitalia S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Qbuzz BV e Netinera Deutschland GmbH e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo,
  a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili,
  b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per le società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Busitalia Veneto S.p.A., Trenitalia S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Qbuzz BV e Netinera Deutschland GmbH, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco ed in modalità remota nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards").

Le nostre conclusioni sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Roma, 28 aprile 2023

KPMG S.p.A.

Marco Maffei
Socio

Bilancio consolidato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2022

Prospetti contabili consolidati

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2022	2021
Ricavi e proventi		**13.664**	**12.242**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8	13.169	11.835
Altri proventi	9	495	407
Costi operativi		**(13.402)**	**(12.049)**
Costo del personale	10	(4.723)	(4.764)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	11	(1.852)	(1.582)
Costi per servizi	12	(6.340)	(5.616)
Altri costi operativi	13	(239)	(206)
Costi per lavori interni capitalizzati	14	1.702	1.814
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	15	(1.950)	(1.695)
Risultato operativo		**262**	**193**
Proventi e oneri finanziari		**(50)**	**14**
Proventi finanziari	16	108	142
Oneri finanziari	17	(221)	(160)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	18	63	32
Risultato prima delle imposte		**212**	**207**
Imposte sul reddito	19	(10)	(14)
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			
Risultato del periodo delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali			
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**202**	**193**
Risultato netto di Gruppo		204	194
Risultato netto di Terzi		(2)	(1)

Conto Economico complessivo Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2022	2021
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**202**	**193**
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	95	(48)
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	4	8
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita):			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	34	188	30
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		26	8
Differenze di cambio	34	4	(12)
Totale altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio		**291**	**(22)**
Utile/(perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		**493**	**171**
Totale conto economico complessivo attribuibile a:			
Soci della controllante		495	172
Partecipazioni dei terzi		(2)	(1)

*I valori sono esposti al netto dell'effetto fiscale ove applicabile

Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2022	31.12.2021
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	21	47.619	47.049
Investimenti immobiliari	23	1.414	1.477
Attività immateriali	24	2.608	2.560
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	26	833	751
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	27	1.479	1.554
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	28	1.289	993
Attività per imposte anticipate	25	566	546
Crediti commerciali	29	5	5
Altre attività	30	4.609	4.254
Totale		**60.422**	**59.189**
Attività correnti			
Rimanenze	31	2.282	2.251
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	27	2.042	1.613
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	28	315	170
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	32	2.859	2.145
Crediti tributari	33	97	100
Crediti commerciali	29	3.092	2.957
Altre attività	30	5.668	5.662
Totale		**16.355**	**14.898**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	**20**		**16**
Totale attività		**76.777**	**74.103**
Patrimonio Netto e passività			
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	34	39.204	39.204
Riserve	34	(71)	(363)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	34	2.536	2.350
Utile/(Perdita) d'esercizio	34	204	194
Patrimonio Netto del Gruppo	**34**	**41.873**	**41.385**
Utile/(Perdita) di Terzi	35	(2)	(1)
Capitale e Riserve di Terzi	35	197	162
Interessenze di Terzi	**35**	**195**	**161**
Totale		**42.068**	**41.546**
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	36	9.159	8.901
Benefici ai dipendenti	37	756	1.030
Fondi rischi e oneri	38	2.128	2.410
Acconti per opere da realizzare	39	1.362	1.171
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	40	1.410	1.304
Passività per imposte differite	25	665	599
Debiti commerciali	41	7	15
Altre passività	42	126	124
Totale		**15.613**	**15.554**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	36	2.599	2.774
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	38	25	13
Acconti per opere da realizzare	39	482	577
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	40	201	213
Debiti per imposte sul reddito	43	10	6
Debiti commerciali	41	7.696	6.445
Altre passività	42	8.083	6.975
Totale		**19.096**	**17.003**
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	**20**		
Totale passività		**34.709**	**32.557**
Totale Patrimonio Netto e passività		**76.777**	**74.103**

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

	Patrimonio Netto										
		Riserve									
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	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	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1° gennaio 2021	**39.204**	**65**	**5**	**(39)**	**(374)**	**(343)**	**2.956**	**(570)**	**41.247**	**162**	**41.409**
Utile/(Perdita) d'esercizio								194	194	(1)	193
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto			(12)	38	(48)	(22)			(22)		(22)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato			**(12)**	**38**	**(48)**	**(22)**		**194**	**172**	**(1)**	**171**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2				2	(572)	570			
Distribuzione dividendi											
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										2	2
Variazione area di consolidamento							1		1		1
Altri movimenti							(35)		(35)	(2)	(37)
Saldo al 31 dicembre 2021	**39.204**	**67**	**(7)**	**(1)**	**(422)**	**(363)**	**2.350**	**194**	**41.385**	**161**	**41.546**
Saldo al 1° gennaio 2022	**39.204**	**67**	**(7)**	**(1)**	**(422)**	**(363)**	**2.350**	**194**	**41.385**	**161**	**41.546**
Utile/(Perdita) d'esercizio								204	204	(2)	202
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto			4	192	95	291			291		291
Utile/(Perdita) complessivo rilevato			**4**	**192**	**95**	**291**		**204**	**495**	**(2)**	**493**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente							194	(194)			
Distribuzione dividendi										(2)	(2)
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										21	21
Variazione area di consolidamento				1		1	(10)		(9)	19	10
Altri movimenti							2		2	(2)	
Saldo al 31 dicembre 2022	**39.204**	**67**	**(3)**	**192**	**(327)**	**(71)**	**2.536**	**204**	**41.873**	**195**	**42.068**

Rendiconto finanziario consolidato

valori in milioni di euro

	2022	2021
Utile/(perdita) di esercizio	**202**	**193**
Imposte sul reddito	10	14
Proventi/Oneri finanziari	113	18
Ammortamenti	1.655	1.594
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	(63)	(32)
Accantonamenti e svalutazioni	489	580
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(108)	(126)
Variazione delle rimanenze	(11)	162
Variazione dei crediti commerciali	(130)	(420)
Variazione dei debiti commerciali	1.183	846
Variazione delle altre passività	1.113	1.785
Variazione delle altre attività	(346)	(1.611)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(605)	(515)
Pagamento benefici ai dipendenti	(225)	(198)
Variazione cassa attività/passività destinate alla vendita	15	
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(73)	(59)
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	(1)	(14)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	**3.218**	**2.217**
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	(7.580)	(9.561)
Investimenti immobiliari	(41)	(24)
Investimenti in Attività immateriali	(312)	(275)
Investimenti in partecipazioni	(429)	(191)
Investimenti al lordo dei contributi	**(8.361)**	**(10.051)**
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	5.952	7.646
Contributi-Investimenti immobiliari		
Contributi-Attività immateriali		9
Contributi-Partecipazioni	426	182
Contributi	**6.379**	**7.837**
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	141	84
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	7	6
Disinvestimenti in Attività immateriali	1	
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	13	19
Disinvestimenti	**162**	**109**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	**(1.820)**	**(2.105)**
Canoni per leasing finanziario	(235)	(177)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	395	1.090
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(359)	(984)
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	(256)	238
Contributi c/impianti su finanziamenti	(105)	504
Variazione delle attività finanziarie	(129)	55
Variazione delle passività finanziarie	30	12
Dividendi	(2)	
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da op. straord	6	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	**(655)**	**738**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	**744**	**850**
Disponibilità liquide a inizio periodo	**2.108**	**1.258**
Disponibilità liquide a fine periodo	**2.852**	**2.108**
di cui saldo del c/c intersocietario	(6)	(37)

Note esplicative al Bilancio consolidato

1. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.
La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS Italiane", 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 internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (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 Italiane 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 Italiane 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 2021 ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai

principi di nuova adozione. Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2022 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori del 31 dicembre 2021.

Gli Amministratori, in data 6 aprile 2023, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 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 6 aprile 2023, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società KPMG SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2014-2022.

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.

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 attività acquisite

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

In data 11 dicembre 2022, il Gruppo ha acquisito, attraverso un accordo contrattuale senza trasferimento di corrispettivo, il controllo della società ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, compagnia ferroviaria che gestisce vari contratti di trasporto nella Germania dell'Est, e della sua controllata (100%) ODIG Ostdeutsche Maintenance Company mbH, che gestisce officine per la manutenzione dei veicoli ferroviari prevalentemente a servizio della controllante. Entrambe le società erano già consolidate con il metodo del patrimonio netto.

Il controllo è stato acquisito attraverso un accordo tra soci, in base al quale il Gruppo assume da solo tutti i rischi ed i benefici del contratto di trasporto "Netz-Elbe-Spree Los 1", che rappresenta una parte rilevante dell'attività di ODEG. Per effetto di tale accordo, i presupposti per il consolidamento integrale ai sensi dell'IFRS 10 sono stati soddisfatti dalla data in cui il suddetto contratto di trasporto è entrato in operatività (11 dicembre 2022).

Il controllo di ODEG così acquisito amplia e consolida il raggio d'azione del Gruppo nella parte nord-orientale della Germania.

La tabella seguente mostra l'ammontare del fair value delle attività acquisite e delle passività assunte a seguito dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – Business Combination ("Aggregazione aziendale realizzata in più fasi" ai sensi dell'IFRS 3.41-42A e "Aggregazione aziendale senza trasferimento del corrispettivo" ai sensi dell'IFRS 3.43-44).

valori in milioni di euro

Attività nette identificabili al fair value	
Attività	
Immobili, Impianti e Macchinari	132
Attività Immateriali	66
Attività per imposte anticipate	34
Rimanenze	14
Crediti commerciali	22
Attività Finanziarie	8
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	45
Altre Attività	16
Totale Attività	**337**
Passività	
Finanziamenti a medio/lungo termine	31
Passività Finanziarie correnti e non correnti	113
Fondi rischi ed oneri	15
Passività per imposte differite	52
Debiti commerciali	67
Altre passività	6
Totale Passività	**284**
Totale attività nette identificabili al fair value	**53**

Gli immobili, impianti e macchinari sono costituiti principalmente da diritti d'uso di veicoli ferroviari, valutati in accordo a quanto previsto dall'IFRS 16. Per le altre categorie di immobili, impianti e macchinari la valutazione è stata effettuata tenendo conto dei prezzi di mercato per elementi simili ove disponibili e, ove applicabile, dei costi di sostituzione ammortizzati.

Nell'ambito di tale valutazione è stato capitalizzato tra le immobilizzazioni immateriali un portafoglio ordini pari a 65 milioni di euro e tra le passività è stato rilevato un fondo oneri per contratti onerosi pari a 5 milioni di euro. Tali poste sono state valorizzate applicando la metodologia dei flussi di cassa relativi alla pianificazione di medio periodo delle commesse delle società acquisite. In particolare, è stato preso in considerazione il portafoglio ordini senza considerare opzioni di estensione basate sui termini contrattuali concordati. Il portafoglio ordini è ammortizzato a quote costanti lungo la corrispondente durata residua degli ordini. L'accantonamento risultante viene rimisurato ad ogni data di bilancio nei periodi successivi.

Le rimanenze sono costituite principalmente da parti di ricambio dei mezzi e da altri attrezzi e sono state determinate sulla base di prezzi di acquisto stimati nel normale svolgimento dell'attività.

La maggior parte dei crediti acquisiti deriva dai servizi di trasporto resi; la maggior parte dei creditori appartengono al settore pubblico (enti pubblici, associazioni di trasporto, ecc.) e questo motivo si assume un rating creditizio molto buono e si prevede che nessun flusso di cassa contrattuale sarà irrecuperabile.

L'avviamento di 9 milioni di euro deriva dall'eccedenza del fair value della partecipazione detenuta in ODEG rispetto al valore delle attività nette identificabili. Il fair value della partecipazione detenuta in ODEG è stato valutato in 51 milioni di euro; la valutazione si è basata sui flussi di cassa futuri, quantificati sulla base della pianificazione a medio termine della società acquisita e sui fattori di attualizzazione dipendenti dal mercato. Per effetto della rivalutazione al fair value della partecipazione ante aggregazione nella società acquisita, è stata rilevata una plusvalenza pari a 47 milioni di euro nella voce "Altri proventi" del conto economico.

Le quote di minoranza sono state quantificate in 11 milioni di euro.

L'avviamento risultante è stato rilevato, applicando il metodo del full goodwill, come segue:

valori in milioni di euro

Avviamento	
Fair Value della partecipazione precedentemente detenuta in ODEG	51
Valore minorities	11
Totale attività nette identificabili al fair value	-53
Totale Avviamento	**9**

L'avviamento deriva dalla capacità della società acquisita, in collaborazione con il gruppo, di continuare i contratti in essere dopo la scadenza del periodo contrattuale, ma anche di ampliare il perimetro delle operazioni aziendali nel senso di aggiudicarsi altre gare similari.

Tale avviamento non è fiscalmente deducibile.

In considerazione del fatto che la redazione di un conto economico delle società per il periodo dall'11 dicembre al 31 dicembre è tecnicamente estremamente difficoltosa, se ne è rinunciato in considerazione della materialità e significatività, e il consolidamento integrale di ODEG e ODIG viene effettuato convenzionalmente a partire dal 31 dicembre 2022. Per tale motivo non sono inclusi nel conto economico consolidato né i ricavi né gli utili o le perdite delle società acquisite. Gli utili delle due società sono stati invece contabilizzati con il metodo del patrimonio netto fino alla data convenzionale dell'aggregazione aziendale.

Operazioni straordinarie avvenute nel corso dell'esercizio

In data 17 gennaio 2022, l'Assemblea straordinaria di Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA ha deliberato un ulteriore aumento di capitale per l'importo massimo di 150 milioni di euro, da eseguirsi entro il 31 dicembre 2022, mediante emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione ai soci. RFI SpA ha effettuato nel corso del periodo versamenti in conto capitale per complessivi 140 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 90,34%.

In data 3 febbraio 2022 la controllata Prignitzer Eisenbahn GmbH appartenente al Gruppo Netinera ha ceduto a terzi le restanti quote della Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH (49%), quindi a partire da tale data la società non fa più parte del Gruppo.

In data 10 marzo 2022 è stato deliberato lo scioglimento e messa in liquidazione della società FS Italian Railways Thailand Ltd.

In data 18 luglio 2022 è stata deliberata la messa in liquidazione della società Anas Concessioni Autostradali SpA.

In data 5 settembre 2022 ha avuto efficacia la fusione per incorporazione di Sippel Travel GmbH in Autobus Sippel GmbH.

In data 28 ottobre 2022 l'assemblea di NUGO SpA in Liquidazione ha deliberato l'approvazione del bilancio finale di liquidazione e del piano di riparto con relativa assegnazione al socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA delle somme residue. Il 29 dicembre 2022 la società è stata cancellata dal Registro delle Imprese.

Con atto del 9 novembre 2022 è stata costituita FS Security SpA (100% Ferrovie dello Stato Italiane SpA), avente ad oggetto la prestazione di servizi di sicurezza e vigilanza privata. Con efficacia dal 1° gennaio 2023 si sono perfezionate le operazioni di scissione parziale dei rami "Security/Protezione Aziendale" di Trenitalia SpA e di Rete Ferroviaria Italiana SpA in FS Security SpA.

Nel corso del 2022, l'Assemblea dei soci di Intermodalidad de Levante SA ha deliberato quattro aumenti di capitale per complessivi 44,95 milioni di cui 300 mila euro come capitale sociale e la restante parte a riserva per sovrapprezzo azioni; pe effetto delle operazioni sopracitate, il capitale sociale della società ammonta complessivamente a 1,86 milioni di euro. In data 23 settembre 2022 la società Globalvia Inversiones SAU ha acquistato una partecipazione pari al 24% del capitale della società Intermodalidad de Levante SA dal socio Operador Ferroviario De Levante S.L.. A seguito di tale operazione il capitale di Intermodalidad de Levante SA è suddiviso come segue: 31% OFL, 24% Globalvia SAU e 45% Trenitalia SpA. In data 25 novembre 2022 la società ha iniziato ad operare in Spagna e pertanto da tale data, in considerazione degli accordi sottoscritti dai soci per la gestione della stessa, che la qualificano come controllata ai sensi dell'IFRS 10, è integralmente consolidata nel bilancio del Gruppo FS Italiane.

In data 20 dicembre 2022 l'Assemblea Straordinaria di Mercitalia Logistics SpA ha deliberato un aumento di Capitale Sociale per 482,5 milioni di Euro da attuarsi in via scindibile, in più tranche entro il 31 dicembre 2027, destinati alla ricapitalizzazione della società controllata Mercitalia Rail Srl. Contestualmente, il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto e versato la prima tranche dell'aumento di capitale per un importo di 45 milioni di euro integralmente riversato da Mercitalia Logistics SpA quale aumento di capitale di Mercitalia Rail Srl. Per effetto di quanto sopra, il capitale sociale di Mercitalia Logistics SpA risulta deliberato per 667 milioni di euro e sottoscritto e versato per 230 milioni di euro, mentre il capitale sociale di Mercitalia Rail Srl risulta deliberato per 497 milioni di euro e versato per 59 milioni di euro.

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	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Franco Svizzero	1,00	1,08	0,98	1,03
Sterlina	0,85	0,86	0,89	0,84
Corona Danese	7,44	7,44	7,44	7,44
Corona Svedese	10,62	10,15	11,12	10,25
Dinaro Serbo	117,42	117,55	117,32	117,62
Riyal Saudita	3,94	4,43	4,00	4,25
Lira Turca	17,29	10,26	19,96	15,23

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 riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi 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. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'Attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a Conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del component approach, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

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.

Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA

In applicazione del criterio del component approach il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("cluster") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Per ogni "cluster" sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. componenti da ripristinare: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;
2. componenti usurati: per i quali si procede alla completa sostituzione con "ricambi" presenti nei magazzini;
3. componenti soggetti a restyling per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;
4. componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5/6,5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2; in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3; ed in 23/30 anni per i componenti della categoria 4.

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:

- manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a Conto economico nell'anno di competenza;

- manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2) capitalizzata nell'anno di competenza;
- attività di revamping tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3) capitalizzata nell'anno di competenza.

Le attività di manutenzione di secondo livello, sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni 5/6,5 anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino.

Per quanto concerne invece gli investimenti di revamping, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi:

- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- tutti gli altri interventi di revamping, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.

Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione applicato al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di bilancio. Nel merito, in relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione, quindi della vita utile della stessa, e per tale profilo determinano impatto sul computo del coefficiente di ammortamento. Nell'ipotesi in cui tali contributi a carico dello Stato non fossero previsti, gli ammortamenti della Rete sarebbero calcolati assumendo come coefficiente quello derivante dal rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione ma senza tener conto di quelle correlate alle spese future necessarie per mantenere in efficienza l'infrastruttura nel medesimo periodo (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), applicato al costo ammortizzabile della rete ferroviaria alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti non ancora ammortizzati, compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle attività al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore netto contabile residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 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:

Direttrice	Indicatore di produzione 2022	2021
Rete AV/AC	**2,40%**	**1,71%**
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,40%	2,03%
Tirrenica Nord e affluenze	2,40%	2,25%
Dorsale e affluenze	2,40%	1,99%
Tirrenica Sud	2,40%	2,19%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,40%	2,20%
Rete complementare	2,40%	2,20%

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
Fabbricati	2% - 5%
Impianti e macchinari	5% - 10%
Materiale rotabile	3,3% - 20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5% - 25%
Altri beni	8% - 25%

Beni in leasing

Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione (c.d. *inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali pattuiti) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, il Gruppo verifica se lo stesso contiene o rappresenta un *leasing*.
In particolare, un contratto contiene o rappresenta un *leasing* se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura *leasing* e non *leasing*, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, il Gruppo provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (c.d. *commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando il Gruppo è ragionevolmente certo di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando il Gruppo è ragionevolmente certo di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

Contabilizzazione

Alla data di decorrenza del *leasing*, il Gruppo rileva tra le attività materiali/immateriali e/o tra gli investimenti immobiliari, a seconda della natura del bene oggetto del singolo contratto di *leasing*, l'Attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) e la Passività del *leasing* (*lease liability*), classificata nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti.

L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.

La passività del *leasing* viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti, non ancora versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione il Gruppo utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del *leasing* o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* IBR). I pagamenti dovuti per il *leasing* inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che si ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se si ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che il Gruppo non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing*).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non rifletta il fatto che 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. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del *leasing*.

La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che il Gruppo prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando il Gruppo modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. In caso di rimisurazione della passività del *leasing,* si procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, il Gruppo espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre

passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing* costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.
Il Gruppo ha deciso di non rilevare 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, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori 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.

In veste di locatore, all'inizio del *leasing*, il Gruppo classifica ognuno dei suoi *leasing* come *leasing* finanziario o come *leasing* operativo. A tal proposito valuta, in linea generale, se lo stesso trasferisce sostanzialmente tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà dell'attività sottostante. Il Gruppo rileva i pagamenti ricevuti per *leasing* operativi come proventi con un criterio a quote costanti lungo la durata del *leasing*.

Per quanto riguarda i *sub-leasing*, il Gruppo, in qualità di locatore intermedio, classifica la sua quota nel *leasing* principale separatamente dal *sub-leasing*. A tal fine, classifica il *sub-leasing* con riferimento all'attività per il diritto di utilizzo derivante dal *leasing* principale, piuttosto che facendo riferimento all'attività sottostante. Se il *leasing* principale è un *leasing* a breve termine che il Gruppo ha contabilizzato applicando l'esenzione prevista dal principio, il *sub-leasing* è classificato come *leasing* operativo. In presenza di *sub-leasing*, il *leasing* principale non è mai considerato di modesto valore.

Criterio applicabile prima del 1° gennaio 2019

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 continua ad applicare le regole di contabilizzazione e di esposizione in bilancio previste dallo IAS 17-*Leasing* e dall'IFRIC 4-Determinare se un accordo contiene un *leasing*. In particolare, quindi, con riferimento ai dati comparati al 31 dicembre 2018, le Attività materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a Conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

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 viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le Rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Le Società del Gruppo, a partire dal 1° gennaio 2018, applicano per le riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari", le modifiche apportate dallo IASB al principio IAS 40 e adottate con il Regolamento UE n. 400 del 14 marzo 2018. Conseguentemente tali riclassifiche vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che, di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (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:

a) Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.

I costi delle licenze *software*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata.

I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

b) Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

c) Avviamento

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come Attività immateriale a vita indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

d) Costi di ricerca e sviluppo

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

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;

- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le Attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'Attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a Conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'Attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a Conto economico al momento dell'alienazione.

Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato (*public-to-private*), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- 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; e 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 come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti 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 sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

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 indicazioni che le attività materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne

di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*impairment* test), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Tali flussi finanziari tengono conto dell'andamento economico generale e del settore di appartenenza, dei flussi di cassa prodotti dalla CGU negli ultimi esercizi e dei tassi di crescita previsionali. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* (CGU) cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa CGU a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di CGU sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al Conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

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 verifica della recuperabilità del valore (*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. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Ai fini della conduzione dell'*impairment* test l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole *Cash Generating Unit* (CGU) o a gruppi di CGU che si prevede beneficino delle sinergie della aggregazione, coerentemente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno del Gruppo. L'avviamento relativo ad aziende collegate o controllate non consolidate è incluso nel valore delle Partecipazioni.

Strumenti finanziari

Classificazione e valutazione 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 no (SPPI Test superato).

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

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

a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

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

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

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

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

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

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

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

*c) Attività finanziarie valutate al fair value to profit and loss (*FVTPL)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al *fair value trough other comprehensive income.*

Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Classificazione e valutazione delle Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo

determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando 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*). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine si rimanda alla nota 28. 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, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Fair value hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

Cash flow hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva da *cash flow hedge*"), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "riserva da *cash flow hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a conto economico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di "riserva da *cash flow hedge*" a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come *cash flow hedge* è cessata prospetticamente.

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). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sulla possibile perdita, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel

rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- *Stage* 1: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da paramenti qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage* 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-*month* ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage* 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage* 2*:* comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime* ECL). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *Stage* 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 3:* comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

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.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali *step* operativi:

- distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;

- calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Finanziari: per ogni *cluster*, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Commerciali: per ogni *cluster*, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.

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*.

Determinazione del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento 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. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a Conto economico.

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.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i Prodotti finiti e gli Immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le Materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.
Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.
Le Rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.
In questa voce sono iscritti anche gli Immobili di *trading* che sono 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.

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. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo FS Italiane versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.
Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.
In particolare, si segnala che il Gruppo FS Italiane gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto (TFR). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti 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 Italiane 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, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.
Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I Fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite 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.
Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

Rilevazione iniziale e valutazione successiva

Il Gruppo rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui il Gruppo ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model,* il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation,* v) la rilevazione del ricavo.
I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, il Gruppo rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie

l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. 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, erc.).

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. I ricavi per i servizi di trasporto merci, sia ferro che gomma, sono invece regolati da contratti specifici con il cliente generalmente con previsioni di consegna dei beni franco destino. 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.), le stesse vengono considerate come un'unica *performance obligation* di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio. Le merci sono regolate da *standard* contrattualistici che prevedono sostanzialmente l'obbligazione di trasposto 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*.

I ricavi per i servizi di trasporto CdS sono 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) relativamente ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, ed include il trasporto Regionale, e i treni Intercity giorno e notte.

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 stesse 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).*

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. Le società del Gruppo stimano i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, includono l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se le società risultano finanziate dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanziano (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

Le società capitalizzano i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbero sostenuto se non lo avessero ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevedono di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizzano solo se esplicitamente addebitabili al cliente. Le società capitalizzano i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

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 Italiane 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 Italiane 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 Italiane 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

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli Azionisti 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.

Riconoscimento dei costi

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

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 Italiane.

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 correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel Conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del Conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a Patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del Conto economico complessivo e direttamente al Patrimonio netto. 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 altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico "Altri costi operativi".

Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Le Attività e Passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle Altre attività e passività del Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operations*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività; o
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel Conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel Conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le Attività e le Passività non correnti (o gruppi in dismissione), classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a Conto economico.
Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

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 2022.

Amendments to IFRS 3, IAS 16, IAS 37, Annual Improvements 2018-2020

Il 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- IFRS 3 Business Combination: aggiorna il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard;
- IAS 16 Property, Plant and Equipment: non consente di dedurre dal costo dell'immobilizzazione l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che l'asset sia pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno rilevati a conto economico;
- IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: chiarisce quali voci di costo si devono considerare per valutare se un contratto sarà in perdita;
- Annual Improvements 2018-2020: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, all'IFRS 9 Financial Instruments, allo IAS 41 Agriculture e agli Illustrative Examples che accompagnano l'IFRS 16 Leases.

Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2022. 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 1 Presentation of financial statement and IFRS Practice Statement 2: disclosure of accounting policies; and Amendments to IAS 8 Accounting policies, changes in accounting estimates and errors: definition of accounting estimates

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

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

Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12, lo standard sulle imposte, per precisare come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento.

Le modifiche si applicano dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

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

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 – Defferal of effective Date

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.

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

In data 22 settembre 2022 lo IASB ha emesso Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16) con l'obiettivo di chiarire le modalità di valutazione e contabilizzazione delle operazioni di sale and leaseback per il venditore-locatario che soddisfano i requisiti dell'IFRS 15.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

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, l'impatto della pandemia Covid-19, comunque ancora presente nel corso dell'ultimo anno, le tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina, 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 di tali stime.
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

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane, 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 Italiane e sul mercato, nonché dall'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 dall'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'i*mpairment* 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 dall'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 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 "Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA" 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 SpA (gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e Trenitalia SpA (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 stesso 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 Italiane 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 consolidato del Gruppo FS Italiane.

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 Italiane 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.

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 2022 e 2021:

valori in milioni di euro

2022	Polo Infrastrutture	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	5.490	6.618	931	211	43	1	13.294
Ricavi intersettoriali	1.383	258	151	56	613	(2.091)	370
Ricavi operativi	**6.873**	**6.876**	**1.082**	**267**	**656**	**(2.090)**	**13.664**
Costi operativi	**(6.138)**	**(5.420)**	**(1.018)**	**(218)**	**(691)**	**2.033**	**(11.452)**
EBITDA	**735**	**1.456**	**64**	**49**	**(35)**	**(57)**	**2.212**
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(427)	(1.246)	(182)	(64)	(59)	28	(1.950)
EBIT (Risultato Operativo)	**308**	**210**	**(118)**	**(15)**	**(94)**	**(29)**	**262**
Proventi e oneri finanziari	(3)	(97)	(20)		26	44	(50)
Imposte sul reddito	(6)	(19)	(6)	4	15	2	(10)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**299**	**94**	**(144)**	**(11)**	**(53)**	**17**	**202**

valori in milioni di euro

31.12.2022	Polo Infrastrutture	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale circolante	(887)	270	3	782	451	(214)	405
Capitale immobilizzato netto	39.288	12.395	813	619	190	(429)	52.876
di cui partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	*942*	*180*	*3*			*(292)*	*833*
Altri fondi	(2.252)	(770)	(141)	(146)	(228)	(37)	(3.574)
Attività nette possedute per la vendita							
Capitale investito netto	**36.149**	**11.895**	**675**	**1.255**	**413**	**(680)**	**49.707**
Posizione finanziaria netta	**(585)**	**9.017**	**649**	**(763)**	**(341)**	**(123)**	**7.854**
Mezzi propri	**36.734**	**2.878**	**26**	**2.018**	**754**	**(557)**	**41.853**

valori in milioni di euro

2021	Polo Infrastrutture	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	4.905	5.954	883	82	41	(10)	11.855
Ricavi intersettoriali	1.254	254	153	45	606	(1.925)	387
Ricavi operativi	**6.159**	**6.208**	**1.036**	**127**	**647**	**(1.935)**	**12.242**
Costi operativi	**(5.533)**	**(4.958)**	**(939)**	**(113)**	**(690)**	**1.879**	**(10.354)**
EBITDA	**626**	**1.250**	**97**	**14**	**(43)**	**(56)**	**1.888**
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(352)	(1.198)	(99)	(12)	(57)	23	(1.695)
EBIT (Risultato Operativo)	**274**	**52**	**(2)**	**2**	**(100)**	**(33)**	**193**
Proventi e oneri finanziari	31	(71)	(17)		61	10	14
Imposte sul reddito	(7)	11		(3)	19	(34)	(14)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**298**	**(8)**	**(19)**	**(1)**	**(20)**	**(57)**	**193**

valori in milioni di euro

31.12.2021	Polo Infrastrutture	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale circolante	718	453	50	914	286	(215)	2.206
Capitale immobilizzato netto	39.033	11.643	816	675	198	(114)	52.251
di cui partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	*604*	*144*	*3*				*751*
Altri fondi	(2.566)	(916)	(146)	(177)	(246)		(4.051)
Attività nette possedute per la vendita		16					16
Capitale investito netto	**37.185**	**11.196**	**720**	**1.412**	**238**	**(329)**	**50.422**
Posizione finanziaria netta	**911**	**8.441**	**598**	**(617)**	**(376)**	**(86)**	**8.871**
Mezzi propri	**36.274**	**2.755**	**122**	**2.029**	**614**	**(243)**	**41.551**

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei singoli settori operativi si rinvia alla Relazione sulla gestione.

8. Ricavi delle vendite e prestazioni (13.169 milioni di euro)

Le variazioni intervenute nelle voci che compongono i ricavi delle vendite e prestazioni sono dettagliate nella tabella e nei commenti di seguito esposti.

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Ricavi da Servizi di Trasporto	**6.860**	**5.864**	**996**	**67**	**1.063**
Prodotti del traffico viaggiatori	3.188	2.029	1.159	10	1.169
Prodotti del traffico merci	841	796	45		45
Ricavi da Mercato	**4.029**	**2.825**	**1.204**	**10**	**1.214**
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	478	491	(13)		(13)
Ricavi da Regioni	2.353	2.548	(195)	57	(138)
Ricavi da Contratti di Servizio	**2.831**	**3.039**	**(208)**	**57**	**(151)**
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	**3.603**	**3.054**	**549**		**549**
Altri ricavi da servizi	**604**	**407**	**197**		**197**
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	**30**	**43**	**(13)**		**(13)**
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**11.097**	**9.368**	**1.729**	**67**	**1.796**
Altri ricavi	**2.072**	**2.467**	**(395)**	**(5)**	**(400)**
Totale Ricavi delle vendite e prestazioni	**13.169**	**11.835**	**1.334**	**62**	**1.396**

I "**Ricavi da contratti con i clienti**" fanno registrare, al netto degli effetti della variazione area (67 milioni di euro) relativa al consolidamento della società spagnola Intermodalidad de Levante SA (1 dicembre 2022) ed alla cessione del servizio del TPL in Toscana (1 novembre 2021), un incremento pari a 1.796 milioni di euro.

I "Prodotti del traffico viaggiatori", registrano un incremento di 1.169 milioni di euro, sostanzialmente imputabile alla ripresa della mobilità a seguito dell'alleggerimento e successiva eliminazione dei provvedimenti disposti dalle Autorità competenti per il contenimento dell'emergenza sanitaria Covid-19, nelle seguenti aree di attività:

- settore della media e lunga percorrenza (+732 milioni di euro), in ambito nazionale (+695 milioni di euro), sia nella sua componente mercato (+539 milioni di euro) sia nella sua componente universale (+156 milioni di euro) ed in ambito internazionale (+37 milioni di euro) essenzialmente per l'introduzione sul mercato francese del nuovo business relativo all'alta velocità sulle tratte Milano-Parigi e Parigi-Lione;
- settore del trasporto regionale (+401 milioni di euro) di cui 310 milioni di euro sul mercato nazionale e 91 milioni di euro sul mercato estero (49 milioni di euro sul mercato inglese, 14 milioni di euro sul mercato tedesco e 28 milioni di euro sul mercato greco anche per l'avvio da Maggio 2022 dei nuovi servizi express sulla linea Atene-Salonicco);
- settore del trasporto su gomma (+36 milioni di euro, di cui +12 milioni di euro sul mercato nazionale e +24 milioni di euro sul mercato internazionale - Olanda).

I "Prodotti del traffico merci" evidenziano un miglioramento di 45 milioni di euro imputabile alla graduale ripresa dei traffici sia sul mercato estero (+31 milioni di euro) sia sul mercato nazionale (+14 milioni di euro) nonostante il perdurare del conflitto in Ucraina che ha comportato una scarsità di semiconduttori da trasportare nel settore automotive.

La variazione in diminuzione dei "Ricavi da Contratto di Servizio", che va letta contestualmente all'incremento dei ricavi da mercato per la ripresa del traffico ferroviario e dei contributi ricevuti a titolo di indennizzo di competenza 2021 per il business regionale, al netto degli effetti della variazione dell'area di consolidamento (57 milioni di euro), è pari a 151 milioni di euro ed è riconducibile principalmente alla dinamica di andamento dei Contratti di Servizio (-211 milioni di euro), nonché ad una riduzione dei corrispettivi riconosciuti dal Dipartimento dei Trasporti inglese (-12 milioni di euro) in parte compensati dall'incremento dei corrispettivi garantiti dalle autorità committenti sul mercato nazionale relativamente al business Intercity (+10 milioni di euro) e sul mercato estero (+60 milioni di euro, di cui 23 milioni di euro sul mercato tedesco, 22 milioni di euro sul mercato olandese e 15 milioni di euro sul mercato greco).

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio: per il trasporto viaggiatori	333	348	(15)
Totale	**333**	**348**	**(15)**

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" fanno registrare complessivamente un incremento pari a 549 milioni di euro legato prevalentemente ai seguenti fenomeni:

- maggiori lavori effettuati nell'esercizio per servizi di gestione sulla rete stradale e autostradale in concessione (+396 milioni di euro);
- maggiori ricavi dovuti all'incremento dell'Integrazione Canone Annuo (+46 milioni di euro) e del Canone Comma 1020 L. 296/2006 (+2 milioni di euro), derivanti dall'incremento del traffico autostradale rispetto all'esercizio precedente;
- rilevazione dei pedaggi (+45 milioni di euro) per il subentro temporaneo nella gestione delle reti autostradali A24 e A25 a partire dal 1° agosto 2022 per effetto della Legge n.108 del 5 agosto 2022 "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili";
- incremento della componente di attualizzazione riferita ai diritti concessori ed agli acconti per opere da realizzare (+10 milioni di euro) e dei ricavi per contributi su contenzioso lavori, di pari importo rispetto alla quota di accantonamento a fondo rischi lavori dell'anno (+8 milioni di euro);
- maggiori ricavi da pedaggio (+57 milioni di euro) attribuibili sia all'incremento dei volumi di traffico registrati nel corso dell'anno (+63 milioni di euro) sia al minore sconto applicato alle imprese ferroviarie (IF, +30 milioni di euro) applicato nel precedente esercizio in forza degli specifici interventi legislativi atti a mitigare gli effetti della pandemia da Covid-19, in parte compensati dalla rilevazione di complessivi minori ricavi da conguaglio verso le IF derivanti dal recupero dei canoni di accesso all'infrastruttura AV/AC rispetto al periodo precedente (-29 milioni di euro) e dal saldo negativo (-7 milioni di euro) da penali attive/passive da performance regime;
- minori ricavi da servizi accessori in concessione (-10 milioni di euro) per effetto dei minori lavori di costruzione e miglioria eseguiti sulla rete ferroviaria umbra in concessione.

La variazione in aumento degli "Altri ricavi da servizi" è pari a 197 milioni di euro ed è principalmente riconducibile a:

- incremento dei "Ricavi per Vendita immobili e terreni trading", per le maggiori vendite registrate nel corso del 2022 rispetto al 2021 (+105 milioni di euro) tra cui si segnala la cessione dello scalo di Milano Porta Romana e del compendio Firenze – Porta al Prato ex OGR;
- incremento dei "Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione" per effetto della componente "vendita trazione elettrica" (+30 milioni di euro) legata ai maggiori volumi di treni-km circolati e al notevole rialzo dei prezzi dell'energia nonché all'incremento dei servizi di manutenzione del materiale rotabile offerto (+8 milioni di euro);
- incremento dei "Lavori conto terzi" (+19 milioni euro) riconducibili alla ripresa dei lavori per la costruzione della Metroferrovia di Palermo, all'intervento dell'asse tematico di Roma Lido e al disarmo di un'area presso Scalo Porta Romana;
- incremento dei "Ricavi da servizi diversi" (+36 milioni di euro) riconducibili sostanzialmente all'incremento dei noleggi attivi di materiale rotabile presso le ferrovie svizzere SBB (+10 milioni di euro), delle prestazioni sanitarie effettuate (+3 milioni di euro) nonché ai maggiori ricavi legati al rinnovo contrattuale ed alla regolarizzazione delle partite creditorie/debitorie con i diversi operatori telefonici (+10 milioni di euro) e ai maggiori ricavi consuntivati sulla commessa relativa alla Metro Riyadh (+11 milioni di euro).

La decrescita dei "Ricavi per lavori in corso su ordinazione", pari a 13 milioni di euro, è generata sostanzialmente dal diverso avanzamento dei lavori su commesse nei due esercizi di riferimento.

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Canoni di locazione	140	127	13		13
Riaddebito oneri condominiali e IRE	33	32	1		1
Vendita spazi pubblicitari	11	4	7		7
Ricavi da Gestione Immobiliare	**184**	**163**	**21**		**21**
Ricavi per Certificati Bianchi	**55**		**55**		**55**
Ricavi diversi	**132**	**125**	**7**		**7**
Ricavi per Contributi	**1.701**	**2.179**	**(478)**	**(5)**	**(483)**
Totale Altri ricavi	**2.072**	**2.467**	**(395)**	**(5)**	**(400)**

Il decremento della voce "**Altri ricavi**" (-400 milioni di euro), al netto degli effetti della variazione dell'area di consolidamento (-5 milioni di euro), è sostanzialmente ascrivibile al decremento della voce "Ricavi per contributi" (-483 milioni di euro) in parte compensata dall'incremento dei ricavi relativi alla gestione immobiliare (+21 milioni di euro), dai maggiori rilasci (+10 milioni di euro) di quanto accantonato a fondo rischi nei periodi precedenti e dalla rilevazione dei certificati bianchi (+55 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" è principalmente riconducibile ai:

- minori contributi complessivi a sostegno dell'infrastruttura ferroviaria (-77 milioni di euro) derivanti dalla differenza tra il valore complessivo dei contributi statali connessi alla pandemia da Covid-19 (-185 milioni di euro) rilevati nell'esercizio 2021 (Legge di Bilancio 2021 e D.L. n. 73/2021 c.d. Decreto Sostegni bis) e quelli rilevati nell'analogo periodo del 2022 (D.L. n. 4/2022 c.d. Sostegni Ter) parzialmente compensata da maggiori contributi stanziati dal MEF come da Contratto di Programma rinnovato nel 2022 (+92 milioni di euro), dai maggiori contributi stanziati

per la mitigazione degli effetti dell'aumento del costo dell'energia ai sensi del D.L. n. 115/2022 c.d. Aiuti Bis (+16 milioni di euro) nonché dal contributo straordinario erogato nel secondo semestre 2022, a titolo di credito d'imposta, per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (+1 milione di euro);

- minori contributi riconosciuti al settore trasporto su ferro (-408 milioni di euro) sostanzialmente riconducibili alla mancata iscrizione dei contributi riconosciuti a fronte della pandemia da COVID-19 (-549 milioni di euro) e alla rideterminazione, a valle delle certificazioni definitive trasmesse al MIT, dei contributi precedentemente iscritti relativamente al business AV (-13 milioni di euro) in parte compensati dall'iscrizione nell'esercizio in corso dei maggiori contributi a titolo di indennizzo di competenza 2021 per il business regionale (+152 milioni di euro);
- minori contributi sul mercato tedesco (-25 milioni di euro) per l'effetto contrapposto di minori contributi COVID-19 (-35 milioni di euro) e di maggiori contributi (+10 milioni di euro) legati all'introduzione, da parte del Governo tedesco, di un abbonamento mensile contribuito, "Biglietto da 9 euro", valido su tutti i mezzi pubblici urbani, interurbani e sui treni regionali;
- minori contributi erogati a sostegno del settore trasporto su gomma (-12 milioni di euro, di cui: -2 milioni di euro sul mercato nazionale e -10 milioni di euro sul mercato olandese) per gli effetti della pandemia da COVID-19;
- maggiori contributi stanziati dal MIT (+14 milioni di euro) per il sostegno alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'art. 214, commi 3-7, del D.L. n. 34/2020 c.d. Decreto Rilancio;
- maggiori contributi riconosciuti a sostegno degli incassi correlati alla rete stradale ed autostrade (+21 milioni di euro), dovuti all'effetto dell'iscrizione di quanto previsto dall'art. 2 del D.L. n. 179/2022 (+97 milioni di euro) e dal MIT per la manutenzione ricorrente sulla rete stradale e autostradale a fronte del rincaro dei prezzi (+3 milioni di euro) in parte compensati dai minori contributi riconosciuti nell'anno rispetto allo scorso esercizio previsti dal Decreto Sostegni bis (-13 milioni di euro) e dal Decreto Sostegni ter (-66 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:

Valori in milioni di euro

	Attività trasporto		Attività logistica		Attività infrastruttura		Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Mercato geografico												
Nazionale	4.962	4.265	523	526	3.907	3.283	144	32	37	35	9.573	8.141
Europeo	1.125	897	221	206	9	8					1.355	1.111
Extra UE	39	15	103	79	24	21			3	1	169	116
Totale Ricavi da contratti con i clienti	6.126	5.177	847	811	3.940	3.312	144	32	40	36	11.097	9.368
Tempistica per la rilevazione dei ricavi												
Servizi trasferiti in un determinato momento	292	243	46	16	70	56	129	7	(4)	1	533	323
Servizi trasferiti nel corso del tempo	5.834	4.934	801	795	3.870	3.256	15	25	44	35	10.564	9.045
Totale Ricavi da contratti con i clienti	6.126	5.177	847	811	3.940	3.312	144	32	40	36	11.097	9.368
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	426	811	58	42	1.537	1.573	52	39	(1)	2	2.072	2.467
Totale ricavi vendite e prestazioni	6.552	5.988	905	853	5.477	4.885	196	71	39	38	13.169	11.835

ATTIVITÀ PASSIVITÀ DA CONTRATTO

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

valori in milioni di euro

	31.12.2022	31.12.2021
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti	1.757	1.555
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti		17
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti	3.514	3.150
Attività da contratto	1.320	1.202
Passività da contratto	(140)	(60)

DETTAGLIO MOVIMENTAZIONE ATTIVITÀ 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

	31.12.2022	
	Attività da contratto	**Passività da contratto**
Saldo al 1 gennaio 2022	**1.202**	**(60)**
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	28	44
Incrementi delle passività da contratto al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio	(20)	(130)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(440)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	598	6
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento		
Aggregazioni aziendali		
Altre variazioni	(48)	
Saldo al 31 dicembre 2022	**1.320**	**(140)**

9. Altri proventi (495 milioni di euro)

La voce "Altri proventi" registra, al netto degli effetti della variazione area (16 milioni di euro) relativa al consolidamento della società spagnola Intermodalidad de Levante SA (1 dicembre 2022) ed alla cessione del servizio del TPL in Toscana (1 novembre 2021), un incremento complessivo pari a 104 milioni di euro, imputabile principalmente alla rilevazione di un plusvalore (+47 milioni di euro) quale effetto del consolidamento integrale della società tedesca ODEG, come più ampiamente riportato nel paragrafo 4. Variazione area di consolidamento, alle maggiori penalità attive registrate sui contratti di acquisto di materiale rotabile (+42 milioni di euro) nonché all'escussione di garanzie attive (+18 milioni) rilevate a seguito della chiusura delle procedure fallimentari di fornitori di servizi connessi al settore trasporto su ferro.

10. Costo del personale (4.723 milioni di euro)

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Salari e stipendi	3.525	3.374	151	33	184
Oneri sociali	856	828	28	10	38
Altri costi del personale a ruolo	58	25	33		33
Trattamento di fine rapporto	204	199	5	2	7
Service Costs TFR/CLC	1		1		1
Accantonamenti e rilasci	(85)	189	(274)		(274)
Personale a ruolo	**4.559**	**4.615**	**(56)**	**45**	**(11)**
Salari e stipendi	8	7	1	(1)	
Oneri sociali					
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni	(1)		(1)		(1)
Personale Autonomo e Collaborazioni	**7**	**7**		**(1)**	**(1)**
Altri costi	**157**	**142**	**15**	**2**	**17**
Totale	**4.723**	**4.764**	**(41)**	**46**	**5**

Il "Costo del personale" registra, al netto degli effetti della variazione dell'area di consolidamento (46 milioni di euro) relativa al consolidamento della società spagnola Intermodalidad de Levante SA (1° dicembre 2022) ed alla cessione del servizio TPL in Toscana (1° novembre 2021), un incremento complessivo pari a 5 milioni di euro.

In particolare, l'incremento della voce "Salari e stipendi" (+184 milioni di euro) è riconducibile all'effetto combinato dell'aumento del costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale, della crescita della forza lavoro, sebbene quest'ultima incida in maniera minore rispetto al precedente punto e dell'incremento delle competenze accessorie del personale per effetto dell'alleggerimento e successiva eliminazione dei provvedimenti di contenimento epidemiologico da Covid-19.

La variazione negativa della voce "Accantonamenti e rilasci" (-274 milioni di euro) è legata ai maggiori rilasci effettuati nel corso del periodo (-105 milioni di euro) nonché ai minori accantonamenti rilevati (-130 milioni di euro) per inferiori esigenze di tipo contrattuale cui si somma l'effetto netto dei maggiori rilasci e minori accantonamenti effettuati (-37 milioni di euro) per incentivi all'esodo.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

PERSONALE	2022	2021	Variazioni
Dirigenti	1.029	1.000	29
Quadri	12.528	12.148	380
Altro personale	69.441	68.217	1.224
TOTALE	**82.998**	**81.365**	**1.633**

11. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (1.852 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Materiali e materie di consumo	940	962	(22)	2	(20)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	602	502	100	7	107
Illuminazione e forza motrice	196	94	102		102
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	112	21	91		91
Accantonamenti e rilasci	2	3	(1)		(1)
Totale	**1.852**	**1.582**	**270**	**9**	**279**

Il costo per "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" registra, al netto degli effetti della variazione area di consolidamento (9 milioni di euro) relativa al consolidamento della società spagnola Intermodalidad de Levante SA (1° dicembre 2022) ed alla cessione del servizio TPL in Toscana (1° novembre 2021), un incremento complessivo pari a 279 milioni di euro dovuto essenzialmente alle seguenti voci:

- "Materiali e materie di consumo" (-20 milioni di euro): il decremento è riconducibile principalmente all'effetto combinato dei minori consumi (-59 milioni di euro) effettuati dalle Officine Nazionali di cuori, deviatoi, giunti isolanti, incollati e apparecchiature, da ricondursi all'attività di razionalizzazione delle scorte e dell'incremento dei costi per l'acquisto dei materiali a magazzino e di consumo per effetto dell'incremento dei prezzi delle materie prime (+38 milioni di euro);
- "Energia Elettrica e combustibili per la trazione" (+107 milioni di euro) ed "Illuminazione e forza motrice" (+102 milioni di euro) per effetto essenzialmente dell'incremento rilevante del costo dell'energia elettrica e del carburante sia sul mercato nazionale che internazionale.

L'incremento della voce "Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading" (+91 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile ai diversi valori di carico degli asset venduti nel periodo rispetto a quelli venduti nel periodo precedente, tra cui si segnala particolare la vendita dello Scalo Milanese di Porta Romana. Si rimanda alla nota 31 per ulteriori dettagli in merito alle vendite effettuate nel corso dell'esercizio.

12. Costi per servizi (6.340 milioni di euro)

Il dettaglio dei costi per servizi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Altre prestazioni collegate al Trasporto	135	110	25	2	27
Pedaggio	325	280	45	(5)	40
Servizi di manovra	24	27	(3)		(3)
Servizi trasporto Merci	346	321	25		25
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci					
Prestazioni per il trasporto	**829**	**738**	**91**	**(3)**	**88**
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	59	44	15		15
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	512	520	(8)	2	(6)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	956	902	54	5	59
Manutenzione accantonamenti e rilasci	3		3		3
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	327	273	54		54
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**1.857**	**1.739**	**118**	**7**	**125**
Servizi immobiliari e utenze	**152**	**110**	**42**	**2**	**44**
Servizi amministrativi ed informatici	**416**	**435**	**(19)**		**(19)**
Spese per comunicazione esterna e costi diversi	**67**	**43**	**24**		**24**
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	**2.221**	**1.847**	**374**		**374**
Costi per godimento beni di terzi	**122**	**110**	**12**	**3**	**15**
Prestazioni professionali e consulenze	62	53	9		9
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	5	5			
Assicurazioni	92	86	6	2	8
Carrozze letto e ristorazione	126	126			
Provvigioni alle agenzie	61	46	15	1	16
Servizi di ingegneria	74	55	19		19
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	(38)	23	(61)		(61)
Altro	294	200	94	(1)	93
Diversi	**676**	**594**	**82**	**2**	**84**
Totale	**6.340**	**5.616**	**724**	**11**	**735**

La variazione in aumento della voce "Costi per servizi", al netto degli effetti riconducibili alla variazione dall'area di consolidamento (11 milioni di euro), relativa al consolidamento della società spagnola Intermodalidad de Levante SA (1 dicembre 2022) ed alla cessione del servizio TPL in Toscana (1 novembre 2021), ammonta a 735 milioni di euro e deriva, principalmente, dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per prestazioni connesse al trasporto (+88 milioni di euro), sostanzialmente riconducibili all'incremento delle provvigioni e dei compensi riconosciuti alle ferrovie estere (+18 milioni di euro), all'incremento degli oneri per il pedaggio ferroviario sulle reti estere (+50 milioni di euro), nonché all'incremento dei costi per servizi di trasporto merci (+22 milioni di euro), per effetto della ripresa del traffico internazionale e dell'avvio di nuovi business all'estero;
- maggiori costi per lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale (+374 milioni di euro), strettamente correlati all'incremento misurato nei ricavi da servizi di infrastruttura;
- maggiori costi per manutenzioni ordinarie sulla rete stradale e autostradale riconducibili ad un significativo aumento dei costi per illuminazioni delle gallerie e rete viaria (+55 milioni di euro), per effetto dei rincari del prezzo dell'energia, maggiori costi sulla rete regionale, come stabilito dalle convenzioni stipulate con gli Enti Locali (+24 milioni di euro) nonché maggiori costi legati alla gestione temporanea delle autostrade A24 - A25 (+20 milioni di euro), per effetto della Legge n.108 del 5 agosto 2022 "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili";
- maggiori costi per manutenzioni e riparazioni dei rotabili e di beni mobili (+58 milioni di euro) connessi principalmente alla completa ripresa del traffico ferroviario e dell'attività manutentiva (+72 milioni di euro), ai quali si contrappongono minori oneri di bonifica per effetto dell'accantonamento effettuato nel precedente periodo di confronto relativamente all'impianto di Milano Smistamento (-14 milioni di euro);
- maggiori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi (+15 milioni di euro) riconducibili principalmente ai lavori della Metroferrovia di Palermo e al disarmo dello scalo di Milano Porta Romana;
- maggiori costi per servizi immobiliari e utenze (+43 milioni di euro), principalmente per effetto dell'aumento delle tariffe del gas e dell'energia elettrica;
- maggiori costi per servizi di comunicazione esterna (+25 milioni di euro) riconducibili alle maggiori attività di natura commerciale e di sponsorizzazione;
- maggiori costi per servizi di ingegneria (+19 milioni di euro) per effetto della maggiore produzione realizzata nell'anno;
- maggiori costi per provvigioni alle agenzie (+15 milioni di euro) correlato all'incremento dei ricavi da vendita biglietti;
- maggiori costi per godimento beni di terzi (+15 milioni di euro), principalmente riconducibili a locazioni di materiale rotabile di breve termine;
- minori accantonamenti (-61 milioni di euro) sostanzialmente legati all'effetto dalla variazione della stima del contenzioso rispetto a quanto registrato nel periodo precedente, per effetto dell'evolversi dello stato dei contenziosi ancora in essere;
- minori costi sostenuti per servizi informatici e per servizi di manutenzione hardware e software (-19 milioni di euro) come conseguenza del rallentamento dei servizi progettuali informatici erogati, anche a seguito dell'attacco hacker subito dal Gruppo nei primi mesi dell'esercizio.

13. Altri costi operativi (239 milioni di euro)

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Altri costi	116	93	23	4	27
Minusvalenze	5	4	1		1
Accantonamenti e rilasci	14	10	4	2	6
Imposte tasse e tributi locali	104	99	5		5
Totale	**239**	**206**	**33**	**6**	**39**

Al netto degli effetti della variazione area (6 milioni di euro) relativa alla cessione del servizio del TPL in Toscana (1° novembre 2021), la variazione in aumento, pari a 39 milioni di euro, è attribuibile principalmente ai maggiori costi per imposte tasse e tributi locali (+5 milioni di euro) nonché al diverso trattamento dei costi pluriennali (+16 milioni di euro) da parte della società Trenitalia c2c per effetto dei nuovi accordi contrattuali con il Dft britannico. Nello specifico, in passato tali costi erano capitalizzati e remunerati in relazione alle quote di ammortamento, mentre il nuovo contratto prevede una remunerazione integrale degli stessi nell'anno in cui vengono sostenuti.

14. Capitalizzazione costi per lavori interni (1.702 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 2022 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 1.702 milioni di euro (1.814 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e registra un decremento di 112 milioni euro rispetto all'esercizio precedente, riconducibile principalmente ai minori prelievi di materiali (-106 milioni di euro), ai minori costi di manutenzione ciclica e interventi di revamping dei rotabili rispetto al precedente periodo di confronto (-24 milioni di euro), nonché ai minori progetti di investimento per servizi informatici (-38 milioni di euro), a cui si sono contrapposti maggiori costi di progettazione, mantenimento cantiere e monitoraggio (+29 milioni di euro) e maggiori oneri indiretti e impiego di personale (+32 milioni di euro) per interventi effettuati sull'infrastruttura ferroviaria.

15. Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni (1.950 milioni di euro)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Ammortamento attività immateriali	260	254	6		6
Ammortamento attività materiali	1.395	1.340	55	4	59
Svalutazione delle attività immateriali	8	16	(8)		(8)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	132	72	60		60
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	185	13	172	3	175
Svalutazione delle disponibilità liquide					
Accantonamenti	(30)		(30)		(30)
Totale	**1.950**	**1.695**	**255**	**7**	**262**

L'incremento dell'ammortamento delle attività materiali, al netto degli effetti della variazione area connessa alla cessione del servizio del TPL in Toscana (4 milioni di euro), pari a 59 milioni di euro è correlato principalmente alla variazione delle aliquote relative all'infrastruttura ferroviaria, per effetto dell'incremento del parametro treni-km conseguente alla ripresa del traffico sulla rete ferroviaria.

Le svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari, registrano un incremento di 60 milioni di euro, riferito sostanzialmente alle rettifiche di valore operate sul materiale rotabile da Mercitalia Rail sulla base delle risultanze del test di impairment (46 milioni di euro) e alla svalutazione di rotabili risultati non più utilizzabili per il trasporto viaggiatori (10 milioni di euro). Per maggiori dettagli si rinvia alla nota 21 Immobili, impianti e macchinari.

Le maggiori rettifiche di valore su attività finanziare, al netto degli effetti della variazione area connessa alla cessione del servizio del TPL in Toscana (3 milioni di euro), pari a 175 milioni di euro si riferiscono sostanzialmente all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, che ha determinato un maggiore accantonamento su posizioni creditorie di dubbia recuperabilità.

Gli accontamenti subiscono un decremento di 30 milioni di euro a seguito del rilascio del fondo per le politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione risultato esuberante rispetto alle esigenze.

Informazione ad uso interno

16. Proventi finanziari (108 milioni di euro)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	11	37	(26)		(26)
Proventi finanziari su derivati	12	5	7		7
Proventi finanziari diversi	83	89	(6)		(6)
Utili su cambi	2	11	(9)		(9)
Totale	**108**	**142**	**(34)**		**(34)**

La voce registra un decremento pari a 34 milioni di euro, sostanzialmente generato dai seguenti fattori:

- decremento della voce "Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli" per l'effetto dell'iscrizione, nello scorso esercizio, di alcune partite non ricorrenti legate alla chiusura di operazioni finanziarie di cessione dei crediti Covid-19 sul business dell'Alta Velocità (17 milioni di euro), nonché al minore effetto dell'attualizzazione dei contributi Covid-19 relativi all'infrastruttura stradale (8 milioni di euro);
- incremento dei "Proventi finanziari su derivati" per effetto delle oscillazioni dei tassi di interesse legati alle operazioni di copertura effettuate dal Gruppo (7 milioni di euro);
- decremento della voce "Utili su cambi" per complessivi 9 milioni di euro, generato dalle minori operazioni in valuta effettuate dal Gruppo rispetto all'esercizio precedente;
- decremento dei "Proventi finanziari diversi", per complessivi 6 milioni di euro quale effetto dei seguenti fenomeni contrapposti:
    - iscrizione dei dividendi 2007-2017 della società collegata Traforo del Monte Bianco, ripartiti tra i soci a titolo di c.d. superbenefici ed incassati nel mese di gennaio 2023 (31 milioni di euro), a seguito dell'accordo transattivo raggiunto nel mese di dicembre 2022;
    - minori interessi attivi per complessivi 37 milioni di euro, di cui 24 milioni di euro per partite non ricorrenti iscritte nell'esercizio precedente (interessi sul credito maturato nei confronti della Regione Basilicata ed effetto attualizzazione dei crediti iscritti a seguito della Delibera ART n.88/2021) e 12 milioni di euro per minori interessi maturati nei confronti della società Strada dei Parchi per effetto della rateizzazione del prezzo della concessione. Questi ultimi, rispetto al precedente esercizio, sono stati calcolati per soli 7 mesi, fino alla data di entrata in vigore della norma che ha revocato la concessione della gestione delle autostrade A24 – A25 affidandola temporaneamente ad Anas.

17. Oneri Finanziari (221 milioni di euro)

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Oneri finanziari su debiti	140	96	44		44
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	25	5	20		20
Oneri finanziari su derivati	5	17	(12)		(12)
Oneri finanziari su leasing	24	23	1		1
Svalutazioni di attività finanziarie	1	10	(9)		(9)
Perdita su cambi	9	3	6		6
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	17	6	11		11
Totale	**221**	**160**	**61**		**61**

L'incremento della voce, di 61 milioni di euro, è riconducibile principalmente ai seguenti fenomeni:

- maggiori oneri finanziari su debiti (44 milioni di euro), per l'incremento del costo del debito legato all'aumento dei tassi di interesse su mutui, finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari, per i quali maggiori dettagli sono forniti alla nota 36 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (34 milioni di euro), nonché per l'aggiornamento della stima degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione (10 milioni di euro);
- maggiori oneri finanziari legati all'attualizzazione dei benefici ai dipendenti (20 milioni di euro), per effetto dell'oscillazione dei tassi di interesse;
- maggiori accantonamenti netti (11 milioni di euro), per effetto dell'attualizzazione del credito netto verso Strada dei Parchi (13 milioni di euro) e al rilascio del fondo rischi relativo al contenzioso tributario con Sita SpA in liquidazione (5 milioni di euro);
- minori oneri finanziari su derivati (-12 milioni di euro), relativi alle oscillazioni dei tassi di interesse delle operazioni con derivati di copertura Interest Rate Swap, Collar e Cross Currency Swap effettuate dal Gruppo;
- minori svalutazioni di attività finanziarie (-9 milioni di euro) sostanzialmente legate all'adeguamento del fondo svalutazione per effetto dell'applicazione del principio contabile IFRS 9;
- maggiori perdite su cambi (6 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 (63 milioni di euro)

I risultati delle società collegate e a controllo congiunto del Gruppo, contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, sono pari a 63 milioni di euro e registrano un incremento di 31 milioni rispetto al saldo dell'esercizio precedente sostanzialmente

per effetto dei delta nei risultati delle seguenti partecipate: Concessioni Autostradali Venete CAV SpA (+10 milioni di euro), Sitaf SpA (+6 milioni di euro), Autostrada Asti-Cuneo SpA (+6 milioni di euro) e FNM SpA (+11 milioni di euro)

Per i dettagli si rimanda alla Nota 26 Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto).

19. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate (10 milioni di euro)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

valori in milioni di euro

	2022	2021	Variazione	Variazione area	Delta residuale
IRAP	18	11	7		7
IRES	5	6	(1)	1	
Proventi da adesione consolidato fiscale					
Imposte estere correnti	4	5	(1)		(1)
Imposte differite e anticipate	(8)	(5)	(3)		(3)
Imposte estere differite e anticipate	(6)		(6)	3	(3)
Imposte accantonamenti e rilasci					
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(3)	(3)		(1)	(1)
Totale imposte sul reddito	**10**	**14**	**(4)**	**3**	**(1)**

Al netto degli effetti della variazione area (3 milioni di euro) relativa al consolidamento della società spagnola Intermodalidad de Levante SA (1 dicembre 2022) ed alla cessione del servizio del TPL in Toscana (1 novembre 2021), la voce subisce un decremento complessivo di 1 milione di euro per effetto sostanzialmente della rilevazione di maggiori imposte differite nette (-6 milioni di euro) e di minori imposte sui redditi sia nazionali che estere (-2 milioni di euro) al netto della maggiore IRAP registrata nell'esercizio in corso (+7 milioni di euro).
Si evidenzia che le imposte IRES di Gruppo sono iscritte al netto dei "Proventi da adesione consolidato fiscale", pari a 44 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.
Le Imposte differite e anticipate nel 2022, comprese quelle estere, sono pari a -14 milioni di euro e per un maggior dettaglio della loro movimentazione si rimanda alla nota 25 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

20. Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione (0 milioni di euro)

La voce "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" al 31 dicembre 2022 non risulta valorizzata; la somma iscritta nello scorso esercizio, pari a 16 milioni di euro, era riferita sostanzialmente al valore dell'infrastruttura ferroviaria di OE AG nel Land della Bassa Sassonia e della sede operativa di Sippel a Hofheilm, vicino a Francoforte, cedute nel corso del primo semestre del 2022.

21. Immobili, impianti e macchinari (47.619 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 2022 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	107.308	22.458	1.342	1.430	26.015	158.553
Ammortamenti e perdite di valore	(24.978)	(12.413)	(618)	(941)	(1.563)	(40.513)
Contributi	(49.644)	(1.118)	(518)	(143)	(20.157)	(71.580)
Consistenza al 31.12.2020	**32.686**	**8.927**	**206**	**346**	**4.295**	**46.460**
Investimenti	32	143	16	27	9.457	9.675
Passaggi in esercizio	6.700	1.533	115	45	(8.393)	
Ammortamenti	(155)	(1.102)	(19)	(55)		(1.331)
Perdite di valore	(53)	(11)			(7)	(71)
Differenze di Cambio		4		2		6
Alienazioni e dismissioni	(12)	(45)	(1)	(2)	5	(55)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(6.117)	(189)	(108)	(77)	(1.155)	(7.646)
Altre riclassifiche	(266)	(5)	3	(3)	296	25
Totale variazioni	**117**	**328**	**6**	**(63)**	**201**	**589**
Costo storico	113.418	23.500	1.471	1.486	27.215	167.090
Ammortamenti e perdite di valore	(24.775)	(12.971)	(633)	(983)	(1.577)	(40.939)
Contributi	(55.841)	(1.274)	(625)	(220)	(21.142)	(79.102)
Consistenza al 31.12.2021	**32.802**	**9.255**	**213**	**283**	**4.496**	**47.049**
Investimenti	49	209	12	21	7.472	7.763
Passaggi in esercizio	4.178	1.841	134	38	(6.191)	
Ammortamenti	(181)	(1.133)	(21)	(51)		(1.386)
Perdite di valore	(7)	(60)			(1)	(68)
Differenze di Cambio		(1)				(1)
Alienazioni e dismissioni	(4)	(29)	(1)			(34)
Variazione area di consolidamento	10	115	2	2	5	134
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(4.039)	(178)	(126)	(31)	(1.577)	(5.951)
Altre riclassifiche	(42)	47	1	4	103	113
Totale variazioni	**(36)**	**811**	**1**	**(17)**	**(189)**	**570**
Costo storico	117.569	24.771	1.616	1.576	28.575	174.107
Ammortamenti e perdite di valore	(24.880)	(13.254)	(650)	(1.018)	(1.578)	(41.380)
Contributi	(59.923)	(1.451)	(752)	(292)	(22.690)	(85.108)
Consistenza al 31.12.2022	**32.766**	**10.066**	**214**	**266**	**4.307**	**47.619**

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 7.472 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 (5.761 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile ed in particolare al proseguimento del rinnovo delle flotte, sia per il servizio Alta Velocità, con l'entrata in esercizio di 5 ETR 1000 che ampliano l'offerta AV e la consegna di 11 ETR 1000 per l'avvio del servizio commerciale di ILSA in Spagna, sia per il Trasporto Regionale, con la consegna di 65 treni di cui 29 treni "*Pop*", 34 treni "*Rock*" e 2 treni "*Blues*" (1.153 milioni di euro).
- agli interventi di manutenzione incrementativa e di revamping/restyling sul materiale rotabile (391 milioni di euro);

- agli oneri sostenuti per ammodernamento degli impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche (73 milioni di euro);
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti principalmente spese di progettazione e lavori relativi agli interventi di Legge Obiettivo/Opere esterne e per la videosorveglianza effettuati all'interno delle stazioni, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi di manutenzione straordinaria (16 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisto di nuovi autobus in Italia (20 milioni di euro) e all'estero (10 milioni di euro);
- alle capitalizzazioni dei costi sostenuti per le attività di manutenzioni cicliche sul materiale rotabile merci (48 milioni di euro).

I passaggi in esercizio della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria (4.116 milioni di euro), ad interventi di manutenzione e riqualificazione straordinaria dell'armamento delle officine di manutenzione rotabili (23 milioni di euro) e agli interventi di Legge Obiettivo effettuati all'interno delle stazioni (29 milioni di euro), mentre quelli della voce "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.752 milioni di euro), di navi traghetto (53 milioni di euro) e di parcheggi per favorire l'accesso alle grandi stazioni ferroviarie (17 milioni di euro).

Le perdite di valore sono principalmente legate a rettifiche di valore operate sul materiale rotabile da Mercitalia Rail sulla base delle risultanze del test di impairment (46 milioni di euro) e alla svalutazione di rotabili risultati non più utilizzabili per il trasporto viaggiatori (10 milioni di euro), nonché a svalutazioni di terreni e fabbricati non più utilizzabili nel processo industriale (7 milioni di euro).

La variazione area di consolidamento, pari a 134 milioni di euro, si riferisce all'ingresso nell'area di consolidamento di Intemodalidad de Levante SA (1 milione di euro) e al consolidamento integrale della società tedesca ODEG e della sua controllata ODIG (133 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 2022, 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 5.951 milioni di euro, sostanzialmente così dettagliati:

- 4.601 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) destinati agli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria;
- 6 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);
- 113 milioni di euro relativi ai contributi ricevuti dalle Regioni per acquisto di materiale rotabile;
- altri contributi, pari a 1.231 milioni di euro, erogati principalmente dall'Unione Europea e da Enti Locali.

Al 31 dicembre 2022 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 2.125 milioni di euro.

Esistono poi vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati per il parco autobus, nello svolgimento del servizio TPL. L'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

Test di impairment – Mercitalia Rail

I risultati consuntivati nell'esercizio e l'aggiornamento del piano industriale 2023-2032 della società MIR, che si inserisce nel più ampio piano industriale del polo logistica e dell'intero Gruppo FS, hanno richiesto un'analisi sulla tenuta del business della società e degli investimenti netti operati, in virtù di quanto previsto dai principi contabili in materia (IAS 36 cd Impairment Test).

Ai fini del test di impairment, la società MIR ha identificato un'unica unità generatrice di flussi finanziari (Cash Generating Unit – CGU), rispetto alla quale si è proceduto, in aderenza a quanto previsto dallo IAS 36, alla stima del valore d'uso attraverso l'attualizzazione dei flussi di cassa basata sui dati previsionali del budget 2023 e del piano 2023-2032, approvato dal CdA del 6 marzo 2023, che rappresenta - ad oggi - la miglior stima dell'evoluzione del business di MIR e delle risultanze previsionali economiche, patrimoniali e finanziarie per i successivi esercizi dell'arco di piano.

Sulla base delle risultanze emerse e derivanti dalle comuni tecniche di valutazione applicabili alla fattispecie, è emerso che i flussi di cassa ed i rendimenti futuri attesi dall'operatività del trasporto merci, attualizzati ad un tasso rappresentativo della rischiosità del business specifico, non consentono di remunerare del tutto il capitale investito netto della società con la necessità di dover operare una svalutazione degli asset operativi per un importo pari a 46 milioni di euro.

Il valore terminale è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita normalizzati. Nel calcolo del valore terminale si è fatto anche riferimento ad investimenti "normalizzati" definiti in ipotesi di condizioni stabili sulla base delle previsioni di lungo periodo. Ai fini della determinazione del valore terminale definito sulla base del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione si sono considerati tassi medi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,7%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (Weighted Average Cost of Capital), pari al 7,04%.

22. Diritti di utilizzo beni in leasing (835 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 ferroviaria e portuale	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Attrezzatura industriale e commerciale	Diritti d'uso Altri beni	Totale
Costo storico	191	830	4	42	1.067
Ammortamenti e perdite di valore	(39)	(244)	(2)	(18)	(303)
Consistenza al 31.12.2020	**152**	**586**	**2**	**24**	**764**
Acquisizioni per nuovi contratti	16	86	1	12	115
Ammortamenti	(26)	(116)	(1)	(11)	(154)
Differenze di Cambio		4			4
Remeasurement e cessazioni contrattuali	(2)	(3)			(5)
Totale variazioni	**(12)**	**(27)**			**(39)**
Costo storico	189	856	3	50	1.098
Ammortamenti e perdite di valore	(49)	(299)	(1)	(25)	(374)
Consistenza al 31.12.2021	**140**	**557**	**2**	**25**	**724**
Acquisizioni per nuovi contratti	37	141	2	4	184
Ammortamenti	(28)	(125)	(2)	(11)	(166)
Variazione area di consolidamento	1	115			116
Differenze di Cambio		(1)			(1)
Remeasurement e cessazioni contrattuali	3	(26)		1	(22)
Totale variazioni	**13**	**104**		**(6)**	**111**
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**

I diritti d'uso al 31 dicembre 2022, pari a 835 milioni di euro, si incrementano di 111 milioni di euro rispetto al periodo precedente (724 milioni di euro nel 2021). La variazione è sostanzialmente imputabile all'ordinaria dinamica di sottoscrizione di nuovi contratti (184 milioni di euro), al processo di ammortamento dei diritti d'uso (166 milioni di euro), ai remeasurement e alle estinzioni contrattuali (22 milioni di euro) nonché al consolidamento integrale delle società tedesche ODEG e della sua controllata ODIG (116 milioni di euro).

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	2022
Passività del leasing al 1° gennaio	**724**
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	184
Rilevazione oneri finanziari	23
Pagamenti	(233)
Altre variazioni	130
Passività del leasing al 31 dicembre	**828**

Le passività del leasing al 31 dicembre 2022, pari a 828 milioni di euro, si incrementano di 104 milioni di euro rispetto al periodo precedente (724 milioni di euro nel 2021). La variazione è connessa principalmente alla sottoscrizione di nuovi contratti (184 milioni di euro) che trova la sua contropartita nei diritti d'uso, alla rilevazione degli oneri finanziari di periodo (23 milioni di euro) nonché ai pagamenti effettuati nel corso del 2022 (233 milioni di euro). Le altre variazioni, pari a 130 milioni di euro, si riferiscono sostanzialmente agli effetti del già citato consolidamento integrale delle società tedesche ODEG e della sua controllata ODIG (116 milioni di euro) nonché ai remeasurement e alle estinzioni contrattuali anticipate (15 milioni di euro).

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

valori in milioni di euro

Impatti a conto economico	2022
Ammortamento dei diritti d'uso	165
Interessi passivi sulle passività del leasing	23
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	116
Totale Impatti a conto economico	**304**

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	183	180	175	175	177	179	1.069

Infine, si segnala che relativamente ai contratti di leasing, non ci sono al momento opzioni di proroga ragionevolmente optabili.

23. Investimenti immobiliari (1.414 milioni di euro)

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2022 che al 31 dicembre 2021, degli investimenti immobiliari.

valori in milioni di euro

	Terreni	Fabbricati
Costo storico	2.142	1.462
Contributi	(20)	(222)
Fondo Ammortamento		(489)
Fondo Svalutazione	(1.301)	(179)
Consistenza al 1.1.2021	**821**	**572**
Variazioni del periodo		
Acquisizioni/Incrementi	1	23
Riclassifiche	47	29
Ammortamenti		(9)
Alienazioni e dismissioni	(5)	(2)
Totale Variazioni	**43**	**41**
Costo storico	2.210	1.683
Contributi	(20)	(272)
Fondo Ammortamento		(563)
Fondo Svalutazione	(1.326)	(235)
Consistenza al 31.12.2021	**864**	**613**
Costo storico	2.210	1.683
Contributi	(20)	(272)
Fondo Ammortamento		(563)
Fondo Svalutazione	(1.326)	(235)
Consistenza al 1.1.2022	**864**	**613**
Variazioni del periodo		
Acquisizioni/Incrementi	22	19
Riclassifiche	(7)	(18)
Ammortamenti		(9)
Perdite di valore	(49)	(14)
Alienazioni e dismissioni	(6)	(1)
Totale Variazioni	**(40)**	**(23)**
Costo storico	2.214	1.615
Contributi	(24)	(212)
Fondo Ammortamento		(557)
Fondo Svalutazione	(1.366)	(256)
Consistenza al 31.12.2022	**824**	**590**

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 (2.608 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 Conces-sori	Altre	Avvia-mento	Totale
Costo storico	140	5	1.727	724	1.914	29	190	4.729
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(955)	(6)	(550)	(9)	(67)	(1.689)
Contributi	(22)		(331)	(19)				(372)
Consistenza al 1.1.2021	**20**	**1**	**441**	**699**	**1.364**	**20**	**123**	**2.668**
Investimenti				275	2			277
Passaggi in esercizio	3		118	(138)	14	3		
Ammortamenti			(127)		(122)	(5)		(254)
Alienazioni e dismissioni								
Perdite di valore				(2)			(14)	(16)
Incrementi dei contributi di periodo	(3)		(19)	14				(8)
Altre riclassifiche			9	(117)		1		(107)
Totale variazioni			**(19)**	**32**	**(106)**	**(1)**	**(14)**	**(108)**
Costo storico	143	5	1.804	757	1.930	31	190	4.860
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(1.033)	(7)	(672)	(12)	(81)	(1.907)
Contributi	(25)		(349)	(19)				(393)
Consistenza al 31.12.2021	**20**	**1**	**422**	**731**	**1.258**	**19**	**109**	**2.560**
Investimenti			11	298	2			311
Passaggi in esercizio			98	(111)	13			
Ammortamenti	(1)		(128)		(125)	(6)		(260)
Alienazioni e dismissioni			(1)					(1)
Variazione area di consolidamento	1		4			65	9	79
Perdite di valore				(1)			(7)	(8)
Incrementi dei contributi di periodo			(25)	25				
Riclassifiche			(1)	(73)		1		(73)
Totale variazioni			**(41)**	**137**	**(110)**	**60**	**2**	**48**
Costo storico	144	5	1.886	894	1.945	97	199	5.170
Ammortamenti e perdite di valore	(99)	(4)	(1.131)	(7)	(797)	(18)	(88)	(2.144)
Contributi	(25)		(374)	(19)				(418)
Consistenza al 31.12.2022	**20**	**1**	**381**	**868**	**1.148**	**79**	**111**	**2.608**

Nella voce Diritti concessori è iscritto per 994 milioni di euro il valore della concessione di Anas SpA.

Rimandando ai dettagli relativi al percorso di prima iscrizione e successive conferme di valorizzazione della concessione, esplicitati nella Relazione Finanziaria Annuale 2021, qui di seguito le novità registrate nel corso del 2022.

Con particolare riferimento alla prevista estensione della durata della concessione e alla possibilità di riconoscere una stabile base di valorizzazione delle attività che assicuri la sostenibilità economica e finanziaria di Anas, il MIT nel corso del 2022 ha avviato le interlocuzioni con la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea (RPUE) al fine di acquisire una pronuncia in merito alla coerenza con il quadro normativo europeo del modello operativo applicabile ad ANAS. In relazione alla suddetta istanza, la Direzione Generale Concorrenza della Commissione europea (DG COMP), nel mese di ottobre 2022, ha fornito elementi di chiarimento che contemplano, tra l'altro, valutazioni in ordine alla rideterminazione del termine della concessione di Anas. Alla luce delle interlocuzioni intervenute è stato conseguentemente riattivato il confronto tecnico necessario all'aggiornamento del Contratto di Programma di Anas.

Alla luce di tutto quanto sopra descritto, la concessione, al 31 dicembre 2022, è stata oggetto di verifica al fine di tenere conto degli impatti del DL Infrastrutture nelle stime dei flussi finanziari attesi e dell'aggiornamento dei dati economici e finanziari a consuntivo e previsionali del Piano Economico Finanziario e del Piano Industriale di Anas 2023-2032. Ad esito dell'impairment test non sono emerse perdite durevoli di valore da riflettere in bilancio.

Qualora gli sviluppi, che potranno nascere anche dalle interlocuzioni in atto con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario 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, 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 (79 milioni di euro) si riferisce al consolidamento integrale della società spagnola Intermodalidad de Levante SA e delle società tedesche ODEG/ODIG, così come più ampiamente descritto al paragrafo 5. Variazione dell'area di consolidamento.

Le altre riclassifiche si riferiscono principalmente alla quota relativa al *software* di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespite sono stati opportunamente riclassificati nella categoria di appartenenza.

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.

Nel dettaglio, per il 2022 il test di impairment, oltre a quanto evidenziato nel paragrafo precedente, ha riguardato l'avviamento allocato al gruppo Netinera Deutschland GmbH, nonché agli avviamenti rivenienti da Mercitalia Logistics SpA, Busitalia - Sita Nord Srl (quest'ultima avendo "ereditato" l'avviamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl, fusa per incorporazione in Busitalia Sita Nord Srl con efficacia dal 1° dicembre 2015), Busitalia Campania SpA, Cremonesi Workshop ed Hellenic Train, ognuna delle quali rappresenta un'autonoma Cash Generating Unit (CGU).

In merito a tali CGU, il test è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di Budget 2023 delle relative società e sui valori dell'ultimo Piano Industriale ufficiale redatto dal management delle stesse.
Per le diverse società 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 applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,0-1,7%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (Weighted Average Cost of Capital), differenziato per ciascuna CGU.

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al test:

CGU	Avviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Netinera Deutschland	78	4,99%	1,00%
Mercitalia Logistics		7,22%	1,70%
Busitalia- CGU Umbria	10	6,67%	
Busitalia Campania	2	6,53%	
Cremonesi Workshop	7	7,78%	0,50%
Hellenic Train	2	4,52%	

Dai test di impairment effettuati è emersa una perdita di valore relativa all'avviamento iscritto su Mercitalia Logistics, pari a 7 milioni di euro, per effetto della quale tale avviamento risulta totalmente svalutato.

Ad eccezione del test che ha determinato un impatto negativo, con riferimento al quale il valore recuperabile risulta allineato al carrying amount della relativa CGU e conseguentemente ogni variazione dei parametri di input potrebbe determinare un impatto sulla recuperabilità, 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.

25. Attività per imposte anticipate (566 milioni di euro) e passività per imposte differite (665 milioni di euro)

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 2022 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2021	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2022
Attività per imposte anticipate	**546**	**(22)**		**42**	**566**
Asset	97	9			106
Rimanenze	54	1			55
Fondi	38	(1)			37
Perdite fiscali	37	(2)			35
Strumenti finanziari					
TFR	2	1			3
Attività e Passività finanziarie	143				143
IFRS 16	90	(3)		34	121
Altro	85	(27)		8	66
Passività per imposte differite	**599**	**(36)**	**50**	**52**	**665**
Asset	230	(8)		18	240
Rimanenze	48	(2)			46
Fondi		2			2
Strumenti finanziari			50		50
TFR	1	5			6
Attività e Passività finanziarie	143				143
IFRS 16	81	(3)		34	112
Altro	96	(30)			66

La movimentazione del periodo accoglie le nuove differenze temporanee e i rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno nonché gli incrementi, riportati nella colonna "Altri movimenti", derivanti dalla variazione dell'area di consolidamento relativa alle società ODEG (+34 milioni sulle attività per imposte anticipate e +52 sulle passività imposte differite) ed Intermodalidad de Levante SA (+8 milioni sulle attività per imposte anticipate).

26. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto) (833 milioni di euro)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto includono il valore delle partecipazioni a controllo congiunto e in imprese collegate.

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2022, 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 2021.

La tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nel corso del 2022 è sotto rappresentata:

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2021	Quota %	Diminuzione per Dividendi	Variazioni del perimetro di consolidamento	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2022	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
B.B.T. SE SpA	146	50				10	156	50
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	5	50		(5)				50
Trenitalia TPER Scarl	4	70			(1)		3	70
Trenord Srl	38	50			(5)	1	34	50
TELT Sas	95	50					95	50
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2	57					2	57
Altre**	8		(1)		4	(1)	10	
Partecipazioni in imprese collegate								
Autostrada Asti-Cuneo SpA	22	35			9		31	35
Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	90	50			11		101	50
Ferrovie Nord Milano SpA	25	15			13	2	40	15
Metro 5 SpA	53	37			8	18	79	37
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7	50					7	50
SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	67	32	(4)		5		68	32
Sitaf	174	32			14	7	195	32
Altre**	15		(5)		5	(3)	12	
Totale	**751**		**(10)**	**(5)**	**63**	**34**	**833**	

* Benchè il Gruppo, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, detenga più della metà di Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH e 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.

La voce "Altro" nelle partecipazioni in imprese collegate si riferisce essenzialmente alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari 150 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 140 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

Tra le partecipazioni in imprese a controllo congiunto, si segnala che la società TELT Sas ha effettuato un aumento di capitale sociale, pari a 286 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 2022.

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.

La società Trenord Srl ha per oggetto sociale l'esercizio del trasporto pubblico locale ferroviario all'interno del territorio della Regione Lombardia, ovvero nei diversi ambiti stabiliti dai relativi contratti di servizio.

valori in milioni di euro

Trenord Srl	31.12.2022	31.12.2021
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	52	53
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	277	331
Attività Finanziarie Non Correnti	3	3
Altre Attività Non Correnti	472	430
Passività Finanziarie Correnti	(252)	(311)
Altre Passività Correnti	(343)	(314)
Passività Finanziarie Non Correnti	(93)	(62)
Altre Passività Non Correnti	(36)	(42)
Patrimonio Netto	**80**	**88**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**40**	**43**
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	3	4
Valore contabile della partecipazione	**34**	**38**
Ricavi Operativi	832	764
Costi Operativi	(672)	(614)
Ammortamenti e Svalutazioni	(175)	(176)
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**(15)**	**(26)**
Proventi Finanziari		1
Oneri Finanziari	(3)	(2)
Risultato Ante Imposte	**(18)**	**(27)**
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali	9	27
Risultato Netto	**(9)**	
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**(9)**	
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**(5)**	
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT (già LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas) ha per oggetto sociale la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la conduzione degli studi, delle indagini, nonché dei lavori preliminari nella parte comune italo-francese della sezione internazionale.

valori in milioni di euro

TELT Sas (già LTF Sas)	31.12.2022	31.12.2021
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	116	27
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	181	151
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	2.497	2.014
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(299)	(150)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(2.494)	(2.041)
Patrimonio Netto	**1**	**1**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		
Differenza derivante da diverso trattamento dei contributi in c/impianti*	95	95
Valore contabile della partecipazione	**95**	**95**
Ricavi Operativi	16	10
Costi Operativi	(14)	(8)
Ammortamenti e Svalutazioni	(2)	(2)
Risultato Netto		
Totale Conto Economico Complessivo		
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
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.

La società B.B.T. SE ha per oggetto sociale la messa a punto di misure per lo sviluppo e la progettazione di un *tunnel* ferroviario sotto il massiccio del Brennero, tra Innsbruck e Fortezza.

valori in milioni di euro

B.B.T. SE	31.12.2022	31.12.2021
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	108	143
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	111	111
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	3.558	3.097
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(263)	(207)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(1.316)	(1.146)
Patrimonio Netto	**2.198**	**1.998**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**1.099**	**999**
Effetto dei contributi sul valore consolidato della partecipazione*	(954)	(864)
Altre rettifiche	11	11
Valore contabile della partecipazione	**156**	**146**
Ricavi Operativi	24	23
Costi Operativi	(24)	(23)
Ammortamenti e Svalutazioni		
Risultato Netto		
Totale Conto Economico Complessivo		
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

* Riclassifica della contribuzione come versamento soci, sul consolidato esposto a riduzione del valore della partecipazione.

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.

La società Sitaf è la società concessionaria per l'Autostrada A32 e per il Traforo del Frejus. I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio consolidato del gruppo Sitaf al 31 dicembre 2022.

valori in milioni di euro

Gruppo Sitaf	31.12.2022	31.12.2021
Percentuale di possesso	**31,74%**	**32%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	27	29
Attività Finanziarie Correnti	54	42
Altre Attività Correnti	110	172
Attività Finanziarie Non Correnti	10	12
Altre Attività Non Correnti	1.632	1.581
Passività Finanziarie Correnti	(107)	(65)
Altre Passività Correnti	(161)	(175)
Passività Finanziarie Non Correnti	(211)	(259)
Altre Passività Non Correnti	(839)	(881)
Patrimonio Netto	**515**	**456**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**163**	**145**
Adeguamento al fair value	32	32
Altre rettifiche		(3)
Valore contabile della partecipazione	**195**	**174**
Ricavi Operativi	354	356
Costi Operativi	(214)	(237)
Ammortamenti e Svalutazioni	(53)	(44)
Accantonamenti	(3)	
Risultato Operativo	**84**	**75**
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(27)	(38)
Risultato Ante Imposte	**57**	**37**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(14)	(14)
Risultato Netto	**43**	**23**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**43**	**23**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo*	**14**	**7**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Ferrovie Nord Milano SpA (FNM) ha per oggetto sociale la negoziazione e la gestione di partecipazioni in società di capitali, con particolare, ma non esclusivo, riferimento a società operanti nei settori dei trasporti ed in quello immobiliare.

Il prezzo unitario per azione di FNM SpA, quotata nel mercato ristretto di Borsa Italiana, risulta pari a 0,4245 euro al 30 dicembre 2022. Si precisa, inoltre, che i dati riportati si riferiscono ai dati consolidati del gruppo FNM al 30.09.2022 per l'esercizio in corso e al 30.06.2021 per il periodo di confronto, in quanto non ancora disponibili i dati full year.

valori in milioni di euro

Gruppo Ferrovie Nord Milano	30.09.2022	30.06.2021
Percentuale di possesso	**14,74%**	**14,74%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	306	385
Attività Finanziarie Correnti	8	52
Altre Attività Correnti	612	255
Attività Finanziarie Non Correnti	68	61
Altre Attività Non Correnti	1.100	1.081
Passività Finanziarie Correnti	(104)	(869)
Altre Passività Correnti	(736)	(381)
Passività Finanziarie Non Correnti	(820)	(236)
Altre Passività Non Correnti	(161)	(153)
Patrimonio Netto	**273**	**195**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**40**	**29**
Altre rettifiche		(4)
Valore contabile della partecipazione	**40**	**25**
Ricavi Operativi	513	269
Costi Operativi	(356)	(201)
Ammortamenti e Svalutazioni	(70)	(36)
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**87**	**32**
Proventi Finanziari	5	2
Oneri Finanziari	(10)	(12)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	(21)	(27)
Risultato Ante Imposte	**61**	**(5)**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(24)	(6)
Risultato Netto	**37**	**(11)**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo	7	1
Totale Conto Economico Complessivo	**44**	**(10)**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**7**	**(1)**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Metro 5 SpA ha per oggetto sociale le attività di progettazione definitiva ed esecutiva, espropriazione, direzione lavori, esecuzione delle opere civili e delle opere tecnologiche, fornitura del materiale rotabile e successiva gestione della nuova linea 5 della metropolitana di Milano (cd. "Linea Lilla").

valori in milioni di euro

Metro 5 SpA	31.12.2022	31.12.2021
Percentuale di possesso	**36,70%**	**36,70%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	40	55
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	67	69
Attività Finanziarie Non Correnti	625	606
Altre Attività Non Correnti	1	(1)
Passività Finanziarie Correnti	(24)	(19)
Altre Passività Correnti	(65)	(56)
Passività Finanziarie Non Correnti	(386)	(437)
Altre Passività Non Correnti	(56)	(86)
Patrimonio Netto	**202**	**131**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**74**	**48**
Avviamento	5	5
Valore contabile della partecipazione	**79**	**53**
Ricavi Operativi	25	22
Costi Operativi	(29)	(27)
Ammortamenti e Svalutazioni		
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**(4)**	**(5)**
Proventi Finanziari	53	51
Oneri Finanziari	(19)	(22)
Risultato Ante Imposte	**30**	**24**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(8)	(8)
Risultato Netto	**22**	**16**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo	49	17
Totale Conto Economico Complessivo	**71**	**33**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**26**	**12**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Concessioni Autostradali Venete CAV SpA ha per oggetto sociale il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste e delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova. I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio al 30 giugno 2022 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società Autostrada Asti-Cuneo SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2022.

valori in milioni di euro

Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	30.06.2022	30.06.2021
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	111	110
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	48	43
Attività Finanziarie Non Correnti	65	64
Altre Attività Non Correnti	503	542
Passività Finanziarie Correnti	(61)	(61)
Altre Passività Correnti	(41)	(34)
Passività Finanziarie Non Correnti	(405)	(466)
Altre Passività Non Correnti	(19)	(19)
Patrimonio Netto	**201**	**179**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**101**	**90**
Valore contabile della partecipazione	**101**	**90**
Ricavi Operativi	87	77
Costi Operativi	(36)	(34)
Ammortamenti e Svalutazioni	(24)	(24)
Accantonamenti	(8)	(8)
Risultato Operativo	**19**	**11**
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(6)	(7)
Risultato Ante Imposte	**13**	**4**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(4)	(1)
Risultato Netto	**9**	**3**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**9**	**3**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**5**	**1**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Autostrada Asti-Cuneo SpA ha per oggetto sociale la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo in qualità di concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio al 30 giugno 2022 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società Autostrada Asti-Cuneo SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2022.

valori in milioni di euro

Autostrada Asti-Cuneo SpA	**30.06.2022**	**30.06.2021**
Percentuale di possesso	**35%**	**35%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	52	60
Attività Finanziarie Correnti	10	4
Altre Attività Correnti	61	330
Attività Finanziarie Non Correnti	56	35
Altre Attività Non Correnti	69	113
Passività Finanziarie Correnti	(1)	(381)
Altre Passività Correnti	(51)	(20)
Passività Finanziarie Non Correnti	(99)	
Altre Passività Non Correnti	(11)	(79)
Patrimonio Netto	**86**	**62**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**30**	**22**
Valore contabile della partecipazione	**30**	**22**
Ricavi Operativi	82	33
Costi Operativi	(61)	(20)
Ammortamenti e Svalutazioni	(2)	(1)
Accantonamenti		(1)
Risultato Operativo	**19**	**11**
Proventi Finanziari	1	
Oneri Finanziari	(1)	
Risultato Ante Imposte	**19**	**11**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(5)	(4)
Risultato Netto	**14**	**7**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**14**	**7**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**5**	**3**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco la costruzione e l'esercizio, o il solo esercizio, delle autostrade e dei trafori ad essa assentiti in concessione.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio al 30 giugno 2022 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2022.

valori in milioni di euro

SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	30.06.2022	30.06.2021
Percentuale di possesso	**32,12%**	**32,12%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	173	187
Attività Finanziarie Correnti	7	7
Altre Attività Correnti	37	36
Attività Finanziarie Non Correnti	197	166
Altre Attività Non Correnti	179	178
Passività Finanziarie Correnti	(42)	(42)
Altre Passività Correnti	(152)	(126)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(188)	(199)
Patrimonio Netto	**211**	**207**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**68**	**67**
Valore contabile della partecipazione	**68**	**67**
Ricavi Operativi	30	27
Costi Operativi	(16)	(19)
Ammortamenti e Svalutazioni	(2)	(1)
Accantonamenti	(4)	10
Risultato Operativo	**8**	**17**
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(1)	(1)
Risultato Ante Imposte	**7**	**16**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(2)	(5)
Risultato Netto	**5**	**11**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**5**	**11**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**2**	**4**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

27. Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti (3.521 milioni di euro)

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti, pari complessivamente a 3.521 milioni di euro (quota corrente pari a 2.042 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 2021 la posta era pari a 3.167 milioni di euro (1.554 milioni di euro come quota corrente).

Tali attività sono legate principalmente:

- alle convenzioni stipulate con Regioni ed Enti locali (958 milioni di euro);
- agli interventi di cui ai Contratti di programma dal 2007 al 2016-2020 (757 milioni di euro);
- agli interventi finanziati da contributi pluriennali, dalle deliberazioni CIPE e dai Fondi Sviluppo e Coesione (537 milioni di euro);
- ad interventi finanziati da fondi FSC 2014-2020 (130 milioni di euro);
- agli interventi previsti da progetti comunitari (93 milioni di euro);
- agli interventi rientranti nei tre programmi "Ponti", "Viadotti" e "Sblocca Italia" (101 milioni di euro);
- ad interventi finanziati dai fondi Sisma e dal Fondo Infrastrutture (606 milioni di euro);
- agli interventi finanziati con i fondi Piano per il Sud (99 milioni di euro);
- agli interventi finanziati dalla Legge di Bilancio 2021 (123 milioni di euro);
- alla commessa della società Quadrilatero (52 milioni di euro);
- agli interventi finanziati dalla Regione Umbria (7 milioni di euro);
- altri interventi finanziati di minore entità (58 milioni di euro).

L'importo, esposto al netto del fondo iscritto in compliance con l'IFRS 9 (95 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 1 milione di euro, a seguito del venir meno delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali.

La variazione in aumento rispetto al 2021, pari a 354 milioni di euro, è principalmente imputabile all'effetto netto della produzione di periodo (1.712 milioni di euro) e degli incassi e riclassifiche dell'esercizio (1.358 milioni di euro).

Si evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 3%, 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) (1.604 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								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	167	56	223	6		6	161	56	217
Altre partecipazioni	406		406	434		434	(28)		(28)
Titoli e Finanziamenti	51		51	37		37	14		14
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	95	10	105				95	10	105
Crediti per finanziamenti	91	12	103	116	11	127	(25)	1	(24)
Crediti verso Strada dei Parchi (ex art. 7 L. 178/02)	755		755	564	180	744	191	(180)	11
Altri crediti finanziari		240	240		110	110		130	130
Valore lordo attività finanziarie	**1.565**	**323**	**1.888**	**1.157**	**301**	**1.458**	**408**	**22**	**430**
Fondo svalutazione	(276)	(8)	(284)	(164)	(131)	(295)	(112)	123	11
Totale attività finanziarie	**1.289**	**315**	**1.604**	**993**	**170**	**1.163**	**296**	**145**	**441**

La voce in oggetto ha subito un incremento di 441 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 2022, hanno subito un incremento pari a 217 milioni di euro, dovuto all'andamento dei tassi oggetto di copertura nel periodo di riferimento.

I "Titoli e finanziamenti" incrementano per 14 milioni di euro, principalmente per effetto dei nuovi finanziamenti erogati, sostanzialmente nei confronti della Joint Venture Trenitalia TPER finalizzati all'acquisto di Treni Regionali "Pop e Rock", per complessivi 39 milioni di euro, a cui si sono contrapposti i rimborsi dell'esercizio.

La variazione dei "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere", pari a 105 milioni di euro, è interamente riferibile al valore del credito attualizzato per i contributi previsti dall'art. 25 co. 1 del Decreto Legge n. 4 del 27 gennaio 2022, convertito con Legge 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), al netto dell'incasso di periodo. Per maggiori dettagli si rimanda alla nota "Altre attività non correnti e correnti".

Il credito verso la società concessionaria Strada dei Parchi SpA ammonta a 755 milioni di euro. Tale credito è iscritto in base a quanto previsto dalla Convenzione tra Anas SpA e Strada dei Parchi SpA, nonché in base al D.L. 50/2017 recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, sicurezza antisismica delle Autostrade A24 e A25.
Si evidenzia che in data 16 giugno 2022 è stato emanato il D.L. n. 68, convertito in Legge n. 108 del 5 agosto 2022, che, tra le altre disposizioni, ha previsto la revoca della concessione a Strada dei Parchi SpA e il temporaneo subentro da parte di Anas SpA a decorrere dalla data stessa di entrata in vigore del citato decreto fino alla data del 31 dicembre 2023, ovvero fino al trasferimento della concessione alla società in house appositamente costituita. Alla luce di quanto descritto, il credito è stato adeguato per tenere conto sia degli interessi sul credito (+24 milioni di euro), calcolati fino alla data della revoca della concessione, che dell'effetto temporale conseguente al prevedibile subentro della citata società in house (-13 milioni di euro).

Le voci "Altri crediti finanziari" e "Crediti per finanziamenti", che subiscono una variazione in aumento complessiva per 106 milioni di euro, accolgono sostanzialmente i depositi a breve stipulati con i depositi dell'ex Fondo Centrale di Garanzia, nonché l'importo dei conti correnti bancari vincolati a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

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 397 milioni di euro e subisce un decremento di 28 milioni di euro, sostanzialmente per effetto del consolidamento integrale della società Intermodalidad de Levante SA, come più dettagliatamente esposto al paragrafo 5. Variazione area di consolidamento.

valori in milioni di euro

	Valore al 31.12.2022	Quota %	Valore al 31.12.2021	Quota %
Stretto di Messina SpA in liquidazione	367	95	367	95
Intermodalidad de Levante SA			17	45
Eurofima	15	14	15	14
Altre	24		35	
Valore lordo altre partecipazioni	**406**		**434**	
Fondo svalutazione	9		20	
Totale altre partecipazioni	**397**		**414**	

Il Fondo svalutazione crediti, che ammonta a 284 milioni di euro al 31 dicembre 2022, accoglie prevalentemente la stima delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi (268 milioni di euro) e si decrementa rispetto all'esercizio precedente di 11 milioni di euro per effetto degli utilizzi di periodo relativi alle "Altre partecipazioni".

29. Crediti commerciali non correnti e correnti (3.097 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	3	1.815	1.818	3	1.643	1.646		172	172
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	2	206	208	2	198	200		8	8
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		882	882		880	880		2	2
- Contratto di Servizio verso lo Stato		386	386		353	353		33	33
Crediti verso società del Gruppo		311	311		351	351		(40)	(40)
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		233	233		189	189		44	44
Altri crediti commerciali		43	43		40	40		3	3
Valore lordo crediti commerciali	**5**	**3.876**	**3.881**	**5**	**3.654**	**3.659**		**222**	**222**
Fondo svalutazione		(784)	(784)		(697)	(697)		(87)	(87)
Totale crediti commerciali	**5**	**3.092**	**3.097**	**5**	**2.957**	**2.962**		**135**	**135**

La voce "Crediti commerciali non correnti e correnti" al netto del relativo fondo svalutazione è pari a 3.097 milioni di euro e presenta una variazione in aumento di 135 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

La voce Clienti Ordinari presenta un incremento di 172 milioni di euro legato principalmente ai seguenti fattori: i) incremento dei crediti verso clienti ordinari del settore trasporto su ferro (+60 milioni di euro) in particolare per effetto della definizione di un contenzioso con un fornitore di materiale rotabile (+40 milioni di euro); ii) incremento dei crediti per fatture emesse (+83 milioni di euro) sostanzialmente verso Imprese Ferroviarie Terze nazionali ed estere per l'utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria (+62 milioni di euro) e verso Gestori di servizi di telefonia mobile e di trasmissione elettrica (+18 milioni di euro) parzialmente compensato dal decremento dei crediti per fatture da emettere (-53 milioni di euro); iii) incremento dei crediti verso clienti ordinari legati alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro Riyadh e alla formazione finanziata (+13 milioni di euro); iv) incremento dei crediti per canoni di locazione (+17 milioni di euro); v) incremento dei crediti per effetto del consolidamento della società tedesca ODEG (+6 milioni di euro); vi) incremento dei crediti legati alle attività del settore logistica (+24 milioni di euro) per le dinamiche di incasso intervenute nel corso dell'anno.

I Crediti da Contratto di Servizio presentano un incremento complessivo di 35 milioni di euro dovuto essenzialmente alla quota parte dei corrispettivi di periodo non ancora incassati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (+33 milioni di euro) e delle Regioni (+2 milioni di euro).

La riduzione dei Crediti verso società del Gruppo, di 40 milioni di euro, è riferita sostanzialmente alla regolazione finanziaria dei noleggi di materiale rotabile da parte della società collegata Tper (-28 milioni di euro) e dell'incasso dei

corrispettivi legati alla realizzazione delle barriere antirumore del Brennero dalla società collegata B.B.T. SE (-4 milioni di euro).

Le "Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione", pari a 233 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 (+44 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile all'incremento dei costi sostenuti nell'esercizio su strade non in concessione in attesa di rimborso da parte degli enti competenti (+25 milioni di euro) e al minor valore delle fatture in acconto emesse rispetto all'avanzamento dei lavori relativi all'infrastruttura ferroviaria (+19 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

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Nazionali	3.616	3.446	170
Paesi dell'area euro	199	134	65
Regno Unito	20	21	(1)
Altri paesi europei (UE non Euro)	7	2	5
Altri paesi europei non UE	15	21	(6)
Stati Uniti			
Altri paesi	24	35	(11)
Totale	**3.881**	**3.659**	**222**

30. Altre attività non correnti e correnti (10.277 milioni di euro)

Tale voce è così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo	10	36	46	44	4	48	(34)	32	(2)
Crediti per IVA	24	38	62	24	18	42		20	20
Ministero dell'Economia e delle Finanze	3.045	639	3.684	2.664	726	3.390	381	(87)	294
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	772	2.581	3.353	668	3.070	3.738	104	(489)	(385)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		96	96		110	110		(14)	(14)
Crediti verso Stato per contenziosi	704		704	719		719	(15)		(15)
Altre Amministrazioni dello Stato	24	797	821		422	422	24	375	399
Debitori diversi e ratei/risconti	41	1.669	1.710	147	1.407	1.554	(106)	262	156
Valore lordo altre attività	**4.620**	**5.856**	**10.476**	**4.266**	**5.757**	**10.023**	**354**	**99**	**453**
Fondo svalutazione	(11)	(188)	(199)	(12)	(95)	(107)	1	(93)	(92)
Totale altre attività	**4.609**	**5.668**	**10.277**	**4.254**	**5.662**	**9.916**	**355**	**6**	**361**

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), pari complessivamente a 7.037 milioni di euro, sono sostanzialmente legati:

- ai contributi stanziati a favore di FS SpA (2.040 milioni di euro) relativamente al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin – TELT (già Lyon Turin Ferroviarie – LTF);
- ai contributi in conto capitale MIT stanziati a favore di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl al fine di assicurare la continuità operativa della società (70 milioni di euro), ai sensi dell'art.1, comma 867 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 "Legge di stabilità 2016";
- 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 (74 milioni di euro);
- ai contributi MIT stanziati in favore di Mercitalia Intermodal SpA (4 milioni di euro) ai sensi del "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020), convertito con la Legge n. 77 del 17 luglio 2020 (c.d. Ferrobonus);
- ai contributi stanziati dal MEF in favore di Anas SpA (105 milioni di euro) di cui 48 milioni di euro per garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale, trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana ad Anas SpA ai sensi del D.L. 73/2021 (c.d. decreto

Sostegni-bis), convertito con la Legge n. 106 del 23 luglio 2021 e 97 milioni di euro stanziati con DL 179/2022 e relativo alle accise sui carburanti e al sostegno agli enti territoriali e ai territori delle Marche colpiti da eccezionali eventi meteorologici;

- ai contributi a favore di RFI SpA (4.032 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 (672 milioni di euro), di cui 571 milioni di euro relativi ad esercizi precedenti e 192 milioni di euro iscritti nel 2022 (di cui già incassati 68 milioni di euro).

In particolare, l'importo iscritto nel 2022 è dettagliato come segue:

- contributi stanziati dal MIT in favore di MIR Srl (14 milioni di euro) per il sostegno alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'art. 214, commi 3-7, del "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020). Si precisa che tali contributi sono stati iscritti a valle dell'adozione della Decisione C (2022) 4312 del 20 giugno 2022 della Commissione Europea;
- contributi stanziati dal MIT in favore delle società del gruppo Busitalia (23 milioni di euro) per il sostegno del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico ai sensi del "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020), del "Decreto Agosto" (D.L. n. 104/2020), del "Decreto Ristori" (D.L. n 137/2020), della "Legge di Bilancio 2021" (L. 178/2020), del "Decreto Sostegni" (D.L. n. 41/2021) e del "Decreto Sostegni-bis" (D.L. n. 73/2021). Si precisa che i contributi sono trasferiti per il tramite delle Regioni e, pertanto, sono esposti nella voce "Altre Amministrazioni dello Stato";
- ulteriori contributi connessi al Covid-19 di competenza 2021 relativi al business regionale pari a 152 milioni di euro;
- rilevazione del reversal sui contributi precedentemente iscritti da Anas SpA (3 milioni di euro).

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 31.12.2021	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2022
In conto esercizio:					
dal MEF	259	1.274	(1.206)		327
dal MIT	635	292	(407)		520
Totale in conto esercizio	**894**	**1.566**	**(1.613)**		**847**
In conto impianti:					
dal MEF	3.131	5.153	(4.927)		3.357
dal MIT	3.033	119	(389)		2.763
Totale in conto impianti	**6.164**	**5.272**	**(5.316)**		**6.120**
In conto capitale:					
dal MIT	70				70
Totale trasferimenti a favore del Gruppo FS	**7.128**	**6.838**	**(6.929)**		**7.037**

Trasferimenti in conto esercizio

Nel corso del 2022 sono stati iscritti:

- crediti MEF inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", pari a 1.156 milioni di euro, stanziate a valere sul capitolo 1541 in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2021" (Legge 30 dicembre 2020 n. 178); i contributi iscritti sono stati totalmente incassati;
- crediti MEF per garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale, trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana pari a 18 milioni di euro ai sensi del DL 73/2021 (c.d. decreto Sostegni-bis), convertito con la Legge n. 106 del 23 luglio 2021;
- crediti MEF, pari a 97 milioni di euro, come previsto dall'art. 2 comma 5 del DL del 23 novembre 2022, n. 179 relativo alle accise sui carburanti e al sostegno agli enti territoriali e ai territori delle Marche colpiti da eccezionali eventi meteorologici
- crediti MIT pari a 126 milioni di euro relativi al contributo Merci per il 2021 (100 milioni di euro), alle risorse stanziate per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina (7 milioni di euro), alle risorse stanziate con D.L. 115/2022 utilizzate per fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto ferroviario delle merci recato dall'eccezionale incremento del costo dell'energia (15 milioni di euro) e al c.d. Ferrobonus (4 milioni di euro);
- ulteriori crediti MEF (3 milioni di euro) e MIT (166 milioni di euro) relativi ai contributi stanziati in favore delle società del Gruppo per fronteggiare il perdurare dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e per il cui dettaglio si rimanda a quanto descritto in precedenza nel presente paragrafo. Nel corso dell'esercizio, a valere sulle risorse stanziate dal MIT, sono stati incassati 293 milioni di euro.

Trasferimenti in conto impianti

Nel 2022 sono stati iscritti:

- crediti verso il MEF, inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", per un importo pari a 5.153 milioni di euro destinati agli investimenti e alla manutenzione straordinaria per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, in misura pari a quanto stabilito dalle "Leggi di stabilità" 2013 e 2014, dalla "Legge di bilancio" 2022 e dal D.L. 59/2021 (convertito con la Legge n. 108/2021) nonché a quanto rifinanziato dalla "Legge di stabilità" 2015. La voce accoglie anche gli ulteriori stanziamenti previsti sul capitolo 7122 dai piani di gestione 2, 4, 10, 12 e 13;
- crediti verso il MIT per 119 milioni di euro destinati al rinnovo flotta, bus e navi verdi, agli interventi sui raccordi ferroviari, agli interventi infrastrutturali previsti in vista dei giochi olimpici Milano-Cortina 2026 (interventi di potenziamento, soppressione passaggi a livello e ammodernamento stazioni) e al fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione

Con riferimento ai contributi in conto capitale del MIT, si evidenzia che il credito per garantire la continuità operativa della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl, pari a 70 milioni di euro, non ha subito variazioni nel corso del 2022.

Infine, nel corso dell'esercizio sono stati incassati 6.929 milioni di euro complessivi.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti iscritti come somme dovute dal MEF e MIMS 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 96 milioni di euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti. La variazione in diminuzione di 14 milioni di euro accoglie sostanzialmente sia gli incassi sia la rimodulazione degli stanziamenti di contributi da parte della Regione Puglia per progetti di investimento in favore di FSE Srl.

I crediti verso Stato per contenziosi legati alla manutenzione e costruzione delle strade, pari a 704 milioni di euro, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori 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 15 milioni di euro, è dovuto sia all'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso, sia agli incassi ricevuti dallo Stato per la deflazione del contenzioso (22 milioni di euro).

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" si incrementa di 399 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente per effetto dei maggiori crediti verso la Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) correlata al rincaro dei costi per energia elettrica registrati nell'anno (325 milioni di euro), dei maggiori crediti verso Regioni ed Enti Locali connessi all'infrastruttura stradale (23 milioni di euro) e verso pubbliche amministrazioni estere (16 milioni di euro), nonché dei crediti iscritti per il c.d. bonus trasporti ai sensi del DL 50/2022 che ha istituito un contributo per l'acquisto di abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico (15 milioni di euro) e dei maggiori crediti verso la Regione Liguria e la PA di Bolzano relativi ai contributi per l'acquisto di materiale rotabile (18 milioni di euro). La voce accoglie anche la quota non ancora incassata dei sopracitati contributi straordinari stanziati in favore società del gruppo Busitalia per fronteggiare il perdurare dell'emergenza epidemiologica.

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" si è incrementata di 156 milioni di euro rispetto al 2021 essenzialmente a causa dei maggiori acconti a fornitori (179 milioni di euro) principalmente legati ad enti locali per lavori, dei maggiori ratei e risconti attivi (21 milioni di euro) connessi ai progetti informatici, dei minori crediti di Trenitalia c2c connessi al rimborso dell'attività a servizio del debito pensionistico (-71 milioni di euro) nonché all'incremento netto degli altri crediti diversi (27 milioni di euro).

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

valori in milioni di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Nazionali	10.144	9.755	389
Paesi dell'area euro	290	157	133
Regno Unito	29	97	(68)
Altri paesi europei (UE non Euro)	1	1	
Altri paesi europei non UE	6	6	
Altri paesi	6	7	(1)
Totale	**10.476**	**10.023**	**453**

31. Rimanenze (2.282 milioni di euro)

La voce risulta così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.718	1.672	46
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	2	2	
Prodotti finiti e merci	1	1	
Cespiti radiati da alienare	1	1	
Immobili e terreni trading	944	1.006	(62)
Certificati bianchi	55		55
Valore lordo Rimanenze	**2.721**	**2.682**	**39**
Fondo svalutazione	(439)	(431)	(8)
Totale Rimanenze	**2.282**	**2.251**	**31**

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 46 milioni di euro, è stata generata dall'effetto congiunto dei maggiori acquisti, e relativi consumi, di materiale rotabile e per l'infrastruttura, e all'incremento del prezzo unitario di acquisto delle materie prime in parte compensato dalla campagna di dismissione/rottamazione dei ricambi e dei componenti (+32 milioni di euro), nonché da consolidamento integrale della società tedesca ODEG GmbH (+14 milioni di euro).

La voce "Immobili e terreni trading" si riferisce al valore dei beni immobili del Gruppo destinati alla vendita. La variazione in diminuzione di 62 milioni di euro è attribuibile alle vendite effettuate nell'esercizio (-104 milioni di euro), tra cui si segnalano quelle relative alle aree di Milano Porta Romana, Agrigento, Cava dei Tirreni, Firenze Porta al Prato ex OGR, Rimini, Milano Certosa, Ragusa, Taranto e Trieste, al quale si contrappongono gli incrementi relativi alle spese sostenute nell'ambito dei progetti di valorizzazione degli stessi ed in particolare delle aree di Milano, così come previsto dall'Accordo di Programma sottoscritto nel 2017 e diventato esecutivo solo nel presente esercizio a seguito della definizione con sentenza del Consiglio di Stato, del contenzioso avviato da alcuni residenti degli immobili siti in Milano che ne richiesero l'annullamento (+42 milioni di euro).

La voce "Certificati bianchi" 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 (+55 milioni di euro).

32. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (2.859 milioni di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Depositi bancari e postali	1.151	1.109	42
Assegni		2	(2)
Denaro e valori in cassa	103	63	40
Conti correnti di tesoreria	1.606	972	634
Valore lordo	**2.860**	**2.146**	**714**
Fondo svalutazione	(2)	(1)	(1)
Totale Disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti	**2.859**	**2.145**	**714**

L'incremento della voce al 31 dicembre 2022 ammonta a 714 milioni di euro ed è attribuibile essenzialmente ai maggiori incassi rilevati nel periodo corrente sui Conti correnti di tesoreria per 634 milioni di euro, nei quali confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea, e per la restante parte all'incremento dei depositi bancari e postali per 42 milioni di euro, afferenti al cash pooling delle società.

Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

33. Crediti tributari (97 milioni di euro)

I crediti tributari ammontano nel 2022 a 97 milioni di euro (100 milioni di euro nel 2021) e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti e a ritenute d'acconto estere.

34. Patrimonio netto del Gruppo (41.873 milioni di euro)

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2022 e 2021 per le principali voci del patrimonio netto di pertinenza del Gruppo sono riportate analiticamente nell'apposito prospetto contabile.

Capitale sociale

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 202, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta pertanto costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204 milioni di euro.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 67 milioni di euro, è rimasta invariata nel corso dell'esercizio.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione, negativa per 3 milioni di euro, riflette le variazioni intervenute ai tassi di cambio nel periodo rispetto all'esercizio precedente (+4 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 2022 il saldo è positivo per 192 milioni di euro (-1 milione di euro al 31 dicembre 2021), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 187 milioni di euro) e al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata dei contratti derivati in riferimento all'opzione di *early termination* precedentemente menzionata (con variazione positiva pari a 4 milioni di euro). Si segnala, infine, che per effetto del consolidamento integrale della società tedesca ODEG e della sua controllata ODIG tali riserve si sono incrementate di 1 milione 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 2022 il saldo della riserva è negativo per 327 milioni di euro (-422 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, positivo per 2.536 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. Si segnala che la variazione area di consolidamento, negativa per 10 milioni, riflette sostanzialmente il consolidamento integrale della società Intermodalidad de Levante.

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 (195 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

	Grandi Stazioni Immobi-liare SpA	Intermo-dalidad de Levante SA	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Inter-modal S.p.A.	Tunnel Ferrovia-rio del Brennero SpA	Altre entità controlla-te che individual mente sono irrilevanti	Elimina-zioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2022								
Non controlling interest (%)	40%	55%	42%	46,72%	9,66%			
Attività correnti	6	32	4	67	58			
Attività non Correnti	49	414	18	71	1.110			
Passività correnti	(21)	(28)	(7)	(97)				
Passività non Correnti	(1)	(392)		(15)				
Attività nette	33	26	15	26	1.168			
Attività nette di pertinenza dei terzi	**13**	**14**	**6**	**12**	**113**	**36**	**1**	**195**
Ricavi	7	4		212				
Risultato del periodo	(1)	(9)	(1)	(4)				
Altre componenti del conto economico complessivo								
Totale Conto Economico Complessivo	(1)	(9)	(1)	(4)				
Risultato attribuibile ai terzi		**(5)**		**(1)**		**4**		**(2)**
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi								
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	(4)	18	3		50			
Dividendi pagati ai terzi								

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobi-liare SpA	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Intermodal SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Altre entità controllate che individual-mente sono irrilevanti	Eliminazioni / Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2021							
Non controlling interest (%)	40%	42%	46,72%	10,14%	0%		
Attività correnti	9	6	68	8			
Attività non Correnti	51	17	61	1.010			
Passività correnti	(21)	(7)	(95)				
Passività non Correnti	(5)		(4)				
Attività nette	33	16	30	1.018			
Attività nette di pertinenza dei terzi	**13**	**7**	**13**	**103**	**25**		**161**
Ricavi	6	2	194				
Risultato del periodo	(1)	1	(3)				
Altre componenti del conto economico complessivo							
Totale Conto Economico Complessivo	(1)	1	(3)				
Risultato attribuibile ai terzi			**(1)**				**(1)**
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi							
Flusso di cassa netto complessivo del periodo			(6)		(9)		
Dividendi pagati ai terzi							

Il valore al 31 dicembre 2022, pari a 195 milioni di euro, presenta un incremento di 34 milioni di euro rispetto al 2021 (161 milioni di euro) connesso principalmente agli aumenti di capitale sociale riconducibili alle società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni S.p.A. (10 milioni di euro) e Intermodalidad de Levante SA (11 milioni di euro), nonché all'effetto della variazione dell'area di consolidamento relativa alle società Intermodalidad de Levante SA e ODEG/ODIG (rispettivamente pari a 8 milioni di euro e 11 milioni di euro), nonché ai dividendi erogati da ATAF e Cremonesi Workshop (-2 milioni di euro) nonché alla perdita di periodo (2 milioni di euro).

36. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (11.758 milioni di euro)

La voce ammonta complessivamente a 11.758 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine, al netto della quota corrente	Valore Contabile 31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Prestiti obbligazionari	7.758	7.033	725
Finanziamenti da banche	1.391	1.846	(455)
Debiti verso altri finanziatori	10	22	(12)
Totale	**9.159**	**8.901**	**258**

valori in milioni di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore Contabile 31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	745	499	246
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.831	2.264	(433)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	23	11	12
Totale	**2.599**	**2.774**	**(175)**
Totale Finanziamenti	**11.758**	**11.675**	**82**

La voce "Prestiti Obbligazionari" al 31 dicembre 2022 è composta da:

- tredici emissioni obbligazionarie (private placement), per totali 2.015 milioni di euro, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società, di diritto svizzero, Eurofima SA, partecipata dalla stessa FS e destinati al finanziamento di materiale rotabile. 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 prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario. Si riportano i dettagli delle singole emissioni nella tabella che segue:

valori in milioni di euro

Serie EUROFIMA	Valuta	Data Emissione	Importo emissione	Valore contabile al 31.12.2022	Data Scadenza
13	EUR	15/05/2006	190	190	15/05/2026
14	EUR	15/05/2006	100	100	15/05/2026
15	EUR	23/04/2007	129	129	30/03/2027
16	EUR	19/04/2007	116	116	15/05/2026
18	EUR	22/05/2007	122	122	22/05/2024
19	EUR	22/05/2007	66	66	30/03/2027
26	EUR	20/12/2012	43	43	08/07/2025
27	EUR	19/12/2019	200	200	10/10/2034
28	EUR	12/03/2020	200	200	10/10/2034
29	EUR	30/06/2020	200	200	20/05/2030
30	EUR	31/07/2020	240	240	10/10/2034
31	EUR	19/04/2021	250	250	23/04/2041
32	EUR	07/06/2022	160	160	10/10/2034
		Totale	**2.015**	**2.015**	

- diciassette 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 6.510 milioni di euro e un valore contabile in essere di 6.474 milioni di euro, di cui si riportano i dettagli nella tabella che segue. In particolare: le Serie 7, 10, 17, 18, 19 e 20 sono green bond emessi nell'ambito del Green Bond Framework istituito da FS nel 2017; le Serie 3, 8, 14, 18 e 19 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 31.12.2022	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	1.000	999	1,50%	27/06/2025
7	EUR	07/12/2017	600	600	0,88%	07/12/2023
8	EUR	21/12/2017	100	100	Euribor 6M + 0,78%	21/12/2025
9	EUR	26/03/2018	200	200	Euribor 6M + 0,982%	26/03/2030
10	EUR	09/07/2019	700	700	1,12%	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
13	EUR	23/12/2019	190	190	Euribor 6M + 0,52%	23/06/2024
14*	EUR	31/07/2020	150	125	Euribor 6M + 0,984%	31/07/2032
15	EUR	04/12/2020	250	250	0,64%	04/12/2030
16	EUR	15/12/2020	80	80	0,00%	15/12/2023
17	EUR	25/03/2021	1.000	995	0,38%	25/03/2028
18*	EUR	16/12/2021	350	350	Euribor 6M + 0,304%	23/12/2038
19*	EUR	20/07/2022	200	200	Euribor 6M + 0,673%	20/07/2039
20	EUR	14/09/2022	1.100	1.095	3.75%	14/04/2027
		Totale	**6.510**	**6.474**		

* profilo di rimborso amortizing.

- ratei dei suddetti prestiti obbligazionari iscritti nel 2022 per un totale pari a 41 milioni di euro.

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 pari a 28 milioni di euro.

Nel corso del 2022, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è incrementato di 971 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto combinato delle due nuove tranches di emissione del prestito obbligazionario relativo al Programma Euro Medium Term Notes per 1.300 milioni di euro e del nuovo prestito Eurofima per 160 milioni di euro, a cui si contrappongono i rimborsi della quarta e della quattordicesima emissione obbligazionaria a valere sul Programma Euro Medium Term Notes per 362 milioni di euro e della diciassettesima emissione obbligazionaria della Serie Eurofima, per 120 milioni di euro.

La voce finanziamenti da banche (sia quota a medio/lungo che quota a breve) presenta una variazione negativa di 888 milioni di euro, principalmente per l'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- decremento della provvista a breve per 306 milioni di euro;
- riduzione degli scoperti di conto corrente per 64 milioni di euro;
- rimborsi delle quote capitale per prestiti per 582 milioni di euro, finanziati da BEI e Intesa Sanpaolo, principalmente destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale;
- rimborsi delle quote capitale dei prestiti per 14 milioni di euro, finanziati da Banco di Sardegna, inerente al valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione vigente con Tunnel Gest SpA;
- incremento per l'ordinario andamento delle operazioni di finanziamento effettuate dal Gruppo per 60 milioni di euro;
- aumento per le operazioni di factoring e confirming per 34 milioni di euro.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) sono sostanzialmente in linea con il precedente periodo di confronto.

Nel seguito viene riportata la posizione finanziaria netta, rispettivamente al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, 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

		31.12.2022	31.12.2021	Variazione
A)	Disponibilità liquide	2.846	2.145	701
B)	Mezzi equivalenti e disponibilità liquide	13		13
C)	Altre attività finanziarie correnti	254	170	84
D)	**Liquidità (A + B + C)**	**3.113**	**2.315**	**798**
E)	Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente)	2.032	2.476	(444)
F)	Parte corrente del debito finanziario non corrente	768	509	259
G)	**Indebitamento finanziario corrente (E+F)**	**2.800**	**2.985**	**(185)**
H)	**Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)**	**(313)**	**670**	**(983)**
I)	Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli strumenti di debito)	10.568	10.194	374
J)	Strumenti di debito			
K)	Debiti commerciali e altri debiti non correnti			
L)	**Indebitamento finanziario non corrente**	**10.568**	**10.194**	**374**
M)	Diritti concessori e Acconti per opere da realizzare	(1.677)	(1.420)	(257)
	di cui quota corrente	(1.560)	(1.036)	(524)
N)	**Totale indebitamento finanziario come da orientamento ESMA (H+L+M)**	**8.578**	**9.444**	**(866)**
O)	Crediti finanziari non correnti e titoli*	725	573	152
P)	**Totale indebitamento finanziario netto (N -O)**	**7.853**	**8.871**	**(1.018)**

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	31.12.2021	Effetto da Rendiconto finanziario	Variazione area	Effetti non monetari			31.12.2022
				Effetti IFRS 16	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	11.674	36	23			25	11.758
Variazione delle altre attività finanziarie	(1.162)	(234)	17		(211)	(14)	(1.604)
Variazione delle altre passività finanziarie	1.480	(205)	114	224	(9)		1.604
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	(1.420)	(256)				(1)	(1.677)
Totale	**10.572**	**(659)**	**154**	**224**	**(220)**	**10**	**10.081**

37. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC) (756 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2022	2021
Valore attuale obbligazioni TFR	698	887
Valore attuale obbligazioni CLC	43	55
Valore attuale obbligazioni altri benefici definiti ai dip.ti	15	88
Totale valore attuale obbligazioni	**756**	**1.030**

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

valori in milioni di euro

	2022	2021
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.030	1.073
Service Costs	1	2
Interest cost (*)	24	1
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(95)	48
di cui da cambiamenti assunzioni demografiche	(1)	14
di cui da cambiamenti assunzioni finanziarie	(143)	7
di cui derivanti dall'esperienza	49	27
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(204)	(94)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**756**	**1.030**

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	2022	2021
Tasso di attualizzazione TFR	3,57%	0,38%
Tasso di attualizzazione CLC	3,77%	0,98%
Tasso annuo incremento TFR	3,23%	2,81%
Tasso di inflazione TFR	2,30%	1,75%
Tasso di inflazione CLC	2,30%	1,75%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti TFR	3,38%	3,38%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti CLC	3,07%	3,10%
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%	715	25	
Tasso di inflazione -0,25%	703	43	
Tasso di attualizzazione +0,25%	699	42	
Tasso di attualizzazione -0,25%	719	43	
Tasso di turnover + 1%	711		
Tasso di turnover - 1%	707		
	4.255	153	
Duration del piano			
Erogazione 1° anno	97	4	
Erogazione 2° anno	89	4	
Erogazione 3° anno	90	4	
Erogazione 4° anno	83	4	
Erogazione 5° anno	29	3	
	389	19	

38. Fondo per rischi ed oneri (2.153 milioni di euro)

La tabella seguente riporta le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio 2022 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	31.12.2021	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2022
Fondo imposte	12				12
Fondo contenzioso personale	73	34	(28)	(3)	76
Fondo contenzioso terzi	1.559	235	(100)	(229)	1.465
Fondo bonifiche	61	19	(1)		79
Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito	127			(30)	97
Incentivo all'esodo	39		(6)	(12)	21
Fondo Oneri e Perdite Patrimoniali	19		(2)		17
Rischi contrattuali	231	48	(16)	(16)	247
Altri fondi diversi	302	6	(40)	(129)	139
Totale fondi rischi ed oneri	**2.423**	**342**	**(193)**	**(419)**	**2.153**
Di cui quota corrente	13	22	(8)	(2)	25
Di cui quota non corrente	2.410	320	(185)	(417)	2.128

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 76 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2022 sono pari a 34 milioni di euro; il fondo è stato poi utilizzato, per complessivi 28 milioni di euro, a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale, e rilasciato per 3 milioni di euro.

I Fondi per contenzioso nei confronti dei terzi, che sono pari a 1.465 milioni di euro, accolgono 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. Tali fondi, 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", sono stati nel corso dell'esercizio adeguati per circa 235 milioni di euro, utilizzati, 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 100 milioni di euro, e rilasciati, per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere e per la favorevole conclusione di alcune cause, per circa 229 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 79 milioni di euro, è stato utilizzato nel corso dell'esercizio per 1 milioni di euro a copertura dei costi di bonifica sostenuti; gli oneri accantonati nel corso dell'esercizio, pari a 19 milioni di euro, si riferiscono alle attività di bonifica ambientale per la presenza e rimozione di ordigni bellici, da eseguire sui compendi immobiliari di Milano Smistamento, Brescia e Novara.

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, che ammonta a 97 milioni di euro, nel corso dell'esercizio è stato rilasciato per 30 milioni di euro per minori esigenze prospettiche.

Gli "Altri fondi diversi" (pari a circa 139 milioni di euro) includono anche gli accantonamenti effettuati negli anni principalmente per manutenzione, oneri officine, obblighi contrattuali ed oneri legati agli immobili di trading e contenziosi con agenti. Nel corso del 2022 sono stati effettuati accantonamenti per probabili rischi ed oneri futuri per 6 milioni di euro; i fondi in questione sono inoltre stati rilasciati a conto economico per circa 129 milioni euro per minori esigenze a fronte di controversie pendenti e rischi di natura contrattuale, ed utilizzati per 40 milioni di euro, essenzialmente a copertura degli oneri sostenuti per obblighi contrattuali.

39. Acconti per opere da realizzare non correnti e correnti (1.844 milioni di euro)

Gli acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, pari complessivamente a 1.844 milioni di euro (quota corrente pari a 482 milioni di euro), pari al 31 dicembre 2021 a 1.748 milioni di euro, dei quali 577 milioni correnti, si riferiscono alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA.

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 96 milioni di euro, è generata sostanzialmente dai nuovi acconti ricevuti (258 milioni di euro), dall'incremento dei reversal di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione di periodo (-22 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 (-140 milioni di euro).

40. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati) (1.611 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	28		28	9	2	11	19	(2)	17
Passività del leasing	660	168	828	572	152	724	88	16	104
Altre passività finanziarie	722	33	755	723	59	782	(1)	(26)	(27)
Totale passività finanziarie	**1.410**	**201**	**1.611**	**1.304**	**213**	**1.517**	**106**	**(12)**	**94**

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il fair value dei derivati passivi, qualificati come strumenti di copertura. In particolare, in base alla natura dei rischi coperti, il Gruppo presenta relazioni di copertura cash flow hedge e fair value hedge. A seguito della valutazione effettuata al 31 dicembre 2022, la voce ha subito un incremento pari a 17 milioni di euro, riconducibile sostanzialmente all'andamento dei tassi nel periodo di riferimento.

La voce Passività del leasing è pari a 828 milioni di euro, con 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".

Le altre passività finanziarie si riducono di 27 milioni di euro per effetto principalmente del minor debito registrato sui conti correnti intersocietari nei confronti della JV Trenitalia TPER Scarl.

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;
- all'uso di modelli finanziari di valutazione considerati standard di mercato per i contratti di opzione (Cap e Collar).

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, delle curve Basis USD vs EUR e Basis USD vs GBP, la curva GBP LIBOR 6 mesi Post-Cessation (fallback Rate), della Eur Interest Rate Normal Volatility Cube nonché le Credit Default Swap curve (CDS) delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del non-performance risk. La determinazione del non-performance risk è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati i)

l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di mark-to-market durante la vita dello strumento finanziario, ii) le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di default (PD).

41. Debiti commerciali non correnti e correnti (7.703 milioni di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	3	7.270	7.273	11	6.132	6.143	(8)	1.138	1.130
Acconti commerciali	4	177	181	4	124	128		53	53
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		224	224		168	168		56	56
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione		25	25		21	21		4	4
Totale debiti commerciali	**7**	**7.696**	**7.703**	**15**	**6.445**	**6.460**	**(8)**	**1.251**	**1.243**

La voce "Debiti commerciali correnti e non correnti" evidenzia, a livello complessivo, una crescita rispetto al periodo precedente di 1.243 milioni di euro sostanzialmente ascrivibile all'incremento delle voci "Debiti verso fornitori" (+1.130 milioni di euro) e "Debiti commerciali v/società del Gruppo" (+56 milioni di euro).

Con riferimento ai Debiti verso fornitori, l'incremento è principalmente riconducibile ai maggiori lavori effettuati nel corso dell'esercizio precedente per progetti di investimento sulla rete AV-AC e tradizionale (+247 milioni di euro) e sulla rete stradale e autostradale (+458 milioni di euro), ai maggiori acquisti di materiale rotabile e dei servizi di manutenzione sul materiale rotabile noleggiato (+192 milioni di euro), all'effetto del consolidamento della società tedesca ODEG (+52 milioni di euro), all'incremento dei crediti verso il gestore dell'infrastruttura ferroviaria greca (+ 70 milioni di euro), al sostenimento di maggiori costi per cyber security (+10 milioni di euro) nonché alla normale dinamica dei pagamenti di periodo (+73 milioni di euro).

La voce Debiti commerciali verso società del Gruppo 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; l'incremento di 56 milioni di euro rispetto al saldo dello scorso esercizio è prevalentemente dovuto all'incremento dell'offerta commerciale rispetto all'esercizio precedente impattato dalla pandemia da COVID-19.

42. Altre passività non correnti e correnti (8.209 milioni di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		5.854	5.854		4.854	4.854		1.000	1.000
Acconti verso clienti					2	2		(2)	(2)
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	12	304	316	18	283	301	(6)	21	15
Debiti per IVA		15	15		5	5		10	10
Altri debiti verso società del Gruppo		54	54		4	4		50	50
Altri debiti e ratei/risconti passivi	114	1.856	1.970	106	1.827	1.933	8	29	37
Totale altre passività	**126**	**8.083**	**8.209**	**124**	**6.975**	**7.099**	**2**	**1.108**	**1.110**

Gli "Acconti per contributi" sono principalmente legati:

- agli stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas (già Lyon Turin Ferroviarie Sas – LTF Sas), pari a 2.040 milioni di euro, come già descritto nel paragrafo relativo alle "Altre Attività correnti e non correnti" a cui si rimanda;
- agli acconti iscritti principalmente 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 3.640 milioni di euro.

Nella tabella seguente sono dettagliati i movimenti relativi agli acconti per contributi del Gruppo FS:

valori in milioni di euro

	31.12.2021	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2022
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e Finanze (MEF)	744	5.196	(4.557)	(167)	1.216
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)	3.868	141	(342)		3.667
- FESR	31	152	(180)		3
- TEN	22	45	(8)		59
- PNRR		1.255	(675)		580
- Altri	189	505	(365)		329
Totale acconti per contributi	**4.854**	**7.294**	**(6.127)**	**(167)**	**5.854**

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIMS 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 per 140 milioni di euro al decremento netto 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 1.970 milioni di euro accoglie debiti verso il personale (471 milioni), che si riferiscono in parte al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (12 milioni di euro), depositi cauzionali (115 milioni di euro), debiti verso società concessionarie (264 milioni di euro), debiti verso Erario (149 milioni di euro), ratei e risconti (179 milioni di euro) e altri debiti diversi (792 milioni di euro).

43. Debiti per imposte sul reddito (11 milioni di euro)

Il saldo dell'esercizio 2022, pari a 11 milioni di euro (6 milioni di euro al 31 dicembre 2021), accoglie per 5 milioni di euro le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale, per IRAP, e dalle altre non rientranti, per IRES ed IRAP, e per 6 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

	2022	2021
Crediti commerciali al costo ammortizzato	3.097	2.962
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	2.859	2.145
Altre attività al costo ammortizzato	10.175	9.839
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	3.521	3.167
Altre attività finanziarie:	1.604	1.163
- Al costo ammortizzato	*984*	*742*
- Derivati attivi Al FVOCI	*223*	*5*
- Derivati attivi al FVTPL		*2*
- Altre attività valutate al FVOCI		
- Altre attività valutate al FVTPL	*397*	*414*
Totale attività finanziarie (*)	**21.256**	**19.276**
Finanziamenti al costo ammortizzato	11.758	11.675
Debiti commerciali al costo ammortizzato	7.701	6.460
Altre passività al costo ammortizzato	8.045	6.956
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato	1.844	1.748
Altre passività finanziarie:	1.611	1.517
- Al costo ammortizzato	*1.582*	*1.506*
- Derivati passivi al FVOCI	*1*	*11*
- Derivati passivi al FVTPL	*28*	
- Altre passività valutate al FVOCI		
- Altre passività valutate al FVTPL		
Totale passività finanziarie (*)	**30.959**	**28.356**

(*) 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 2022 e al 31 dicembre 2021, 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

	31.12.2022				
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	1.364	1.658		74	3.096
Altre attività correnti e non correnti	8.553	1.563		3	10.119
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.626	811	278	14	4.729
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			2.756		2.756
Totale attività finanziarie (*)	**13.543**	**4.032**	**3.034**	**91**	**20.700**

(*) 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

	31.12.2021				
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	1.365	1.493		104	2.962
Altre attività correnti e non correnti	8.367	1.383		53	9.803
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.167	655	81	13	3.916
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			2.080		2.080
Totale attività finanziarie (*)	**12.899**	**3.531**	**2.161**	**170**	**18.761**

(*) 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 (MEF).

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2022 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in milioni di euro

	31.12.2022					
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	11.966	131	69	885	804	13.855
Fondo Svalutazione	(105)		(1)	(9)	(197)	(312)
Pubblica Amministrazione (netto)	**11.861**	**131**	**68**	**876**	**607**	**13.543**
Clienti terzi (lordo)	3.846	209	142	90	779	5.066
Fondo Svalutazione	(319)	(20)	(13)	(20)	(662)	(1.034)
Clienti terzi (netto)	**3.527**	**189**	**129**	**70**	**117**	**4.032**
Istituti finanziari (lordo)	3.018	6	8	2	1	3.035
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
Istituti finanziari (netto)	**3.017**	**6**	**8**	**2**	**1**	**3.034**
Società del gruppo (lordo)	77	4	5	6	5	97
Fondo Svalutazione				(6)		(6)
Società del gruppo (netto)	**77**	**4**	**5**		**5**	**91**
Totale attività finanziarie	**18.482**	**330**	**210**	**948**	**730**	**20.700**

valori in milioni di euro

	31.12.2021					
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	11.265	136	182	791	700	13.074
Fondo Svalutazione	(15)			(3)	(157)	(175)
Pubblica Amministrazione (netto)	**11.250**	**136**	**182**	**788**	**543**	**12.899**
Clienti terzi (lordo)	2.974	601	78	130	739	4.522
Fondo Svalutazione	(198)	(142)	(12)	(32)	(607)	(991)
Clienti terzi (netto)	**2.776**	**459**	**66**	**98**	**132**	**3.531**
Istituti finanziari (lordo)	1.684	457	19	3		2.163
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
Istituti finanziari	**1.683**	**456**	**19**	**3**		**2.161**
Società del gruppo (lordo)	160	3	1	7	5	176
Fondo Svalutazione				(6)		(6)
Società del gruppo (netto)	**160**	**3**	**1**	**1**	**5**	**170**
Totale attività finanziarie	**15.869**	**1.054**	**268**	**890**	**680**	**18.761**

L'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito è stata riclassificata per classe di rischio al 31 dicembre 2022, così come determinato dall'agenzia di rating Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

	31.12.2022				
	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime - not impaired*	*Lifetime - impaired*
da AAA a BBB-		221	9.509	7.402	311
da BB a BB+			2.149	810	567
da B a CCC			21	182	66
da CC a C			14	755	47
D					
Valori Contabili Lordi		221	11.693	9.149	991
Fondo Svalutazione			(45)	(589)	(720)
Valore Netto		221	11.648	8.560	271

	31.12.2021				
	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime - not impaired*	*Lifetime - impaired*
da AAA a BBB-	2	(2)	8.797	6.731	417
da BB a BB+			1.560	666	194
da B a CCC			152	248	411
da CC a C			14	744	
D					
Valori Contabili Lordi	2	(2)	10.523	8.389	1.022
Fondo Svalutazione			(53)	(442)	(678)
Valore Netto	2	(2)	10.470	7.947	344

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito.

	31.12.2022			
	12-months expected credit losses	*Lifetime-not impaired*	*Lifetime-impaired*	*Totale*
Saldo al 1° gennaio 2022	**53**	**442**	**678**	**1.173**
Rivalutazione/Svalutazione netta del fondo svalutazione		148	65	213
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato				
Attività finanziarie rimborsate	(9)	(7)	(9)	(25)
Nuove attività acquisite	1	7	5	13
Utilizzo fondo		(1)	(19)	(20)
Saldo al 31 dicembre 2022	**45**	**589**	**720**	**1.354**

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 Finanza della Direzione Centrale Finanza e Patrimonio della Capogruppo, 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 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 25 giugno 2024.

Il Gruppo ha inoltre a disposizione numerose 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 2022 e al 31 dicembre 2021, indicate al lordo degli interessi da versare:

valori in milioni di euro

31 dicembre 2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	87	788	566	4.461	3.945	9.847
Finanziamenti da banche	1.538	329	917	272	312	3.368
Debiti verso altri finanziatori	6	6	6	7	3	28
Passività per leasing finanziari						
Debiti finanziari verso società del Gruppo						
Passività finanziarie	28	8		1	718	755
Passività del leasing	68	114	78	292	370	922
Debiti finanziari non derivati	**1.727**	**1.245**	**1.567**	**5.033**	**5.348**	**14.920**
Debiti commerciali	**3.466**	**4.099**	**18**	**12**		**7.595**
Debiti finanziari derivati						
Totale passività finanziarie	**5.193**	**5.344**	**1.585**	**5.045**	**5.348**	**22.515**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2021	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Prestiti obbligazionari	145	375	750	3.097	3.540	7.907
Finanziamenti da banche	1.356	909	561	1.031	340	4.197
Debiti verso altri finanziatori	6	7	13	4	2	32
Debiti finanziari verso società del Gruppo						
Passività finanziarie	58	2	1	1	720	782
Passività del leasing	63	141	115	172	321	812
Debiti finanziari non derivati	**1.628**	**1.434**	**1.440**	**4.305**	**4.923**	**13.730**
Debiti commerciali	**2.224**	**4.112**	**16**			**6.352**
Debiti finanziari derivati	**6**	**3**	**(1)**	**(4)**	**1**	**5**
Totale passività finanziarie	**3.858**	**5.549**	**1.455**	**4.301**	**4.924**	**20.087**

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 non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2022	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	8.503	717	4.335	3.451
Finanziamenti da banche	3.222	1.813	1.120	289
Debiti verso altri finanziatori	33	23	7	3
Debiti finanziari verso società del Gruppo				
Passività finanziarie	755	36		719
Passività del leasing	828	166	328	334
Debiti finanziari non derivati	**13.341**	**2.755**	**5.790**	**4.796**
Debiti commerciali	**7.703**	**7.669**	**34**	

valori in milioni di euro

31 dicembre 2021	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	7.532	501	3.668	3.363
Finanziamenti da banche	4.110	2.252	1.553	305
Debiti verso altri finanziatori	33	13	18	2
Debiti finanziari verso società del Gruppo				
Passività finanziarie	782	60	1	721
Passività del leasing	724	167	246	311
Debiti finanziari non derivati	**13.181**	**2.993**	**5.486**	**4.702**
Debiti commerciali	**6.460**	**6.436**	**24**	

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 Consigli di Amministrazione ed implementate con il supporto tecnico e operativo della funzione Finance & Investor Relations della Capogruppo.

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.

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	6.030	7.491	1.809	1.359	1.630	2.693
Tasso fisso	7.311	7.429	1.163	208	3.403	2.655
Saldo al 31 dicembre 2022	**13.341**	**14.920**	**2.972**	**1.567**	**5.033**	**5.348**
Tasso variabile	6.670	7.573	1.933	1.133	2.222	2.285
Tasso fisso	6.511	6.157	1.129	307	2.083	2.638
Saldo al 31 dicembre 2021	**13.181**	**13.730**	**3.062**	**1.440**	**4.305**	**4.923**

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.

	31.12.2022	31.12.2021
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	45%	51%
Tasso fisso	55%	49%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	22%	24%
Tasso variabile protetto	8%	11%
Tasso fisso	70%	65%

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 2022.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	25	(20)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(14)	12
Totale	**11**	**(8)**

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 2022 sul fair value degli strumenti derivati di copertura:

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	35	(35)
Totale	**35**	**(35)**

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.

Nel mese di febbraio 2017 Trenitalia UK, società di diritto inglese costituita nel corso del 2016 e controllata al 100% da Trenitalia S.p.A., ha acquistato la società NXET Trains Limited. La liquidità necessaria all'operazione di acquisto è stata messa a disposizione in parte dalla Capogruppo sotto forma di prestito intercompany vs. Trenitalia UK per GBP 60 mln e per la restante parte per mezzo di un aumento di capitale posto in essere da Trenitalia S.p.A. a favore di Trenitalia UK per GBP 13 mln. A fronte dell'esposizione intercompany di FS Italiane vs. Trenitalia UK sono stati stipulati Cross Currency Swap 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.

- Ricorso inerente il trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl: con sentenza n. 6417/2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP ("ricorrenti") ai fini dell'annullamento del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 248/2016 con il quale è stato individuato in FS SpA il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta, in allora, dallo stesso Ministero, confermandone pertanto la legittimità. Nell'ambito del giudizio di appello per la riforma della sentenza del Giudice di prima istanza, le ricorrenti hanno proposto, quale primo motivo di impugnazione, il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla disciplina in materia di aiuti di Stato, con riferimento: i) allo stanziamento della somma di 70 milioni di euro a favore di FSE Srl di cui all'art. 1, comma 867, della L. 2018/2015, così come modificato dall'art. 47, del D.L. 50/2017 e ii) al trasferimento di FSE Srl a FS SpA senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo. Il Consiglio di Stato ha ritenuto di devolvere la questione alla Corte di Giustizia UE, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (ordinanza di rimessione n. 3123/2018). La Corte si è pronunciata sulle

questioni pregiudiziali con sentenza del 19 dicembre 2019 (causa C-385/18) affermando che – fatte salve le verifiche che il giudice del rinvio (i.e. Consiglio di Stato) sarà tenuto ad effettuare – l'art. 107 del TFUE deve essere interpretato nel senso che sia lo stanziamento di una somma di denaro in favore di un'impresa pubblica sia il trasferimento dell'intera partecipazione detenuta da uno Stato membro nel capitale di detta impresa a un'altra impresa pubblica, senza corrispettivo, ma con l'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima, possono essere qualificati come aiuti di Stato. All'esito della sentenza interpretativa della Corte di Giustizia, sono rimesse al Consiglio di Stato - innanzi al quale, il 3 febbraio 2020, è stato riassunto il giudizio ad opera dei ricorrenti - le determinazioni conseguenti. Il 22 ottobre 2020 si è tenuta l'udienza di discussione innanzi al Consiglio di Stato, all'esito della quale il giudice, tenuto conto delle statuizioni della Corte di Giustizia europea ed al fine di completare la conoscenza di fatti che non sono immediatamente desumibili dalle risultanze documentali, ha disposto l'apertura del procedimento di verificazione, da svolgersi nel contraddittorio delle parti, sul seguente quesito: "*dica il verificatore se il valore di Ferrovie del Sud Est e Servizi s.r.l. alla data di tale trasferimento, come aumentato, ove occorra, dello stanziamento della somma di euro 70 milioni in suo favore da parte dello Stato italiano, superi l'importo dell'investimento che Ferrovie dello Stato Italiane deve effettuare al fine di onorare il proprio obbligo di rimuovere lo squilibrio patrimoniale di FSE*" (ordinanza n. 6537/2020). All'udienza pubblica del 30 marzo 2021, in cui avrebbe dovuto avviarsi la verificazione, FS e FSE hanno formulato richiesta di estromissione da detta fase di soggetti terzi (tra i quali l'ex Amministratore Unico di FSE) che avevano presentato istanza di intervento nel giudizio. Con sentenza non definitiva n. 6556 pubblicata il 30 settembre 2021, il Consiglio di Stato si è pronunciato sulla questione preliminare relativa all'ammissibilità degli interventi e ha ritenuto ammissibile il solo intervento di ANAV, che pertanto potrà partecipare alla verificazione, escludendo invece gli altri potenziali richiedenti. Con specifico riferimento al procedimento di verificazione, il Verificatore, dopo aver consultato le parti, ha comunicato loro di aver richiesto al Consiglio di Stato di pronunciarsi sull'individuazione di quale fosse la «data di trasferimento» a cui fa riferimento il quesito formulato nell'ordinanza collegiale n. 6537/2020. A seguito dell'udienza in camera di consiglio tenutasi in data 7 aprile 2022, il Consiglio di Stato, con ordinanza collegiale n. 3184/2022, ha ritenuto "*necessario che l'accertamento tecnico demandato al verificatore faccia riferimento sia alla data del 4 agosto 2016 (coincidente con la data di adozione del Decreto Ministeriale n. 264/2016) e del 25 ottobre 2016 (data di adozione della delibera del Consiglio di Amministrazione di FSI con cui si è autorizzato il rilascio, ai sensi dell'art. 2, comma 4, del D.M. 4 agosto 2016, della dichiarazione con la quale FSI avrebbe espresso la propria volontà di provvedere alla rimozione dello squilibrio patrimoniale di FSE, nonché il compimento di quanto necessario al perfezionamento della procedura di trasferimento in capo a FSI dell'intera partecipazione di FSE), come indicato dalle appellanti, sia alla data del 28 novembre 2016 (data della stipula dell'atto notarile di trasferimento della partecipazione, previa verifica delle condizioni imposte dal ricordato decreto ministeriale)*". Il procedimento di verificazione è tutt'ora in corso e, a seguito della richiesta di proroga dei termini del Verificatore, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 08047/2022, ha fissato il termine per la relazione finale di verificazione al 13 febbraio 2023 e la data per l'udienza di discussione (fissata inizialmente al 26 maggio 2022 e poi al 3 novembre 2022) al 23 marzo 2023. Da ultimo il Verificatore ha formalizzato nuova richiesta di proroga del termine delle operazioni di verificazione. Il Consiglio di Stato ha fissato la camera di consiglio al 23 febbraio 2023 per la discussione della istanza di rinvio del termine; con ordinanza pubblicata in data 7 marzo 2023 il Consiglio di Stato ha disposto una proroga di 90 giorni (a decorrere dal 7 marzo 2023) del termine per la presentazione della Relazione Finale da parte del Verificatore (5 giugno 2023) e fissato l'udienza per la discussione del ricorso al 30 novembre 2023. Quanto agli esiti della controversia e a un'eventuale soccombenza, tenuto conto anche del parere di un autorevole professionista specificamente incaricato, sebbene vi siano argomenti seri e coerenti a sostegno dell'infondatezza dell'appello pendente dinanzi al Consiglio di Stato, come del resto attestato dalla sentenza già pronunciata in primo grado, si ritiene nondimeno che vi sia un rischio di soccombenza possibile.

- RFI SpA/Gruppo COSIAC: nel 2011 il Gruppo COSIAC SpA ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma una azione risarcitoria dei danni (circa 1,039 miliardi di euro) derivanti dalla asserita violazione delle regole di correttezza, imparzialità e buona fede nell'esecuzione della Concessione di prestazioni integrate relativa al raddoppio della Linea Ferroviaria Tommaso Natale – Carini ed al collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi. Con sentenza n. 9769/2015 il Tribunale di Roma, in totale accoglimento delle difese di RFI SpA e con condanna di COSIAC SpA alla rifusione delle spese di lite, ha dichiarato la propria carenza di giurisdizione in favore del giudice amministrativo ed ha rigettato tutte le domande di responsabilità (contrattuale, precontrattuale ed extracontrattuale). COSIAC SpA ha proposto appello contro tale sentenza. Con sentenza n. 1477 del 1 marzo 2019, la Corte di Appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello formulato da COSIAC SpA, ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del giudice ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC SpA sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. Contro tale sentenza RFI SpA ha proposto ricorso in Cassazione e ricorso per revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formatisi in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione. Con atto di citazione notificato il 3 maggio 2019, COSIAC SpA ha riassunto la causa avanti il Tribunale Civile di Roma. RFI SpA si è costituita in giudizio chiedendo la sospensione del giudizio in attesa che la Corte di Cassazione e la Corte di Appello in sede di revocazione si pronuncino sulle questioni della giurisdizione e del contrasto di giudicati. Sulla richiesta di sospensione il Giudice ha posticipato ogni decisione all'esito della lettura delle memorie delle parti. Concessi i termini di cui all'art. 183, co. 6, c.p.c., all'udienza tenutasi il 31 marzo 2021 per l'ammissione dei mezzi istruttori, il Giudice, lette le note delle parti e ritenendo la causa di natura documentale, ha rinviato per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 26 maggio 2022. A tale udienza il Giudice ha trattenuto la causa in decisione con termini ex art. 190 c.p.c., riservando in sentenza "*ogni decisione sull'istanza di rimessione in termini per deposito di documentazione avanzata in sede di note scritte da RFI*". Nelle more, con sentenza n. 28388/2020 del 14 dicembre 2020, la Cassazione SS.UU. ha rigettato il ricorso di RFI SpA confermando la decisione del Giudice di Appello. Avverso tale sentenza RFI SpA ha proposto ricorso per revocazione avanti la Suprema Corte: il giudizio è stato definito con l'ordinanza n. 8469/2022 che ha dichiarato inammissibile l'impugnazione. È, altresì, ancora pendente il summenzionato giudizio di revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formatisi in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione (l'udienza di comparizione, più volte rinviata d'ufficio, è stata fissata al 13 aprile 2023). Comunque, nonostante la pendenza del citato giudizio di revocazione, una volta precisate le conclusioni all'udienza del 26 maggio 2022, i Giudici del Tribunale di Roma hanno deciso la causa principale con favorevole sentenza n. 15336/2022, pubblicata il 20 ottobre 2022, che ha rigettato integralmente tutte le domande di COSIAC e di Hera Spa in Amministrazione Straordinaria condannandole in solido alla rifusione delle spese, determinate nella misura di Euro 350.000 (oltre spese generali e oneri di legge). Il 28 novembre 2022 COSIAC ha appellato la sentenza n. 15336/2022. RFI SpA si è costituita ritualmente nel giudizio RG 6449/2022 depositando comparsa di risposta con appello incidentale condizionato. L'udienza del 20 marzo si è tenuta in forma documentale. La Corte d'Appello si riserva di comunicare se verrà fissata un'udienza di precisazione conclusioni oppure se la causa verrà assunta in decisione. Non è possibile prevedere al momento le tempistiche della Corte D'Appello;

- Contenziosi con fornitore: la società Trenitalia SpA ha in essere due importanti contenziosi con uno dei principali fornitori di materiale rotabile. Nel corso del 2019 sono state emesse le sentenze di primo grado favorevoli alla società ed entrambe le sentenze sono state appellate dalle controparti. Un giudizio di appello si è concluso con sentenza n. 1430/2021 del 4 novembre 2021, poi impugnata in Cassazione dal fornitore, mentre l'altro giudizio si è concluso con sentenza n. 110/2023 del 10 gennaio 2023 che ha confermato la sentenza di primo grado. Con riferimento agli

eventuali oneri che dovessero manifestarsi con sentenza definitiva, questi sostanzialmente costituirebbero comunque un maggior valore degli investimenti di riferimento;

- Anas SpA/Strada dei Parchi (SdP): in merito al contenzioso con Strada dei Parchi SpA, concessionaria delle Autostrade A24 e A25, si rappresenta che sono ancora pendenti i seguenti contenziosi:
  a) due giudizi instaurati dinanzi al Tribunale di Roma da Strada dei Parchi (RG n. 33007/2016 e RG n. 77217/2017) per il risarcimento dei danni asseritamente subiti a causa delle condizioni delle autostrade in concessione, valutati complessivamente in circa 550 milioni di euro. I due giudizi sono stati riuniti e decisi con sentenza n. 16036 pubblicata in data 16 novembre 2020, con la quale il Tribunale di Roma ha respinto tutte le domande di Strada dei Parchi, condannandola alla rifusione delle spese di lite. Con atto di citazione notificato in data 17 dicembre 2020, Strada dei Parchi ha proposto appello, pendente dinanzi alla Corte di Appello di Roma, sez. I, RG n. 6914/2020. Il Collegio ha pronunciato l'ordinanza del 22 dicembre 2021, con cui ha ritenuto di non poter dichiarare inammissibile l'appello ai sensi dell'art. 348 bis c.p.c. ed ha disposto un rinvio della causa all'udienza del 26 aprile 2023 per la precisazione delle conclusioni;
  b) contenzioso relativo al decreto ingiuntivo ottenuto da Anas SpA relativamente ai crediti delle rate 2017 e 2018, alla nona e decima rata del Fondo Centrale di Garanzia e ai crediti concessori maturati fino a marzo 2019 (RG n. 75938/2019). Le due rate sono state oggetto di un intervento del legislatore che, con l'art. 9 tricies semel del D.L. n. 123/2019, convertito in Legge n. 156/2019, ha disposto la sospensione dell'obbligo di SdP di pagare le rate 2017 e 2018 del corrispettivo della concessione, ciascuna dell'importo di 55.860.000 euro, comprendente gli interessi di dilazione. Con ordinanza del 12 novembre 2020, il giudice ha concesso la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo opposto, ai sensi dell'art. 648 c.p.c., limitatamente all'importo di 29.050.321,30 euro oltre interessi convenzionali, riconoscendo dovuti gli importi fatturati a titolo di canone concessorio (rate 2017 e 2018) e relative integrazioni, nonché la nona e la decima rata del debito verso l'ex Fondo Centrale di Garanzia. Il Tribunale con sentenza del 9 settembre 2022 condanna Strada dei Parchi SpA al pagamento in favore di Anas SpA della somma di 29.050.321,30 euro oltre interessi (al tasso di interesse convenzionale nella misura del 4,8% per l'attualizzazione delle rate del Fondo di Garanzia, e degli interessi nella misura legale, ex art 1282 comma II c.c. sulle altre voci) e al pagamento delle spese processuali, quanto ad Anas SpA nella misura di 51.618,00 euro, oltre rimborso forfettario spese generali ed oneri riflessi di legge, mentre, quanto al Ministero, liquida nella misura di 37.451,00 euro oltre rimborso forfettario spese generali, omnia. L'importo di 29.050.321,30 euro oltre interessi fino al 5 maggio 2021 (per un importo complessivo di 30.421.919,80 euro) è stato interamente recuperato da Anas SpA a seguito della notifica dell'atto di precetto di cui al successivo punto c);
  c) in virtù della suddetta ordinanza del 12 novembre 2020, Anas SpA, in data 26 gennaio 2021, ha notificato atto di precetto avverso il quale Strada dei Parchi ha proposto opposizione con atto di citazione notificato in data 5 febbraio 2021, instaurando il giudizio RG 9684/2021. L'udienza per la precisazione delle conclusioni è fissata al 3 luglio 2023;
  d) procedimento monitorio RG 47339/2020 promosso da Anas SpA dinanzi al Tribunale di Roma volto ad ottenere il pagamento della rata 2019, l'undicesima rata del Fondo centrale di garanzia e i crediti concessori relativi al periodo aprile 2019–luglio 2020, per un importo complessivo di 82,59 milioni di euro oltre interessi. Anas SpA ha ottenuto l'emissione del decreto ingiuntivo n. 16723/2020 - non provvisoriamente esecutivo - opposto da Strada dei Parchi con atto di citazione notificato in data 27 novembre 2020 (RG n. 67037/2020). Con ordinanza del 28 marzo 2022 il giudice ha respinto la richiesta di concessione della provvisoria esecuzione del decreto ingiuntivo ex art. 648 c.p.c., fissando l'udienza di trattazione al 29 settembre 2022, poi rinviata d'ufficio al 18 ottobre 2022.

Alla suddetta udienza, il Tribunale ha assegnato i termini per il deposito delle memorie di cui all'art. 183, comma 6, c.p.c., fissando la successiva udienza al 28 settembre 2023;

e) ricorso per ingiunzione depositato in data 22 giugno 2021, dinanzi al Tribunale di Roma, volto ad ottenere il pagamento della rata 2020, della dodicesima rata del fondo Centrale di Garanzia e per i crediti concessori fino al saldo afferente al 31 marzo 2021 (per un totale di 74,85 milioni di euro). Il ricorso è stato iscritto a ruolo il 29 giugno 2021, in data 13 luglio 2021 è stato emesso il relativo D.I. n. 13091/2021 - provvisoriamente esecutivo - nei confronti di Strada dei Parchi che ha provveduto ad opporlo con atto di citazione notificato ad Anas SpA in data 24 settembre 2021 (RG. 58561/2021). L'udienza di prima comparizione indicata in citazione è stata fissata il 7 marzo 2022. In data 10 marzo 2022 il Presidente del Tribunale ha accolto l'istanza di astensione facoltativa del giudice precedentemente designato ed ha rimesso gli atti al Presidente della 2° Sezione Civile per la riassegnazione della causa. A seguito della riassegnazione ad altro giudice, è stato disposto il rinvio all'udienza di prima comparizione e trattazione della causa al 9 settembre 2022. All'esito dell'udienza anzidetta, il G.I. si è riservato sulla richiesta di Anas SpA di provvisoria esecutività del D.I. opposto e sulla chiamata in causa del MIT, concedendo un termine di 30 giorni dall'udienza a Strada dei Parchi per produrre una memoria ed un successivo termine di 30 giorni ad Anas SpA per replicare. Il Tribunale, con ordinanza del 21 novembre 2022, ha sciolto la riserva e ha autorizzato la chiamata in giudizio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, assegnando alla opponente il termine di gg. 30 per la notifica della citazione. Inoltre, ha rigettato l'istanza di concessione della provvisoria esecuzione del decreto ingiuntivo opposto e ha fissato l'udienza del 29 marzo 2023 per la comparizione delle parti;

f) in data 30 marzo 2021 la Plus Srl proponeva ricorso dinanzi al TAR Lazio nei confronti di Anas SpA e di SdP per l'annullamento del silenzio serbato dalle Amministrazioni resistenti rispetto all'istanza notificata a mezzo PEC il 2 febbraio 2020, con la quale la ricorrente chiedeva di procedere all'acquisizione sanante di aree edificabili in sua proprietà, ex art. 42 bis del DPR 327/2001 nonché per l'accertamento dell'obbligo di provvedere in relazione alla medesima istanza, mediante l'adozione di provvedimento espresso, secondo quanto disposto dall'art. 42bis del DPR n. 207/2001 (RG. 3469/2021). In data 9 aprile 2021 si è tenuta l'udienza in Camera di Consiglio ed il Collegio ha rinviato per la discussione all'udienza camerale del 20 ottobre 2021. La ricorrente, con ricorso per motivi aggiunti notificato in data 22 luglio 2021, ha riproposto le stesse domande integrando il contraddittorio nei confronti del MIT, subentrato ad Anas SpA nel ruolo di concedente dell'A24 nei confronti di Strada dei Parchi. All'esito dell'udienza del 20 ottobre 2021, Il TAR Lazio, con ordinanza interlocutoria pubblicata il 21 dicembre 2021, ha disposto una CTU volta ad accertare l'esatta identificazione e delimitazione dei terreni oggetto della dedotta occupazione illegittima e ad individuare le procedure di esproprio, che hanno coinvolto i detti immobili, rinviando per i successivi adempimenti istruttori alla Camera di Consiglio del 6 luglio 2022. Con ordinanza n. 6755/2022, il Tar Lazio, alla luce della complessità delle operazioni demandate al CTU, ha rinviato l'udienza di discussione e ha prorogato i termini già disposti con la precedente ordinanza n. 13210/2021, rinviando per la trattazione della causa alla camera di consiglio del 21 dicembre 2022. All'udienza camerale del 21 dicembre u.s., il Collegio, dopo una approfondita discussione sui punti salienti della controversia, ha introitato la causa per la decisione. Il livello di rischio è stato valutato dal difensore remoto;

g) ricorso per ingiunzione notificato in data 19 aprile 2022 da Anas SpA e volto ad ottenere il pagamento della rata annuale per l'anno 2021 (di importo pari ad 62.721.621,87 euro) del corrispettivo concessorio di cui all'art. 3.0 lett. c) della Convenzione di concessione, le rate relative all'integrazione dei canoni annui ex art.19 comma 9 bis, Legge n. 102/2009 (acconto e saldo) così come previsto dall'art.12 della Convenzione Unica del 2009 relative ai mesi dal saldo di gennaio 2021 sino al saldo afferente dicembre 2021 per un ammontare di 13.978.272,93 euro, la quota del canone annuo ex art. 1 comma 1020, Legge n. 296/2006 così come previsto dall'art. 12 della

Convenzione Unica del 2009 e dall'art. 3.6.2 dell'Allegato E del PEF per un ammontare di 908.566,80 euro, per un totale di 77.608.461,60 euro. Il ricorso è stato iscritto a ruolo il 6 giugno 2022 e in data 14 giugno 2022 è stato emesso il D.I. n. 10667/2022, dotato di provvisoria esecutività ex art. 642 c.p.c., nei confronti di Strada dei Parchi. Strada dei Parchi ha proposto opposizione, chiedendo altresì che il D.I. venisse privato della provvisoria esecutività. Con ordinanza cautelare del 13 agosto 2022 il Tribunale di Roma – sez. feriale – ha rigetto detta richiesta. La prima udienza di trattazione di merito dell'opposizione si è tenuta il 28 novembre 2022. In data 15 dicembre 2022, a scioglimento della riserva assunta nella predetta udienza, il Tribunale ha respinto l'istanza di modificazione per fatti sopravvenuti della ordinanza ex art. 649 c.p.c. del 13 agosto 2022. La prossima udienza è fissata al 29 maggio 2023 per l'ammissione dei mezzi istruttori;

h) è stato notificato atto di precetto per il recupero delle somme liquidate dal D.I. provvisoriamente esecutivo n. 10667/2022, precedentemente citato, emesso dal Tribunale di Roma in data 14 giugno 2022 (n.r.g. 34102/2022) avente ad oggetto i canoni di concessione anno 2021. Non è stato possibile notificare il D.I. unitamente all'atto di precetto, in quanto Strada dei Parchi con ricorso ex art. 44 Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza ha ottenuto l'accesso a misure protettive volte alla definizione di un piano di composizione della crisi e di ristrutturazione del debito, che rendono allo stato impossibile (per lo meno per la durata di quattro mesi) la proposizione di azioni esecutive nei suoi confronti;

- Anas SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA/Val di Chienti e consorziate: le due società del Gruppo hanno chiamato in causa "Val di Chienti" e le consorziate - Contraente Generale per la realizzazione del I Maxilotto (Lavori di completamento della direttrice SS 77 «Val di Chienti» Civitanova Marche - Foligno tramite realizzazione del tratto Collesentino II - Foligno e interventi di completamento) per 300,49 milioni di euro per oneri dovuti a difforme realizzazione gallerie, a titolo di penale per ritardata ultimazione dei lavori; maggior danno per maggiori costi di manutenzione; maggior danno protrarsi struttura di Quadrilatero e danno all'immagine. Le società convenute si sono costituite con comparsa in data 13 febbraio 2017 con domanda riconvenzionale chiedendo nei confronti di Anas SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA sia il danno all'immagine che i maggiori oneri di cui alle riserve iscritte. Per le riserve per le quali è stata spiegata domanda riconvenzionale anche nei confronti di Anas SpA (pari a 1.129 milioni di euro) si stima un onere di 16 milioni di euro pari alle riserve riconosciute dal CTU in favore di Val di Chienti. La causa era stata trattenuta in decisione all'udienza del 21 settembre 2021 ma con ordinanza del 30 giugno 2022 il G.I. ha rimesso la causa sul ruolo convocando i CTU per chiarimenti e integrazione quesiti. Nelle more dell'udienza, Val di Chienti ha depositato istanza di ricusazione di uno dei 3 CTU nominati. All'udienza del 18 luglio 2022 il Giudice ha invitato le parti a trovare un accordo avendo a riferimento la CTU depositata; con ordinanza in pari data ha accolto l'istanza di ricusazione del CTU. Sostituito il CTU ricusato, il giudice ha fissato l'udienza del 19 settembre 2022 per l'eventuale conciliazione o, in mancanza, giuramento del nuovo CTU con integrazione dei quesiti e richiesta di chiarimenti. A seguito della mancata conciliazione delle parti, in data 12 dicembre 2022 è avvenuto il giuramento del nuovo CTU. Da ultimo, la causa è stata rinviata, per la comparizione delle parti, all'udienza del 20 giugno 2023;

- Anas SpA/SALT SpA: con atto di citazione notificato in data 28 settembre 2021, la concessionaria SALT SpA ha convenuto in giudizio Anas SpA, il MIT e il Ministero dell'economia e delle finanze dinanzi al Tribunale civile di Firenze, chiedendo che venga accertata la responsabilità delle Amministrazioni convenute, ciascuna per quanto di rispettiva competenza, per i loro inadempimenti agli obblighi derivanti dalla Convenzione del 7 ottobre 1999 e dalla Convenzione Unica del 2 settembre 2009. In particolare la concessionaria, che si trova in regime di prorogatio avendo proseguito la gestione della concessione su richiesta del MIT dalla data di scadenza della convenzione (31 luglio 2019) ad oggi, lamenta una serie di inadempimenti del Concedente per tutta la durata del rapporto, che avrebbero comportato

maggiori oneri dei quali pretende di essere ristorata. Tali oneri ammontano complessivamente a 685 milioni di euro, oltre a 27,9 milioni di euro per ritardati investimenti, somma accantonata in bilancio da parte di SALT SpA e di cui l'attrice chiede lo svincolo. Di tale somma, la concessionaria chiede la condanna in solido tra le Amministrazioni convenute, attesa l'unitarietà del rapporto concessorio, ma solo una parte (32,71 milioni di euro) è imputata direttamente ad Anas SpA, la cui responsabilità viene circoscritta, ai fini del riparto interno dell'onere risarcitorio solidale, al periodo precedente al subentro del MIT nelle funzioni di ente concedente, avvenuto in data 1° ottobre 2012. Anas SpA si è costituita in giudizio. All'esito della prima udienza del 12 gennaio 2022 il giudice, ritenuta la necessità di definire immediatamente le eccezioni pregiudiziali e preliminari, ha rinviato la causa all'udienza dell'11 aprile 2022 per la precisazione delle conclusioni. In tale occasione, il giudice ha disposto la rimessione degli atti al Presidente del Tribunale per decidere in merito alla competenza delle Sezioni Ordinarie o Specializzate. Il Presidente del Tribunale ha assegnato la causa alla seconda sezione civile, udienza di precisazione delle conclusioni fissata al 14 marzo 2023. All'esito dell'udienza il giudice ha concesso i termini di cui all'art. 183 comma 6 c.p.c. e ha rinviato all'udienza del 14 luglio 2023 per l'assunzione dei mezzi istruttori;

- Anas SpA/As.co.sa.: la pretesa del Consorzio As.co.sa formulata innanzi al Tribunale di Napoli con atto di citazione del 5 luglio 2019 (ove richiede 247 milioni di euro), si fonda sul diritto di vedersi riconosciuta una completa reintegrazione patrimoniale nell'ambito dei lavori relativi alla costruzione della "Bretella stradale di collegamento tra l'asse mediano e l'asse di supporto ASI" conseguente, ex art.1458 c.c., alla dichiarata risoluzione della Concessione stipulata nel lontano anno 1981 per grave inadempimento dell'Anas. Infatti, al riguardo si specifica che: con sentenza n. 11464 del 30 settembre 2013, il Tribunale di Napoli, affermata la responsabilità di Anas, dichiarò la risoluzione della Convenzione e condannò l'Anas al pagamento, a vario titolo, di ingenti somme (circa 12 milioni di euro). Anas ha proposto appello ma anche la Corte di Appello confermò l'avvenuta risoluzione della Concessione e la condanna di Anas al risarcimento dei danni. La relativa sentenza è ora sottoposta allo scrutinio della Suprema Corte di Cassazione, presso la quale il relativo ricorso tuttora pende con udienza fissata al 28/04/2023. Pertanto, nel caso la Cassazione confermasse la risoluzione della Convenzione potrebbe esserci l'alea di una condanna di Anas alla *restitutio in integrum* ovvero ad un importo equivalente al valore dell'opera. Al riguardo, bisogna rappresentare che Anas in tale giudizio ha eccepito la manleva statale delle eventuali somme riconosciute al Consorzio As.co.sa in quanto vi è giurisprudenza favorevole della Cassazione che afferma il principio dell'accollo ex lege statale in ordine agli oneri del contenzioso relativo alla realizzazione delle opere di cui al Titolo VIII L. 219/81 e derivante da fatti ed atti anteriori al trasferimento agli Enti destinatari (tra cui Anas, subentrata nel 1996). Nell'atto di costituzione di Anas è stata altresì eccepita l'inammissibilità della domanda, la prescrizione della stessa nonché il quantum della pretesa. Alla luce di quanto sopra esposto, il presente giudizio, pendente innanzi al Tribunale di Napoli, dato il nesso di pregiudizialità, potrà essere riassunto da controparte solo all'esito della decisione della Suprema Corte di Cassazione in merito alla legittimità o meno della risoluzione contrattuale della Convenzione del 1981. Per completezza si segnala che recentemente l'avvocato della controparte ha informalmente manifestato la volontà di aprire un tavolo di trattative finalizzato all'eventuale componimento bonario del complesso dei diversi contenziosi in essere.

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 2022 è pari a 4.604 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (1.289 mila euro).

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	2022	2021	Variazione
Amministratori	1.212	1.178	34
Sindaci	116	157	(41)
TOTALE	**1.328**	**1.335**	**(7)**

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 109 mila euro per il 2022 (109 mila euro per il 2021). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (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

	2022	2021
Benefici a breve termine	29	27
Benefici successivi al rapporto di lavoro	2	2
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	1	3
Totale	**32**	**32**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2022 erogati, pari a 29 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2023, per un importo indicativamente non superiore a 7,6 milioni di euro (6,2 milioni di euro nel 2021).
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	13	23		20	4	47
Gruppo Eni	6	8			13	14
Gruppo Leonardo		2				8
Gruppo Invitalia		2				
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	31	530		3.583	6	429
Gruppo GSE		47			1	1.846
Gruppo Poste Italiane	1	1			1	5
Gruppo SO.G.I.N.		1			2	
IPZS						2
EUROFER		16				16
PREVINDAI		5				6
Altri fondi previdenziali	9	16				50
Altri Parti correlate	16	2			52	24
Totale	**76**	**654**		**3.603**	**79**	**2.448**

Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri
Gruppo Enel			8	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		19		1
Gruppo Poste Italiane	2			
Totale	**2**	**19**	**8**	**1**

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 2022 è pari a 2.015 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 259 milioni di euro;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione finanziaria (per un importo pari a 64 milioni di euro);
- garanzie 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) e 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 39 milioni di euro) e una garanzia diretta per l'approvvigionamento di energia elettrica sul libero mercato a favore di GSE SpA (per un importo complessivo di € 150 milioni);
- 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 12 milioni di euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 13 milioni di euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 1,6 milioni di euro), Ostdeutssche Eisenbahn GMbh, per conto di Netinera Deutschland GmbH (per un importo pari ad un valore di circa € 23 milioni), Hellenic Train S.A. (per un importo pari ad 2 milioni di euro);
- garanzie dirette emesse nell'interesse di Netinera Deutschland GmbH, a favore principalmente di società di leasing e istituti di credito, per un importo pari a 165 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 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).
- Lettera di *patronage* (per un importo pari a 420 milioni di euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa Sanpaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.
- fidejussioni rilasciate in favore di terzi da parte di Anas per 51 milioni di euro di cui 17 milioni di euro per le commesse estere (Algeria e Libia) e 8 milioni di euro in favore di ENEL SpA come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati dall'esecuzione di lavori;
- fidejussioni rilasciate in favore di AIE SpA da parte di Anas SpA per 26 milioni di euro relativi alla commessa in Russia.

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 40) 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

Delibera nuovi Bond, finanziamenti e programma di Commercial Paper per il 2023

In data 28 febbraio 2023, il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha deliberato l'emissione di nuovi bond EMTN e il ricorso ad altri strumenti di provvista per un importo complessivo massimo di 3,1 miliardi di euro, per la copertura dei fabbisogni di medio e lungo termine del Gruppo FS. È stato inoltre approvato l'ampliamento del plafond del Programma EMTN fino a 12 miliardi di euro, dagli attuali 9 miliardi di euro. Le emissioni, a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino, saranno riservate agli Investitori Istituzionali. Nell'ambito delle nuove emissioni obbligazionarie EMTN, FS Italiane pianifica anche nuove operazioni green finalizzate a finanziare gli investimenti delle società controllate. È stata altresì deliberata la realizzazione di un Programma di Commercial Paper per un ammontare massimo di 2 miliardi di euro.

Incidente ferroviario in Grecia

Nella notte del 28 febbraio 2023 si è verificato un incidente ferroviario tra un treno passeggeri 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 due membri dello staff. Sono attualmente in corso gli accertamenti delle autorità competenti, tuttavia non sono ad oggi emerse responsabilità a carico della Società. Infatti, allo stato attuale, Hellenic Train ed i suoi dipendenti non sono formalmente parte di alcun procedimento penale. Si ricorda che in Grecia la rete viene gestita dalla società statale greca, Ose, e che pochi giorni dopo l'incidente è stato arrestato il capostazione (dipendente di Ose).

Sconto K2 ex DM 44T/2000

In data 1° marzo 2023 è stata emessa favorevole sentenza in primo grado con la quale il Tribunale di Roma ha accolto la domanda promossa da Trenitalia SpA nei confronti di RFI SpA a titolo di restituzione somme indebitamente pagate dalla società e ha condannato RFI SpA al pagamento, a titolo di ripetizione dell'indebito in favore di Trenitalia SpA, della somma di 144.517.283,00 euro oltre interessi, nonché al pagamento delle spese di giudizio. Ad analoga conclusione, il Tribunale è giunto per la domanda giudiziale afferente la quota parte di Mercitalia Rail Srl (inizialmente cumulata a quella di Trenitalia SpA), condannando RFI SpA al pagamento della somma di 91.315.687,00 euro oltre interessi e spese di giudizio. Avverso la sentenza, RFI SpA, oltre a dare luogo a tutte le opportune azioni in sede giudiziaria, avvierà le interlocuzioni formali volte alla definizione di un percorso finalizzato al reperimento delle risorse in ambito governativo in relazione a quanto eventualmente dovuto. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo "Altre informazioni" nella Relazione sulla Gestione.

Piano Industriale 2023-2032

Il Consiglio di Amministrazione del 6 aprile 2023 ha approvato il Piano Industriale 2023-2032, che rappresenta l'aggiornamento del Piano 2022-2031. L'impianto del Piano conferma il razionale strategico del precedente e le principali assumption, focalizzate ad abilitare un sistema di mobilità multimodale, smart, integrato e sostenibile per

l'interconnessione di persone e merci: infrastrutture fisiche integrate e resilienti e servizi di ingegneria per l'accelerazione degli investimenti tecnici, integrazione dello shift modale del trasporto passeggeri per incrementare il livello di servizio per il cliente e la creazione di valore, una maggiore integrazione e sostenibilità dei servizi della logistica e la rigenerazione urbana con soluzioni di intermodalità e di logistica di primo e ultimo miglio nelle aree urbane. L'aggiornamento del Piano industriale 2023-2032, nonostante sia sviluppato tenendo in considerazione il contesto caratterizzato dalla generalizzata incertezza nei fondamentali dei mercati globali, prevede ricavi e margini incrementali rispetto al Piano 2022-2031 attraverso il progressivo incremento della quota di margine dei business a Mercato trainato dall'incremento del peso del Polo Passeggeri e del Polo Logistica e conferma il piano di investimenti 2022-2031 pur con una diversa modulazione temporale a seguito delle suddette dinamiche congiunturali di mercato. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo "Piano Industriale 2022-2031" nella Relazione sulla Gestione.

Stretto di Messina S.p.A.

Il Decreto Legge n. 35 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", emesso in data 31 marzo 2023, si inserisce nel contesto di una serie di iniziative legislative volte a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e delle connesse opere di collegamento ferroviario e stradale.

In particolare, l'intervento normativo è volto a riavviare l'iter realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la società Stretto di Messina, in conformità a quanto già previsto dall'articolo 1, commi 487-493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 ("Legge di bilancio 2023"), come precedentemente citato nel paragrafo dedicato all'evoluzione della normativa nazionale della Relazione sulla Gestione. Tra i diversi aspetti del citato Decreto Legge si evidenziano i seguenti:

- Assetto societario e governance della Stretto di Messina SpA (art. 1): alla realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario partecipano RFI, Anas, le regioni Sicilia e Calabria, nonché, in misura non inferiore al 51 per cento, il MEF, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il MIT, al quale sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione. La Stretto di Messina S.p.A. costituisce società "in house" ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Il MIT provvede alla vigilanza sull'attività e definisce indirizzi idonei a garantire che sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative sia esercitata un'influenza determinante da parte del medesimo Ministero. Per queste funzioni, il MIT si avvale della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza.
- Rapporto di concessione (art. 2): dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina SpA di cui all'art. 1, comma 491, della L. 179 del 29 dicembre 2022, riprende la Concessione affidata alla stessa, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Il MIT è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione stipulata ai sensi dell'art. 7 Legge 1158 del 1971, volti a disciplinare: la durata della concessione, fermo restando che questa è stabilita in 30 anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera, il cronoprogramma di realizzazione dell'opera, con la previsione di approvare il progetto esecutivo entro il 31 luglio 2024, nonché il nuovo PEF della Concessione. Inoltre, Anas è autorizzata a trasferire al MEF una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli, per la quale nel successivo art. 4 comma 9 si stabilisce uno stanziamento nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi.
- Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera (art. 3): l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del DL del 20 agosto 202 n. 190 ed approvato

dal CdA della società il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso. Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo: a) alle norme tecniche di costruzione NTC2018 e alle conseguenti modifiche alla caratterizzazione geotecnica; b) alla normativa vigente in materia di sicurezza; c) alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso, salvo deroghe; d) alla compatibilità ambientale; e) agli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione; f) alle prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971 sul progetto definitivo approvato dal Consiglio di amministrazione della società il 29 luglio 2011.

- Disposizioni finali (art. 4): La norma stabilisce che i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, sono considerati nell'aggiornamento del piano economico finanziario della Concessione. Infine, in sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con RFI e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con Anas sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera.

In tale contesto, sulla base della norma sopra riportata, con riferimento al valore della partecipazione nella società Stretto di Messina, si considera quanto segue:

- l'intero impianto del Decreto Legge n. 35/2023 è ispirato alla continuità dello status quo ante, infatti: (i) la concessione riprende vita così com'era; (ii) lo stesso vale per i contratti col Contraente Generale e gli altri appaltatori (a determinate condizioni); (iii) ai fini della dichiarazione di pubblica utilità sono stati reiterati i vincoli imposti con l'approvazione del progetto preliminare dell'opera e (iv) il progetto definitivo dell'opera, approvato da Stretto di Messina il 29 luglio 2011, è posto alla base dell'iter di approvazione presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile; sicché i costi sinora sostenuti vanno ad oggi considerati funzionali al riavvio di un "Progetto" che riparte esattamente da dove era stato sospeso;
- la cessione al MEF di quota parte della partecipazione detenuta da Anas avverrà a valori non superiori al valore contabile ed il corrispettivo sarà determinato successivamente alla nomina, da parte del MEF, di uno o più periti che procederanno ad elaborare una relazione di stima giurata. Al riguardo lo stanziamento di risorse pubbliche previsto per tale spesa, come sopra anticipato, è in linea con il valore contabile della partecipazione iscritta.

In conclusione, quindi, solo a valle del completamento delle attività di analisi tecnica riferite al progetto definitivo dell'opera, previste dall'art. 3 del decreto, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 4 comma 6, potrà essere valutata l'eventuale necessità, ad oggi non determinabile, di adeguare il valore della partecipazione detenuta da Anas nella società, con i relativi conseguenti riflessi nei bilanci di FS SpA e di Gruppo.

Allegati

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

1. IMPRESA CONTROLLANTE ED ELENCO DELLE IMPRESE CONTROLLATE

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
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	70,00
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus	Germania	50.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Anas International Enterprise SpA	Roma	Italia	3.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	100,00
Anas SpA	Roma	Italia	2.269.892.000	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	100,00
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	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	73.000.000	EUR	Passeggeri	Fs Italiane SpA	100,00
Busitalia Campania SpA	Salerno	Italia	5.900.000	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	Infrastrutture	Italferr SpA	80,00
Die Länderbahn CZ s.r.o.	Ústi nad Labem	Repubblica Ceca	500.000	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
Fercredit SpA	Roma	Italia	32.500.000	EUR	Altri servizi	Fs Italiane SpA	100,00
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	4.682.830	EUR	Passeggeri	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	Ataf Gestioni Srl	42,00
FS International SpA	Roma	Italia	6.830.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	EUR	Urbano	Fs Italiane SpA	100,00
FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh	Arabia Saudita	10.030.000	SAR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
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	60,00
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	34.406.509	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Infrarail Firenze Srl	Firenze	Italia	5.500.000	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Infrastructure Engineering Services	Belgrado	Serbia	39.626.684	EUR	Infrastrutture	Italferr SpA	100,00

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
doo Beograd							
Intermodalidad de Levante SA	Valencia	Spagna	1.860.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	45,00
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
Mercitalia Intermodal SpA	Milano	Italia	7.000.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	53,28
Mercitalia Logistics SpA	Roma	Italia	229.611.372	EUR	Logistica	Fs Italiane SpA	100,00
Mercitalia Maintenance Srl	Milano	Italia	12.000.000	EUR	Logistica	Mercitalia Rail Srl	100,00
Mercitalia Rail Srl	Roma	Italia	59.057.081	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
Metropark SpA	Roma	Italia	3.016.463	EUR	Urbano	FS Sistemi Urbani Srl	100,00
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
NETINERA Immobilien GmbH	Berlino	Germania	240.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	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
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 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	EUR	Logistica	Mercitalia Rail Srl	93,00
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
sei mobil on demand GmbH	Sendenhorst	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	sei mobil Verkehrsgellschaft GmbH	100,00
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH	Sendenhorst	Germania	26.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Berlino	Germania	1.022.584	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	15.000.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	58,00
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Trenitalia c2c Limited	Londra	Regno Unito	100.000	GBP	Passeggeri	Trenitalia UK Limited	100,00

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
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	1.165.790.910	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	90,34
TX Consulting Gmbh	Troisdorf	Germania	25.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	100,00
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
TX Logistik AG	Troisdorf	Germania	286.070	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
TX Service Management GmbH	Troisdorf	Germania	50.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	100,00
Verkehrstriebe Bils GmbH	Sendenhorst	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland 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
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	Italfer 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 collegate

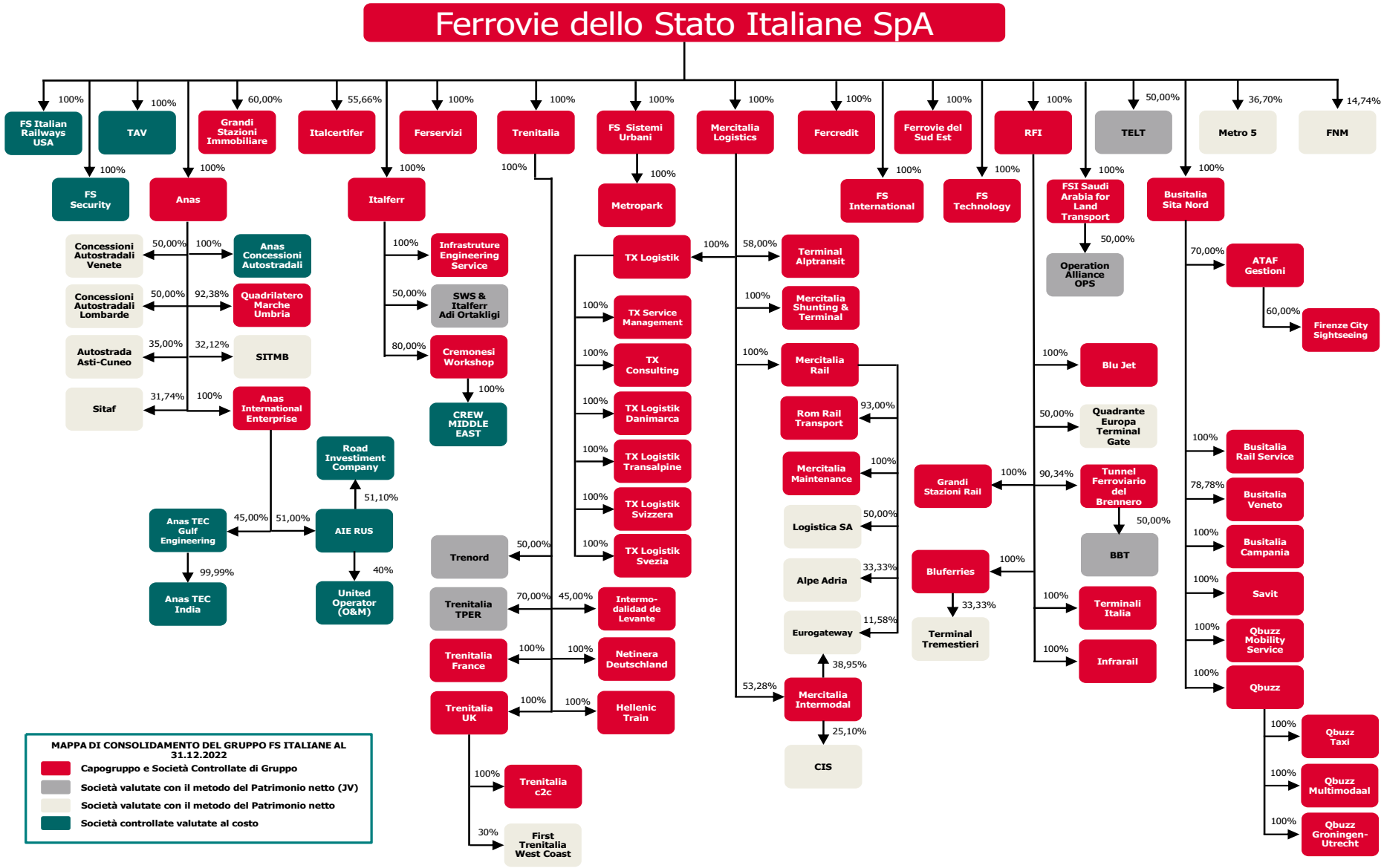
Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	EUR	Logistica	Mercitalia Rail Srl	33,33
Autostrada Asti - Cuneo SpA	Roma	Italia	50.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas Spa	35,00
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH	9,46
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH	9,43
Celler Straßenbahngesellschaft 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
Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA	Venezia	Italia	2.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas Spa	50,00
Eurogateway Srl	Novara	Italia	600.000	EUR	Logistica	Mercitalia Intermodal SpA	32,33
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster	Germania	84.000	EUR	Passeggeri	Mercitalia Rail Srl 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
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	EUR	Infrastrutture	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	44,87
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	16.876.000	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	50,00
Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	Susa	Italia	65.016.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	31,74
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco SpA	Prè Saint Didier	Italia	198.749.000	EUR	Infrastrutture	Anas Spa	32,12
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	78.363	EUR	Infrastrutture	Bluferries Srl	33,33

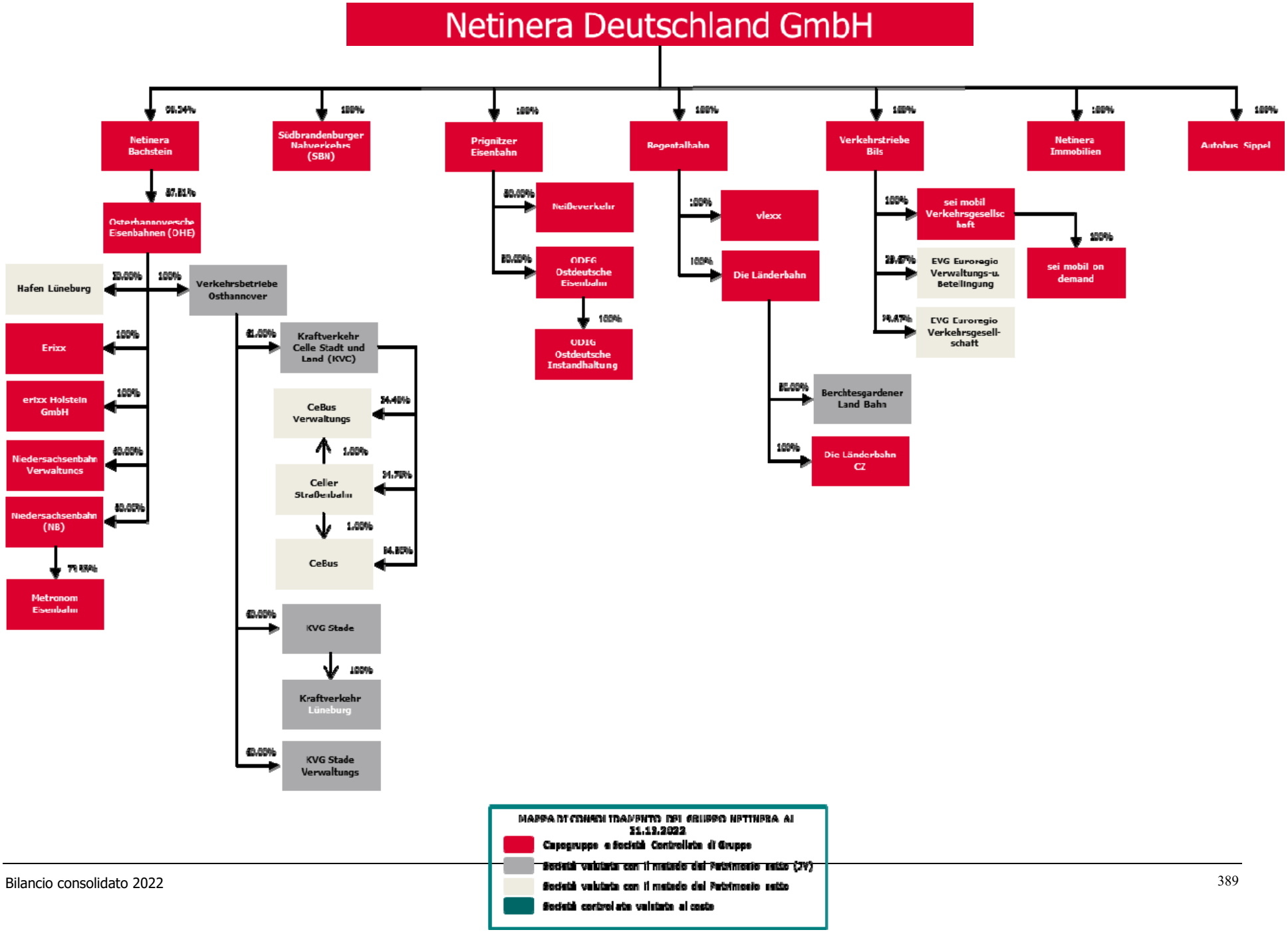
4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Altre partecipazioni

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 RUS LLC	Mosca	Russia	63.000	Anas International Enterprise SpA	51,00
Anas Tec Gulf Engineering LLC	Doha	Qatar	50.000	Anas International Enterprise SpA	45,00
Anas Tec India Private Limited	Vijaywada, Krishna, State of Andhra Pradesh (India)	Vijaywada, Krishna, State of Andhra Pradesh (India)	235.282.002	Anas Tec Gulf Engineering LLC	99,99
Autostrade del Lazio SpA in liquidazione	Roma	Italia	350.164	Anas Spa	50,00
Crew Middle East DMCC	Dubai	Emirati Arabi Uniti	25.220	Cremonesi workshop Srl	100,00
Li-Nea SpA in liquidazione	Scandicci (Firenze)	Italia	450.000	Ataf Gestioni Srl	23,80
FS Italian Railways Thailand Ltd in liquidazione	Bangkok	Thailandia	2.415.923	FS International SpA Grandi Stazioni Rail SpA FSTechnology SpA	99,00 0,50 0,50
FS Italian Railways USA Inc	New York City	New York	100.000	FS Italiane SpA	100,00
FS Security	Roma	Italia	450.000	FS Italiane SpA	100,00
Road Investment Company (RIC) LLC	Mosca	Russia	500.000	Anas International Enterprise RUS LLC	51,10
Sita SpA in liquidazione	Roma	Italia	200.000	FS Italiane SpA	55,00
Stretto di Messina SpA in liquidazione	Roma	Italia	383.179.794	Anas Spa Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	81,85 13,00 5,15
TAV Srl	Roma	Italia	50.000	FS Italiane SpA	100,00
United Operator (O&M)	Mosca	Russia	10.000	Anas International Enterprise RUS LLC	40,00

5. MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE




Netinera Deutschland GmbH
Netinera Bachstein
Südbrandenburger Nahverkehrs (SBN)
Prignitzer Eisenbahn
Regentalbahn
Verkehrstriebe Bils
Netinera Immobilien
Autobus Sippel
Osterhannoversche Eisenbahnen (OHE)
Hafen Lüneburg
Verkehrsbetriebe Osthannover
Erixx
ertxx Holstein GmbH
Niedersachsenbahn Verwaltungs
Niedersachsenbahn (NB)
Metronom Eisenbahn
Kraftverkehr Celle Stadt und Land (KVC)
CeBus Verwaltungs
Celler Straßenbahn
CeBus
KVG Stade
Kraftverkehr Lüneburg
KVG Stade Verwaltungs
Neißeverkehr
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn
ODIG Ostdeutsche Instandhaltung
vlexx
Die Länderbahn
Berchtesgardener Land Bahn
Die Länderbahn CZ
sei mobil Verkehrsgesellschaft
EVG Euroregio Verwaltungs-u. Beteiligung
EVG Euroregio Verkehrsgesellschaft
sei mobil on demand
MAPPA DI GRUPPO TRASPORTO DEL GRUPPO NETINERA AL 31.12.2022
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

6. INFORMATIVA EX LEGGE N. 124 DEL 2017

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a favore di TELT Sas	Capitolo 7532	285.860.000

TRENITALIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Lazio	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	71.727.559
Regione Liguria	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	23.632.385
Regione Marche	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	7.437.929
Regione Sardegna	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	1.022.179
Infrastrutture Venete	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	16.143.708
Regione Molise	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	111.253
Regione Friuli-Venezia-Giulia	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	6.495.107
Regione Toscana	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	83.882.497
Regione Trento	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	1.327.201
Regione Valle d'Aosta	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	17.984
Regione Abruzzo	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	249.929
Regione Puglia	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	6.162.892
Regione Campania	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	7.488.922
Regione Sicilia	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	241.642
Agenzia della Mobilità Piemontese	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	17.827.403
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	compensazione mancati ricavi AV	63.677.457

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/impianti	4.927.682.329
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/impianti	370.878.882
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	33.408.979
UE	Contributi c/impianti	1.452.800.272
Enti Locali	Contributi c/impianti	79.409.125
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/esercizio	27.440.000
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/esercizio	1.155.556.791
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Cap 1274/7302/1300 incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	114.300.751
CSEA	Contributi passanti*	1.203.117.857
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art.31)	515.358

ANAS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/impianti	1.920.696.000
Enti locali	Contributi c/impianti	205.419.000
Enti locali - UE (Programmi POR)	Contributi c/impianti	14.491.000
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	Contributi c/impianti	13.513.000

GRANDI STAZIONI RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi per riqualificazione e realizzazione delle infrastrutture complementari alle grandi stazioni	25.197.055
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi per riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie	11.850.704
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Fondo per la revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici	172.558

ITALFERR

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
HADEA (European Health and Digital Executive Agency)		271.838.000
ESA (European Space Agency)	Contributi c/esercizio	8.100.000

METROPARK

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Comune di Albano	Locazione spazi	25.000
Comune di Aversa	Locazione spazi	24.000
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	Contributi fotovoltaico	109.489
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ferrobonus	3.788.423
Credito d'imposta 2020 per sanificazione e DPI	Credito d'imposta	14.914
Credito d'imposta 2021 per sanificazione e DPI	Credito d'imposta	2.910
Beneficio saldo IRAP 2019	Esonero di cui all'articolo 24 del D.L. n. 34 del 2020 (c.d. "Decreto Rilancio")	24.729
Lugo Terminal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	1.636
CFI Intermodal Srl	Riaccredito contributo Ferrobonus	6.057
Mercitalia Intermodal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	130

MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Agenzia delle Entrate	Contributo imposta per le imprese non energivore (art. 3 D.L. n. 21/2022)	1.222
Agenzia delle Entrate	Contributo sanificazioni COVID 19 (art. 32 D.L. n. 73/2021)	60.000
GSE	Contributo energia da fonti rinnovabili	2.351

MERCITALIA RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi in c/esercizio - mezzi stradali	1.984.544
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi in c/esercizio - trasporto merci	48.658.144
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi alla formazione	446.586

MERCITALIA INTERMODAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Ferrobonus	8.494.495
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Ferrobonus	2.329.411
Ufficio Federale dei Trasporti Svizzero (OFT)	Contributo Merci	2.961.122
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo Merci	829.896
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo Merci	376.212
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Decreto 1/2019 art.6 co. 9 retrofit carri – annualità 2020	228.016
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Decreto 1/2019 art.6 co. 9 retrofit carri – annualità 2021	151.703
Regione Lombardia	Contributo "Dote merci Ferroviaria" art.4 L.R. 42/2017 annualità 2021	98.419
Service public fédéral Mobilité et Transports	Legge 20 maggio 2022 sugli aiuti per l'adeguamento dei carri per la riduzione dell'inquinamento acustico del trasporto merci su rotaia in territorio belga	24.451

BUSITALIA CAMPANIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Campania	Ristori Covid per mancati ricavi da traffico annualità 2021	4.977.683
Ministero del lavoro	Contributi Oneri malattia 2021	45.255

BUSITALIA VENETO

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1657/2022 All A- Finanz. del FNT	1.755.368.17
Regione Veneto	c/esercizio DDR 528/2022 Finanz. copertura di minori ricavi tariffari 2021	5.470.807
Regione Veneto	c/esercizio DDR 1659/2022 Finanz. copertura di finanziamenti aggiuntivi straordinari 2022 (importo netto IVA)	2.172.386
	c/esercizio Contributi oneri malattia 2022	51.700.49

ATAF GESTIONI

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Toscana – tramite One scarl	DGRT 10/06/2022 n. 12257	4.104.526
Regione Toscana – tramite One scarl	DGRT 10/06/2022 n. 11958	670.373
Regione Toscana – tramite One scarl	DGRT 05/07/2022 n. 13323	4.506.242
Regione Toscana – tramite One scarl	DGRT 19/12/2022 n. 25484	1.657.698

BUSITALIA SITA NORD

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Contributo CCNL 2022- Umbria	6.143.195
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2022 stima 10%	101.929
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	3.151.271
Ministero del Lavoro	Rettifiche CCNL anni precedenti	(29.205)
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti	1.728.802

FERROVIE DEL SUD EST

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Puglia	Automazione PP.LL - Area Salentina - 1° Lotto (richiesta diaumento finanziamento i corso)	125.374
Regione Puglia	Interramento Triggiano - Capurso e raddoppio Mungivacca -Noicattaro Bretella Ferroviaria del Sud Est Barese	2.940.400
Regione Puglia	Interramento Triggiano - Capurso e raddoppio Mungivacca -Noicattaro Bretella Ferroviaria del Sud Est Barese	873.188
Regione Puglia	Cavalcavia ferrovia Adelfia	512.181
Regione Puglia	Lavori di realizzazione armamentoferroviario dell'anello di Bari	45.500.000
Regione Puglia	Metropolitana di superfice Martina/Lecce/ Gagliano Elettrificazione ed eliminazione PL.	690.339
Regione Puglia	Automazione 26 PL	7.015.673
Regione Puglia	Adeguamento tecnologico PL	23.536.330
Regione Puglia	Fornitura n. 1 elettrotreno	798.000
Regione Puglia	n. 5 composizioni Elettrotreni	4.193.000
Regione Puglia	CA18/2020 rin. arm. Tratta Noicatt. km31	1.700.000
Regione Puglia	Potenziamento Armamento BA -TA fase 5	3.300.000
Regione Puglia	Realizzazione 20 HUB Intermodali	16.500.000
Regione Puglia	IS/SCMT Manduria-Lecce	4.382.500
Regione Puglia	ERTMS Salento	13.080.000
Regione Puglia	Contributo Covid-19	1.920.402
Regione Puglia	Contributo Covid-19	3.747.605

FSTECHNOLOGY

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Commissione Europea	Ride2Rail Project	126.225
Commissione Europea	Progetto 5GEVE	20.945

QUADRILATERO MARCHE UMBRIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Fondo revisione prezzi materiali L.73/2021	4.108.000
Camera di commercio dell'Umbria	Convenzione a suo tempo stipulata con la Camera di Commercio di Perugia il 8/07/2008	1.969.000
Regione Marche	Accordo di Programma Quadro stipulato con la Regione Marche ed avente ad oggetto il finanziamento del 1° Stralcio funzionale della Pedemontana delle Marche	6.994.000
Camera di commercio Industria Artigianato Agricoltura delle Marche	Convenzione a suo tempo stipulata con la Camera di Commercio di Macerata il 7/11/2007	442.000

Allegato: GRI Content Index

Introduzione al GRI Content Index (Perimetro di reporting)

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 (diretto/indiretto) sono stati identificati diversi perimetri di rendicontazione a seconda della tematica di riferimento:

- profilo del Gruppo e compliance: Ferrovie dello Stato Italiane SpA (Holding del Gruppo) e società consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2022, Allegato "Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo");
- governance: Ferrovie dello Stato Italiane SpA;
- dati di natura economica: Ferrovie dello Stato Italiane SpA (Holding del Gruppo) e società consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2022, Allegato "Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo");
- dati di customer ("Centralità dei bisogni delle persone e dei clienti"): società consolidate con metodo integrale che offrono servizi al pubblico e che svolgono indagini per valutare la soddisfazione dei clienti:

Polo	Controllate dirette	Controllate indirette
Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana SpA	
	Anas SpA	
Passeggeri (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA	Hellenic Train SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited
	Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	
Passeggeri (passeggeri su gomma)	Busitalia - Sita Nord Srl Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
Logistica (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Shunting & Terminal Srl

- dati di sicurezza ("Promozione della sicurezza", "Security, sicurezza delle informazioni e privacy", "Infrastrutture sostenibili"): società che hanno la responsabilità della sicurezza della circolazione sulla rete ferroviaria e stradale; appalti di lavoro su infrastrutture ferroviarie; security sugli asset core funzionali all'esercizio ferroviario; società che offrono servizi al pubblico:

Polo	Controllate dirette	Controllate indirette
Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana SpA	
	Anas SpA	
	Italferr[82] SpA	
Passeggeri (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA	Hellenic Train SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited Trenitalia France SAS
	Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	
Passeggeri (passeggeri su gomma)	Busitalia - Sita Nord Srl	Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
	Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	
Logistica (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Shunting & Terminal Srl

- dati relativi al personale ("Le nostre persone e il loro valore"): i dati delle consistenze sono relativi a Ferrovie dello Stato Italiane SpA e società consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2022, allegato "Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo"). Le informazioni relative alle analisi di dettaglio richieste dagli standard adottati nella redazione della DNF (es. turnover, distribuzione del personale, retribuzioni, formazione, ecc.) si riferiscono mediamente a un perimetro che rappresenta circa il 76% della consistenza totale del Gruppo[83]. Tali informazioni oltre che alla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, fanno riferimento a:

Polo	Controllate dirette	Controllate indirette
Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana SpA	Terminali Italia Srl Grandi Stazioni Rail SpA
	Italferr SpA	Cremonesi Workshop Srl
Passeggeri (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	
Passeggeri (passeggeri su gomma)		Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Busitalia Rail Service Srl
Logistica (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Intermodal SpA
Urbano	FS Sistemi Urbani Srl	
	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	
Altri servizi	Ferservizi SpA	
	Italcertifer SpA	
	Nugo SpA	
	FS Tecnology SpA	
	FS International SpA	

- dati di natura ambientale[84] ("Energia ed emissioni", "Altri aspetti ambientali"): i dati ambientali ricomprendono oltre alla Capogruppo, le società consolidate con il metodo integrale, sulle quali FS Italiane SpA esercita un controllo diretto (a esclusione delle società che svolgono attività finanziarie e di certificazione/ispezione nel settore del trasporto ferroviario, per le quali l'impatto non è ritenuto materiale) e quelle sulle quali esercita un controllo indiretto attraverso le sue controllate, con un numero di dipendenti maggiore di 100:

[82] I dati riguardano gli appalti civili e tecnologici nei quali Italferr SpA è coinvolta come Direzione Lavori e/o Coordinatore in fase di Esecuzione Lavori, nonché per gli appalti relativi a nuove linee AV/AC affidate a General Contractor nei quali Italferr SpA svolge il ruolo di Direzione Lavori e di Alta Sorveglianza per la sicurezza, e infine per gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr SpA svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori sia per la sicurezza. I dati si trovano nel § "Acquisti responsabili".
[83] Laddove l'informazione si riferisce a un diverso perimetro, viene specificato in nota nel relativo paragrafo.
[84] Rispetto all'anno 2020 e 2021, nei dati ambientali consolidati 2022 non sono inclusi i dati di Ataf Gestioni in quanto la società è uscita dal perimetro di Gruppo.

Polo	Controllate dirette	Controllate indirette
Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana SpA	Terminali Italia Srl Bluferries Srl Blu Jet Srl Grandi Stazioni Rail SpA
	Anas SpA	
	Italferr SpA[85]	
	Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	
Passeggeri (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA	Hellenic Train SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited Trenitalia France SAS
	Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	
Passeggeri (passeggeri su gomma)	Busitalia - Sita Nord Srl	Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
Logistica (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Shunting & Terminal Srl TX Logistik AG
Urbano	FS Sistemi Urbani Srl	
Altri servizi	Ferservizi SpA	

- dati relativi ai fornitori ("Acquisti responsabili"): i dati si riferiscono alle società esterne con le quali le società del Gruppo, rientranti nel perimetro ambientale, hanno rapporti diretti.

Di seguito si riporta la tabella di raccordo tra gli aspetti materiali identificati, la tematica del GRI corrispondente e il relativo perimetro di rendicontazione. Per ciascun aspetto del GRI legato alle tematiche materiali identificate sono stati considerati i relativi impatti, attuali o potenziali, interni ed esterni al perimetro del Gruppo.

[85] Gli impatti ambientali dei cantieri in cui Italferr effettua la direzione lavori sono rappresentati separatamente. Tale scelta è stata effettuata al fine di depurare le variazioni annuali degli indicatori dagli effetti legati all'andamento delle attività di cantiere che, per loro natura, non hanno carattere di continuità e regolarità nei volumi.

ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO FS ITALIANE	PERIMETRO INTERNO	PERIMETRO ESTERNO	GRI STANDARD E DISCLOSURE		NOTE
Economia circolare e acquisti responsabili	*Gruppo FS Italiane*	*Catena di fornitura*	Materiali Acqua e scarichi idrici Rifiuti Compliance ambientale	GRI 301 GRI 303 GRI 306 GRI 307	Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di assessment dei fornitori
Mitigazione del cambiamento climatico	*Gruppo FS Italiane*	*Catena di fornitura*	Energia Emissioni	GRI 302 GRI 305	Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di assessment dei fornitori e in accordo con le linee guida del GHG Protocol (si veda il riferimento "The Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard"), in base ai volumi delle fatture emesse nell'anno dai fornitori nei confronti delle società del Gruppo FS
Conduzione etica e responsabile del business	*Gruppo FS Italiane*	*Catena di fornitura Sistema Paese*	Performance economiche Anticorruzione Comportamento anti-concorrenziale Imposte Pratiche per la sicurezza Privacy dei clienti Politica pubblica Compliance socio-economica	GRI 2 GRI 201 GRI 205 GRI 206 GRI 207 GRI 410 GRI 418 GRI 415	
Economia circolare e acquisti responsabili	*Gruppo FS Italiane*	*Catena di fornitura*	Pratiche di approvvigionamento Valutazione ambientale dei fornitori Non discriminazione Libertà di associazione e di contrattazione collettiva Lavoro minorile Lavoro forzato o obbligatorio Valutazione del rispetto dei diritti umani Valutazione sociale dei fornitori	GRI 204 GRI 308 GRI 406 GRI 407 GRI 408 GRI 409 GRI 412 GRI 414	
Innovazione, digitalizzazione e cybersecurity	*Gruppo FS Italiane*	*Clienti Sistema Paese*	-	-	
Valore al cliente	*Gruppo FS Italiane*	*Clienti Sistema Paese*	Comunità locali	GRI 413	
	Gruppo FS Italiane	*Clienti*	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	GRI 2	
Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e	*Gruppo FS Italiane Dipendenti*	*Catena di fornitura Clienti*	Salute e sicurezza sul lavoro Salute e sicurezza dei clienti	GRI 403 GRI 416	Per la catena di fornitura, la valutazione degli

cultura					impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di assessment dei fornitori
Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone	***Gruppo FS Italiane Dipendenti***		Occupazione Relazioni tra lavoratori e management Formazione e istruzione Diversità e pari opportunità Non discriminazione	GRI 401 GRI 402 GRI 404 GRI 405 GRI 406	
Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	***Gruppo FS Italiane***	***Clienti Sistema Paese***	-	-	

GRI Content Index

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 2: Informativa generale			
L'organizzazione e le sue pratiche di rendicontazione			
2-1	**Dettagli dell'organizzazione**	✓ Gruppo in sintesi ✓ Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari ✓ Performance economiche e finanziarie dei settori ✓ Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ✓ Note - Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato ✓ Allegati – Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	
2-2	**Soggetti inclusi nel bilancio consolidato**	✓ Allegati – Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	
2-3	**Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto**		Il periodo di rendicontazione è il 2022. La periodicità di rendicontazione è annuale. Email: rapportosostenibilita@fsitaliane.it Fax: 06 644102077
2-4	**Revisione delle informazioni**	✓ Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	Gli eventuali re-statement e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.
2-5	**Assurance esterna**	✓ Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	
Attività e lavoratori			
2-6	**Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali**	✓ Gruppo in sintesi ✓ Modello di business ✓ Performance economiche e finanziarie dei settori ✓ Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ✓ Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano - Catena di fornitura sostenibile ✓ Allegati – Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	Nel 2022 non si sono registrate variazioni significative nell'organizzazione e nella catena di fornitura.
2-7	**Dipendenti**	✓ Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	Le attività significative del Gruppo sono svolte da lavoratori dipendenti. Nel 2022 non si sono registrate variazioni significative nella composizione dell'organico.
Governance			
2-9	**Struttura e composizione della governance**	✓ Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	Il Consiglio di Amministrazione di FS, nel periodo di riferimento (esercizio 2022), è composto da sette Amministratori: il Presidente (di sesso femminile), un Amministratore Delegato (di sesso maschile) munito di ampie deleghe gestionali e cinque amministratori non esecutivi e indipendenti (due dei quali di sesso femminile e tre di sesso maschile) secondo quanto

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
			valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione, sulla base delle dichiarazioni e informazioni rese dagli interessati e prendendo a riferimento - pur in assenza di qualsiasi obbligo formale - quanto previsto dal Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato da Borsa Italiana. Il numero complessivo degli altri incarichi sociali ricoperti dai membri del CdA di FS SpA all'interno del Gruppo è pari a zero. Il numero complessivo degli altri incarichi sociali e impegni di diversa natura ricoperti dai membri del CdA di FS SpA, nel periodo di riferimento, all'esterno del Gruppo è pari a XX, di cui XX con natura di rapporto societario in società di capitali e i restanti principalmente riferiti a incarichi/impegni in altre entità quali, inter alia, università, enti accademici, associazioni rappresentative di categoria, enti non profit e enti territoriali. Non si riscontra la presenza di soci o gruppi di soci di minoranza.
2-10	**Nomina e selezione del massimo organo di governo**	✓ Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA	
2-11	**Presidente del massimo organo di governo**	✓ Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA	
2-22	**Dichiarazione di alta dirigenza**	✓ Lettera del Presidente ✓ Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche	
2-23	**Politiche e impegni**	✓ Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari – Ulteriori informazioni di Governo societario ✓ Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche - Catena di fornitura sostenibile	https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/governance/il-codice-etico-.html
2-27	**Conformità a leggi e a regolamenti**	✓ Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ✓ Altre informazioni	Nel corso del 2022, le tipologie di contenzioso maggiormente rilevanti, a livello di potenziali oneri economici, per le principali società del Gruppo sono state quelle relative a: - Richieste di inquadramento in mansioni superiori; - Richieste di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato nei confronti delle società per violazione della disciplina vigente in materia di divieto di interposizione di manodopera; - Obbligo solidale; - Contratti di arruolamento nel settore marittimo: conversione contratti di lavoro a termine e/o a viaggio in rapporti di lavoro a tempo indeterminato; - Amianto; - Contenzioso in materia di retribuzione relativa alle giornate feriali; - contenzioso in materia di "Ricalcolo del TFR"; - contenzioso in materia di "Contratti di Apprendistato"; - Contenzioso in materia di "Riposi ex Regolamento CE 561/2006"; - Contenzioso in materia di "Risarcimento danni".
2-28	**Adesione ad associazioni**	✓ Dialogo con gli stakeholder	
Stakeholder engagement			
2-29	**Modalità di**	✓ Dialogo con gli stakeholder	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
	coinvolgimento degli stakeholder		
2-30	**Accordi di contrattazione collettiva**	✓ Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	
GRI 3: Temi materiali			
3-1	**Processo di determinazione dei temi materiali**	✓ Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	
3-2	**Elenco dei temi materiali**	✓ Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	Gli eventuali re-statement e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.
3-3	**Gestione dei temi materiali**	✓ Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica ✓ Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari – Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi ✓ Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche - Sostenibilità ambientale - Esperienza del viaggio - Catena di fornitura sostenibile - Capitale umano - Impegno per la comunità	GRI content index (disponibile online). Nella valutazione e gestione dei rischi economici, ambientali e sociali il Gruppo adotta un approccio basato sul principio precauzionale.
GRI 200: Economico			
GRI 201: Performance economiche			
201-1	**Valore economico direttamente generato e distribuito**	✓ Premessa – Conto economico consolidato	
201-2	**Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico**	✓ Fattori di rischio	
GRI 203: Impatti economici indiretti			
203-1	**Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati**	✓ Investimenti	
203-2	**Impatti economici indiretti significativi**	✓ Investimenti	
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento			
204-1	**Proporzione di spesa verso fornitori locali**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile	
GRI 205: Anticorruzione			
205-2	**Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione**	✓ Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	
GRI 206: Comportamento anticoncorrenziale			
206-1	**Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale,**	✓ Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei	Tutti i dipendenti e gli amministratori delle società del Gruppo, nell'espletamento della propria attività professionale, rispettano rigorosamente i limiti imposti

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
	***antitrust* e pratiche monopolistiche**	Trasporti (ART) ✓ Altre informazioni	dalla normativa antitrust e osservano con attenzione le prescrizioni previste dal Manuale di Compliance Antitrust e dal Codice di Condotta Antitrust, un vademecum operativo che raccoglie, in forma sintetica, per esigenze di consultazione rapida e tempestiva, le principali regole di comportamento da adottare qualora si ravvisi o si debba affrontare una delle seguenti circostanze: (i) possibile iniziativa in violazione della normativa antitrust; (ii) attività ispettive condotte da un'autorità di tutela della concorrenza; (iii) gestione di una procedura ad evidenza pubblica nel ruolo di stazione appaltante.
GRI 300: Ambientale			
GRI 301: Materiali			
301-1	**Materiali utilizzati per peso o volume**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 302: Energia			
302-1	**Energia consumata all'interno dell'organizzazione**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 303: Acqua e scarichi idrici			
303-1	**Interazione con l'acqua come risorsa condivisa**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
303-2	**Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
303-3	**Prelievo idrico**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
303-4	**Scarico di acqua**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 304: Biodiversità			
304-1	**Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 305: Emissioni			
305-1	**Emissioni dirette di GHG (*Scope* 1)**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
305-2	**Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (*Scope* 2)**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
305-2	**Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 306: Rifiuti			
306-1	**Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
306-2	**Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
306-3	**Rifiuti prodotti**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
306-4	**Rifiuti non destinati a smaltimento**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
306-5	**Rifiuti destinati allo smaltimento**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori			
308-1	**Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
	criteri ambientali		
GRI 400: Sociale			
GRI 401: Occupazione			
401-1	**Nuove assunzioni e *turnover***	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	Per quanto concerne il tasso di turnover del personale per fasce di età, è stata utilizzata una rappresentazione maggiormente dettagliata, rispetto alla richiesta dello standard, in quanto ritenuta più significativa.
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)			
403-1	**Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Capitale umano - Sistemi di Gestione	
403-2	**Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Capitale umano - Sistemi di Gestione	
403-3	**Servizi di medicina del lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
403-4	**Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
403-5	**Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
403-6	**Promozione della salute dei lavoratori**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
403-7	**Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali**		L'indicatore non è applicabile in quanto il Gruppo ha controllo sia sui lavoratori che sul luogo di lavoro.
403-9	**Infortuni sul lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Capitale umano – Sistemi di gestione Impegno per uno sviluppo sostenibile – Sostenibilità ambientale	Per le altre informazioni richieste dallo standard (403-9a e 403-9b), ad oggi non disponibili per mancanza di dati necessari, è in corso un'analisi approfondita per strutturare un processo di raccolta nel medio-lungo termine.
GRI 404: Formazione e istruzione			
404-1	**Ore medie di formazione annua per dipendente**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
GRI 405: Diversità e pari opportunità			
405-1	**Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA-Composizione e nomina	Per quanto concerne la distribuzione del personale per fasce di età, è stata utilizzata una rappresentazione maggiormente dettagliata, rispetto alla richiesta dello standard, in quanto ritenuta più significativa.
GRI 406: Non discriminazione			
406-1	**Episodi di discriminazione e misure correttive adottate**		Nel 2022 non è stato registrato alcun episodio di discriminazione.
GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva			
407-1	**Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Catena della fornitura sostenibile	Nel Gruppo FS Italiane non esistono rischi per la libertà di associazione e contrattazione collettiva. Il sistema di relazioni industriali del Gruppo FS Italiane prevede modalità e tempi dell'interlocuzione sindacale in un sistema articolato di informazione e contrattazione ai vari livelli, nazionale e territoriale, con i soggetti sindacali titolati (Segreterie Nazionali/Segreterie territoriali/Rsu/Rsa). Il Gruppo FS Italiane, inoltre, applica integralmente gli accordi interconfederali,

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
			incluso quello sulla rappresentatività sindacale. Tutti i contratti del Gruppo prevedono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività in cui la libertà di associazione e contrattazione collettiva sia esposta a rischi significativi.
GRI 408: Lavoro minorile			
408-1	**Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	Tutti i contratti del Gruppo prevedono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività con significativo rischio di ricorso al lavoro minorile.
GRI 409: Lavoro forzato			
409-1	**Attività e fornitori con elevato rischio di casi di lavoro forzato o obbligato**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	Tutti i contratti del Gruppo includono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività con significativo rischio di impiego di lavorato forzato.
GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani			
412-3	**Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	Al momento non sono stati formalizzati accordi e/o contratti che includano specifiche clausole in merito al rispetto dei diritti umani o che siano sottoposti a valutazione circa l'effettiva implementazione di politiche di salvaguardia dei diritti umani. Il Gruppo ha aderito al network del Global Compact (GC) dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Il 16 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la Politica di Sostenibilità del Gruppo, ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) e ai princìpi del UN Global Compact.
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori			
414-1	**Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali**	Acquisti responsabili - Infrastrutture sostenibili – I nostri fornitori, Gestione responsabile e creazione di valore Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	
GRI 415: Politica pubblica			
415-1	**Contributi politici**		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).
GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti			
416-1	**Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi**	Sicurezza nel viaggio	
GRI 418: Privacy dei clienti			
418-1	**Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti**		In tema di privacy e perdita dati dei consumatori, nel corso del 2022 sono stati valutati come "data breach" (violazione della privacy) 7 casi. In tutti i casi il livello di gravità dei data breach è stato considerato "basso" tuttavia, per i seguenti 2 casi, si è comunque proceduto alla notifica all'Autorità Garante: • il 28 gennaio 2022 un cliente ha segnalato una violazione di riservatezza di dati personali di clienti in atto sul sito trenitalia.com a causa di una errata gestione della funzionalità di anteprima nel web

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
			form di presentazione delle domande di rimborso, con mancata cancellazione dei documenti allegati alla pratica. Sebbene la funzione sia attiva per i clienti da ottobre 2021, Trenitalia ha ricevuto una sola segnalazione. Sulla base dell'analisi dei log di accesso ai file del mese di gennaio, si può ipotizzare che potenzialmente siano stati visualizzati impropriamente i documenti di identità di non più di 10 interessati. La gravità è stata identificata di livello basso, anche in considerazione dei riscontri pervenuti da FSTechnology; • la mattina del 23 marzo 2022 il team di Cyber Security di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha rilevato la presenza di numerosi eventi di sicurezza concomitanti, inviati dalla piattaforma antivirus, che indicavano la presenza di attività sospetta di postazioni di lavoro. Nello stesso momento numerosi dipendenti del Gruppo FS hanno iniziato a segnalare che i file all'interno dei propri pc erano cifrati e resi illeggibili. La struttura di Cyber Security, appena riconosciuta la natura dell'evento, ha avviato tutte le azioni necessarie per bloccare la propagazione del malware e per analizzare il virus. In via precauzionale, per bloccare la diffusione del malware, sono state isolate tutte le postazioni compromesse, disattivato il sistema di autenticazione ai servizi e sistemi aziendali raggiungibili attraverso intranet, ed è stata data indicazione agli utenti di non connettere i pc alla rete aziendale (cablata, wifi, vpn), ma di utilizzare solo i servizi aziendali disponibili in internet. Inoltre, sono state immediatamente informate le istituzioni e la polizia postale per le indagini di competenza, al fine di determinare modalità e responsabilità della compromissione. Il data breach che si è verificato non ha comportato perdita di riservatezza o di integrità dei dati ma, per le sole postazioni di lavoro compromesse, perdita di disponibilità dei dati salvati sulla memoria locale dei pc (file risultati crittografati); i dati, in molti casi, sono stati comunque ricostruiti senza inconvenienti significativi per gli interessati. In via preliminare, il 31 marzo 2022, il data breach è stato notificato all'Autorità Garante per la protezione dei dati personali e tale notifica è stata integrata con ulteriori informazioni il 27 aprile 2022. La gravità è stata identificata di livello basso, anche in considerazione della circostanza per la quale gli interessati sono incorsi in inconvenienti poco significativi e di carattere temporaneo.

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 2022 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Luigi Ferraris e Roberto Mannozzi, 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 2022.

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.

06 Aprile 2023

Luigi Ferraris
Amministratore Delegato

Roberto Mannozzi
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

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 39.204.173.802,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 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 nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche 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 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.

Recuperabilità delle attività non correnti

Note esplicative al bilancio: nota esplicativa n. 3 "Area di consolidamento", nota esplicativa n. 6 "Principi contabili" sezioni "Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali", "Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore" riferibile agli Strumenti finanziari e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n. 21 "Immobili, Impianti e Macchinari", nota esplicativa n. 24 "Attività immateriali", nota esplicativa n. 28 "Attività finanziarie (inclusi i derivati)" e nota esplicativa n. 51 "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 include, nel saldo delle attività non correnti, immobili, impianti e macchinari per €47.619 milioni, attività immateriali per €2.608 milioni, di cui €994 milioni attribuibili alla concessione di Anas S.p.A. e €111 milioni relativi ad avviamenti. Le attività non correnti includono anche attività finanziarie (inclusi i derivati) per €1.289 milioni, di cui €367 milioni attribuibili alla partecipazione nella Stretto di Messina S.p.A. detenuta da Anas S.p.A.. Gli Amministratori hanno effettuato i test di impairment sul valore contabile iscritto alla data di bilancio delle unità generatrici di flussi di cassa indipendenti (CGU) a cui sono allocati i relativi avviamenti o che includevano altre attività non correnti che presentassero indicatori di un'eventuale riduzione del loro valore, al fine di identificare perdite di valore. Per quanto concerne la concessione di Anas S.p.A., gli Amministratori, hanno svolto l'impairment test che non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A tal riguardo, nella nota esplicativa n. 24 "Attività immateriali", gli Amministratori indicano che qualora gli sviluppi, che potranno nascere anche dalle interlocuzioni in atto con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario rielaborato di conseguenza. Il valore recuperabile è basato sul valore d'uso, determinato mediante il metodo dell'attualizzazione dei flussi finanziari attesi ("Discounted Cash Flows") che è caratterizzato da un elevato grado di complessità e dall'utilizzo di stime. Infine, in data 31 marzo 2023 è stato emesso il Decreto Legge n. 35 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" (il "Decreto") volto a riavviare l'iter realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la società partecipata Stretto di Messina S.p.A., iscritta in bilancio per un valore di €367 milioni. Il suddetto decreto prevede, tra l'altro, che i costi sostenuti dalla società Stretto di Messina S.p.A. sino alla data di entrata in vigore del decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima,	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: • comprensione della procedura adottata nella predisposizione dei test di impairment; • ottenimento del Piano Industriale 2023-2032 approvato nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 6 aprile 2023 (il "Piano Industriale"); • analisi dei criteri di identificazione delle CGU e riconciliazione del valore contabile delle attività e passività alle stesse attribuite con il bilancio consolidato; • verifica della coerenza tra i flussi finanziari utilizzati ai fini dei test di impairment ed i flussi finanziari previsti nel Piano Industriale; • analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti e i dati consuntivati, al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato; • coinvolgimento di esperti del network KPMG nell'esame della ragionevolezza del modello dei test di impairment e delle relative assunzioni, anche attraverso il confronto con dati e informazioni esterni; • analisi della normativa di riferimento per ciò che concerne il progetto di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (c.d. Ponte sullo Stretto) e valutazione dei riflessi contabili; • analisi dei pareri degli specialisti coinvolti dalla Società nel processo di valutazione della recuperabilità dei costi di progettazione sostenuti dalla Stretto di Messina S.p.A.; • esame dell'appropriatezza della presentazione in bilancio e dell'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione alle attività non correnti e ai test di impairment.

siano considerati nell'aggiornamento del piano economico finanziario della Concessione. Tenuto conto di tale contesto, gli Amministratori, nella nota esplicativa n. 51 "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio", descrivono che solo a valle del completamento delle attività di analisi tecnica riferite al progetto definitivo dell'opera potrà essere valutata l'eventuale necessità, ad oggi non determinabile, di adeguare il valore della partecipazione detenuta da Anas nella Stretto di Messina S.p.A.. Il valore recuperabile della partecipazione in Stretto di Messina S.p.A., che è caratterizzato da un elevato grado di complessità e dall'utilizzo di stime, è basato sulle previsioni del sopracitato Decreto e sull'analisi svolta dalla Società anche con il supporto di specialisti. Per le suddette ragioni, abbiamo considerato la recuperabilità delle attività non correnti un aspetto chiave dell'attività di revisione.	

Criteri di determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria

Note esplicative al bilancio: nota esplicativa n. 6 "Principi contabili" sezioni "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI S.p.A." 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".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 include tra gli immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali, attività di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria. 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: • la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km; • la stima del valore residuo; • impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio. La determinazione degli ammortamenti richiede, pertanto, valutazioni significative da parte degli Amministratori. Per tali ragioni, e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto, abbiamo considerato il processo di determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: • analisi del processo adottato dal Gruppo e del relativo ambiente informatico per la determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria, esame della configurazione e messa in atto dei controlli e procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; • analisi della ragionevolezza delle stime effettuate nella determinazione dei volumi complessivi di produzione espressi in treni-km; • 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; • analisi della ragionevolezza delle stime effettuate dalle funzioni aziendali coinvolte nella determinazione del valore residuo; • esame dell'appropriatezza della presentazione in bilancio e dell'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione agli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria.

Fondi rischi ed oneri - riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi

Note esplicative al bilancio: 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".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
L'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è esposta a riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 include nella voce Fondo per rischi ed oneri accantonamenti a "Fondo contenzioso terzi" riferibile, tra l'altro, a tale fattispecie. La valutazione dei fondi per rischi ed oneri richiede la formulazione di stime sull'esito di contenziosi, per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza, che hanno comportato valutazioni significative da parte degli Amministratori. Per tali ragioni, e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la valutazione dei fondi per rischi ed oneri relativamente alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: • comprensione del processo di valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, esame della configurazione e messa in atto dei controlli e procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; • 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, al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato; • ottenimento di informazioni, tramite richiesta scritta ai consulenti legali 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; • per i principali contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, analisi delle assunzioni adottate nella determinazione dei fondi per rischi ed oneri, attraverso colloqui con le funzioni aziendali coinvolte ed analisi della documentazione di supporto; • discussione con le funzioni aziendali coinvolte circa assunzioni o scenari alternativi rispetto a quelli adottati per la determinazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, e circa le ragioni per le quali siano stati scartati; • 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; • esame dell'appropriatezza della presentazione in bilancio e dell'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio consolidato relativamente ai fondi per rischi ed oneri.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 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 S.p.A. 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 degli utilizzatori prese 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'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 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'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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 2022, 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) 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'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2022 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 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.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 254/16

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D.Lgs. 254/16. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione non finanziaria. Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 28 aprile 2023

KPMG S.p.A.

Gabriele de Gennaro
Socio

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SPA al 31 Dicembre 2022

Prospetti contabili

Conto Economico

valori in euro

	Note	2022	2021
Ricavi e proventi		**155.092.526**	**162.869.285**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	145.341.259	153.011.925
Altri proventi	5	9.751.267	9.857.360
Costi operativi		**(346.934.158)**	**(294.256.801)**
Costo del personale	6	(67.990.655)	(65.162.303)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(22.138.333)	(14.824.735)
Costi per servizi	8	(152.820.594)	(155.325.484)
Altri costi operativi	9	(28.069.936)	(33.471.685)
Costi per lavori interni capitalizzati	10	531.008	872.619
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	11	(76.445.648)	(26.345.213)
Risultato operativo		**(191.841.632)**	**(131.387.516)**
Proventi e oneri finanziari		**231.313.951**	**98.874.227**
Proventi da partecipazioni	12	216.429.866	65.209.726
Altri proventi finanziari	12	155.751.939	139.137.779
Oneri su partecipazioni	13	(43.111.139)	(16.100.583)
Altri oneri finanziari	13	(97.756.715)	(89.372.695)
Risultato prima delle imposte		**39.472.319**	**(32.513.289)**
Imposte sul reddito	14	**50.677.703**	**32.650.282**
Risultato netto d'esercizio		**90.150.022**	**136.993**

Conto Economico complessivo

valori in euro

	Note	2022	2021
Risultato netto d'esercizio		**90.150.022**	**136.993**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	27/29	887.961	(262.158)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	27/29	(243.071)	60.759
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**644.890**	**(201.399)**
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		**90.794.912**	**(64.406)**

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in euro

	Note	31.12.2022	31.12.2021
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	15	54.747.980	48.358.406
Investimenti immobiliari	17	391.689.120	449.837.629
Attività immateriali	18	48.002.261	53.533.929
Partecipazioni	20	38.059.837.535	38.055.974.521
Attività finanziarie (inclusi derivati)	21	8.736.030.767	8.358.805.216
Attività per imposte anticipate	19	173.683.173	174.427.259
Crediti commerciali	24	3.782.117	3.529.017
Altre attività	22	24.303.335	24.595.193
Totale		**47.492.076.288**	**47.169.061.170**
Attività correnti			
Rimanenze	23	340.649.442	358.567.396
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	21	2.706.451.344	2.196.118.793
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25	626.221.660	675.660.694
Crediti tributari	26	84.908.211	84.133.190
Crediti commerciali	24	196.706.328	178.745.741
Altre attività	22	2.193.216.449	2.359.082.120
Totale		**6.148.153.434**	**5.852.307.934**
Totale Attività		**53.640.229.722**	**53.021.369.104**
Patrimonio netto e passività			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	27	39.204.173.802	39.204.173.802
Riserve	27	67.235.002	66.583.262
Utili (Perdite) portati a nuovo	27	628.992.464	628.862.321
Utile (Perdite) d'esercizio	27	90.150.022	136.993
Totale		**39.990.551.290**	**39.899.756.378**
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	28	8.466.485.317	8.029.992.583
Benefici ai dipendenti	29	5.363.697	7.294.604
Fondi rischi e oneri	30	111.986.122	149.520.312
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	31	19.374.668	4.895.039
Passività per imposte differite	19	168.540.657	167.844.702
Altre passività	32	26.090.486	27.003.070
Totale		**8.797.840.947**	**8.386.550.310**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	28	1.551.562.201	1.610.768.511
Passività finanziarie (inclusi derivati)	31	1.002.445.197	631.849.985
Debiti commerciali correnti	33	96.401.758	106.268.988
Altre passività	32	2.201.428.329	2.386.174.932
Totale		**4.851.837.485**	**4.735.062.416**
Totale Passività		**13.649.678.432**	**13.121.612.726**
Totale Patrimonio Netto e Passività		**53.640.229.722**	**53.021.369.104**

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

Valori in euro

Patrimonio Netto									
		Riserve							
		Altre riserve			Riserve di valutazione				
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1° gennaio 2021	**39.204.173.802**	**64.806.665**			**(69.955)**	**64.736.710**	**589.951.253**	**40.959.019**	**39.899.820.784**
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2.047.951				2.047.951	38.911.068	(40.959.019)	
Altri movimenti									
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Utile/(Perdita) d'esercizio								136.993	136.993
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(201.399)	(201.399)			(201.399)
Saldo al 31 dicembre 2021	**39.204.173.802**	**66.854.616**			**(271.354)**	**66.583.262**	**628.862.321**	**136.993**	**39.899.756.378**
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		6.850				6.850	130.143	(136.993)	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Utile/(Perdita) d'esercizio								90.150.022	90.150.022
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					644.890	644.890			644.890
Saldo al 31 dicembre 2022	**39.204.173.802**	**66.861.466**			**373.536**	**67.235.002**	**628.992.464**	**90.150.022**	**39.990.551.290**

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in euro

	2022	2021
Utile/(perdita) di esercizio	**90.150.022**	**136.993**
Imposte sul reddito	(50.677.703)	(32.650.282)
Proventi/oneri finanziari	(231.313.951)	(98.874.227)
Ammortamenti	26.375.757	24.585.028
Accantonamenti e svalutazioni		3.151.104
Svalutazioni	49.241.150	178.048
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti		9.017
Accantonamenti e svalutazioni	**49.241.150**	**3.338.169**
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	78	
Variazione delle rimanenze	21.460.127	13.912.760
Variazione dei crediti commerciali	(22.011.525)	16.930.127
Variazione dei debiti commerciali	(9.867.230)	(26.357.864)
Variazione delle altre attività	167.952.533	(1.758.474.247)
Variazione delle altre passività	(189.303.246)	1.827.472.727
Utilizzi fondi rischi e oneri	(25.377.590)	(1.806.211)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.147.794)	(220.352)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	259.691.535	102.343.476
Variazione dei crediti/debiti per imposte	53.426.878	28.712.756
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	**138.599.041**	**99.048.853**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(2.560.744)	(1.181.685)
Investimenti immobiliari	(8.146.424)	(12.559.975)
Investimenti in attività immateriali	(11.989.220)	(18.958.913)
Investimenti in partecipazioni	(332.504.394)	(164.496.725)
Investimenti al lordo dei contributi	**(355.200.782)**	**(197.197.298)**
Contributi-partecipazioni	285.860.000	153.576.725
Contributi	**285.860.000**	**153.576.725**
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari		
Disinv-Investimenti immobiliari	658.229	119
Disinvestimenti in attività immateriali		
Disinvestimenti in partecipazioni	1.144.394	9.750.000
Disinvestimenti	**1.802.623**	**9.750.119**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	**(67.538.159)**	**(33.870.454)**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	672.738.513	1.478.185.757
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(304.538.403)	(922.401.136)
Variazioni delle passività del leasing	(188.432)	(171.505)
Variazione delle attività finanziarie	(859.883.560)	(562.417.439)
Variazione delle passività finanziarie		2.931.130
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	**(491.871.882)**	**(3.873.193)**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	**(420.811.000)**	**61.305.206**
Disponibilità liquide a inizio periodo	46.539.523	(14.765.683)
Disponibilità liquide a fine periodo	(374.271.477)	46.539.523
di cui saldo del c/c intersocietario	(1.000.493.137)	(629.121.171)

Note esplicative al Bilancio d'esercizio

1. Attività della Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la "Società" o "FS SpA") 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 6 aprile 2023 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 internazionale IFRS 10 "*Consolidated Financial Statements"* la Società ha redatto il Bilancio consolidato, che presenta nel 2022 un patrimonio netto di Gruppo pari a 41.873 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 204 milioni di euro.

La Società KPMG SpA è incaricata della revisione legale dei conti per il novennio 2014-2022.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS* e *International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), 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":

- la situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il 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*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;

- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".
- La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 – "Gestione dei rischi finanziari".

Il Bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" 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 2021, ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai principi di nuova adozione.

Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del progetto di Bilancio è il suddetto 6 aprile 2023 data, appunto, di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato annuale, 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 "Proventi (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 (145.341 migliaia di euro)

Il dettaglio delle voci che costituiscono i Ricavi delle vendite e prestazioni, rilevati in applicazione del principio contabile internazionale IFRS 15 per la rilevazione dei ricavi dai contratti con i clienti, è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
Ricavi da contratti con i clienti	**97.488**	**88.622**	**8.866**
Servizi resi dalla capogruppo	58.213	50.843	7.370
Servizi diversi	25.535	14.611	10.924
Vendita immobili e terreni trading	13.496	23.038	(9.542)
Vendite diverse	244	130	114
Altri ricavi per vendite e prestazioni	**47.853**	**64.390**	**(16.537)**
Ricavi da gestione immobiliare	47.834	64.158	(16.324)
Ricavi per contributi	19	232	(213)
Totale	**145.341**	**153.012**	**(7.671)**

I ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un decremento di 7.671 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- l'incremento dei ricavi relativo agli addebiti che Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per 7.370 mila euro, ascrivibile principalmente ai: servizi prestati nel 2022 connessi con le risorse umane (30.063 mila euro), servizi connessi alle relazioni esterne (10.175 mila euro), servizi di contabilità e attività tributarie (5.889 mila euro), servizi relativi all'area affari istituzionali (3.328 mila euro) e affari societari (2.180 mila euro), servizi di brokeraggio (1.790 mila euro), servizi di strategia e sostenibilità (1.395 mila euro), servizi di data protection (1.087 mila euro) e affari internazionali (719 mila euro);
- è stato registrato un incremento dei ricavi da servizi diversi (10.924 mila euro), da ricondurre principalmente agli effetti delle attività operative della commessa Metro Riyadh;
- nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni trading per un importo complessivo pari a 13.496 mila euro realizzando una plusvalenza netta di 7.944 mila euro (-496 mila euro rispetto all'anno precedente). I ricavi da vendite immobiliari evidenziano un decremento di 9.542 mila euro, dovuto alla risposta del mercato al portafoglio immobiliare proposto in vendita;

- nelle vendite diverse sono ricompresi i soli ricavi derivanti dalla vendita della rivista La Freccia, che ha subito un incremento rispetto allo scorso esercizio di 114 mila euro;
- ricavi da gestione immobiliare (riferiti principalmente a canoni di locazione, riaddebito oneri condominiali e ricavi da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà) evidenziano una riduzione complessiva di 16.324 mila euro, connessa sostanzialmente all'avvio dal 1° luglio 2022 dell'affitto del ramo immobiliare a FS Sistemi Urbani Srl, determinando un ricavo di periodo pari a 6.616 mila euro, a meno di conguagli, per la cessione.

La tabella seguente fornisce il dettaglio dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

Valori in migliaia di euro

	Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Mercato geografico						
Nazionale	13.496	23.038	83.975	65.247	97.472	88.284
Europeo			14	32	14	32
Extra UE			3	305	3	305
Totale Ricavi da contratti con i clienti	13.496	23.038	83.992	65.584	97.488	88.622
Tempistica per la rilevazione dei ricavi*						
Servizi trasferiti nel corso del tempo	13.496	23.038	83.992	65.584	97.488	88.622
Totale Ricavi da contratti con i clienti	13.496	23.038	83.992	65.584	97.488	88.622
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	47.834	64.308	19	82	47.853	64.390
Totale ricavi vendite e prestazioni	61.330	87.346	84.011	65.666	145.341	153.012

Di seguito le informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

Valori in migliaia di euro	*31.12.2022*	*31.12.2021*
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti	22.938	57.265
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti		
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti		
Attività da contratto	68.065	34.079
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 migliaia di euro	31 dicembre 2022
	Attività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio	
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(11.828)
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	45.814
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	
Aggregazioni aziendali	
Altre variazioni	

Altri ricavi delle vendite e prestazioni

Tra gli Altri ricavi delle vendite e prestazioni, come indicato sopra, sono ricompresi complessivamente proventi da locazione pari a 38.160 mila euro nel 2022 come successivamente dettagliato nella nota 16 "Diritti di utilizzo beni in leasing".

5. Altri proventi (9.751 migliaia di euro)

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
Commissioni attive su fidejussioni	**1.041**	**4.239**	**(3.198)**
Rimborsi			
Cariche sociali di dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	534	445	89
Altri rimborsi	125	55	70
Totale rimborsi	**659**	**500**	**159**
Proventi diversi	**8.051**	**5.118**	**2.933**
Totale	**9.751**	**9.857**	**(106)**

Il decremento di 106 mila euro è riconducibile principalmente all'effetto combinato:

- della riduzione delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo, principalmente verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (-2.163 mila euro) e Trenitalia SpA (-715 mila euro);
- dell'incremento dei proventi diversi (+2.933 mila euro) relativi, per la maggior parte, al credito rilevato verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (3.782 mila euro) e FS Sistemi Urbani Srl (3.393 mila euro) a seguito della perequazione della plusvalenza conseguita dalla vendita del compendio di Porta Romana da parte di FS Sistemi Urbani Srl, come definito dal Protocollo d'intesa intersocietario relativo all'Accordo di Programma delle Aree di Milano.

6. Costo del Personale (67.991 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
Salari e stipendi	49.827	45.198	4.629
Oneri sociali	14.422	12.733	1.689
Altri costi del personale a ruolo	(4.107)	307	(4.414)
Trattamento di fine rapporto	3.145	2.768	377
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(1.192)	322	(1.514)
Personale a ruolo	**62.095**	**61.328**	**767**
Salari e stipendi	137	88	49
Oneri sociali	78	90	(12)
Personale Autonomo e Collaborazioni	**215**	**178**	**37**
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	2.028	1.173	855
Altri costi collegati al personale	3.653	2.483	1.170
Altri costi	**5.681**	**3.656**	**2.025**
Totale	**67.991**	**65.162**	**2.829**

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 67.991 mila euro, mostrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 2.829 mila euro.

Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- un incremento di 767 mila euro dei costi per il personale a ruolo dovuto principalmente all'incremento della voce salari, stipendi ed oneri sociali per complessivi 6.318 mila euro, a seguito di un incremento della voce competenze fisse e contributi INPS (+5.473 mila euro), ad un incremento dei costi per Welfare (+351 mila euro) e dei costi per servizi di gestione al personale verso società del gruppo (+148 mila euro), compensati dai minori oneri per incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno (-2.844 mila euro), da un incremento dei rimborsi per personale distaccato presso Società del Gruppo e terzi (-2.131 mila euro) e dai maggiori rilasci per contenzioso lavoro e contenzioso con terzi (-1.515 mila euro);
- un incremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 37 mila euro dovuto ad un aumento degli incarichi di collaborazione;
- un incremento degli altri costi del personale per 2.025 mila euro, dovuto ai maggiori costi per la formazione (+965 mila euro), per buoni pasto e mense (+156 mila euro) e per lavoro interinale (+855 mila euro).

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

	2022	2021	Variazioni
Personale			
Dirigenti	128	115	13
Quadri	263	223	40
Altro personale	319	315	4
Totale	**710**	**653**	**57**

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (22.138 migliaia di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
Materiali e materie di consumo	186	226	(40)
Illuminazione e forza motrice	1	1	
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	21.951	14.598	7.353
Totale	**22.138**	**14.825**	**7.313**

L'incremento di tale voce (7.313 mila euro) è attribuibile principalmente alle variazioni delle giacenze di immobili e terreni trading, a seguito della svalutazione effettuata sul patrimonio trading per 16.398 mila euro, parzialmente compensata da una riduzione del costo del venduto di 9.045 mila euro.

8. Costi per servizi (152.820 migliaia di euro)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	**3**	**4**	**(1)**
Servizi trasporto Merci	3	4	(1)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**6.466**	**7.888**	**(1.422)**
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	1.868	869	999
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	373	608	(235)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	5.089	7.762	(2.673)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	(864)	(1.350)	486
Servizi immobiliari e utenze	**17.782**	**23.894**	**(6.112)**
Servizi amministrativi ed informatici	**55.427**	**58.249**	**(2.822)**
Costi per comunicazione esterna e costi diversi	**15.840**	**11.310**	**4.530**
Costi per godimento beni di terzi	**4.444**	**2.608**	**1.836**
Diversi	**52.858**	**51.372**	**1.486**
Prestazioni professionali	3.952	3.346	606
Assicurazioni	1.588	1.463	125
Consulenze	6.746	1.675	5.071
Facility management	7.732	16.231	(8.499)
Viaggi e soggiorno	769	442	327
Altri servizi amministrativi	1.523	1.727	(204)
Altri costi per servizi	30.548	26.488	4.060
Totale	**152.820**	**155.325**	**(2.505)**

La variazione complessiva della voce Costi per servizi è principalmente dovuta:

- ai maggiori incarichi di consulenza, prestazioni professionali (per complessivi 5.677 mila euro) e oneri assicurativi (247 mila euro); ai maggiori altri costi per servizi (4.060 mila euro) rappresentati per lo più dall'incremento dei costi rivenienti dalla Commessa Metro Riyadh pari a +3.597 mila euro (l'ammontare totale di costi della commessa è di 25.371 mila euro, che trova correlazione con i ricavi da contratto, generando un margine positivo complessivo di 2 mila euro) compensati dai minori oneri per facilities management (-8.499 mila euro), principalmente verso Grandi Stazioni Rail SpA, ribaltati completamente a Grandi Stazioni Retail SpA per la manutenzione ed il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali; ai maggiori costi per comunicazione esterna per eventi, mostre e fiere (per 4.530 mila euro); all'incremento dei costi per godimento beni di terzi (1.836 mila euro) principalmente legato ai canoni di locazione e oneri condominiali di Villa Patrizi rivenienti da FS Sistemi Urbani Srl per

2.423 mila euro, parzialmente compensati da una riduzione di 484 mila euro per locazione spazi nelle grandi stazioni, entrambi effetti connessi all'affitto del ramo immobiliare;

- a tali incrementi si contrappongono minori costi per servizi informatici (per 2.822 mila euro) principalmente forniti dalla società FSTechnology SpA, minori oneri sostenuti verso Ferservizi SpA per la gestione del patrimonio immobiliare, manutenzioni, pulizie e utenze (per complessivi 7.534 mila euro) e minori oneri per facility management (per 8.499 mila euro), per la maggior parte verso Grandi Stazioni Rail SpA, ribaltati completamente a Grandi Stazioni Retail SpA per la manutenzione ed il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali.

9. Altri costi operativi (28.070 migliaia di euro)

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
Quote associative e contributi	12.528	11.832	696
Altri oneri diversi	1.981	(2.512)	4.493
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	(6.086)	1.562	(7.648)
Imposte, tasse e tributi locali	19.647	22.589	(2.942)
Totale	**28.070**	**33.471**	**(5.401)**

Il decremento della voce, pari a 5.401 mila euro, è essenzialmente riconducibile:

- alle maggiori quote associative e contributi versati, in particolare verso Fondazione FS (+349 mila euro);
- ai maggiori altri oneri diversi attribuibili principalmente all'iscrizione del contributo variabile a valere sulle plusvalenze come previsto nell'Accordo di Programma di Milano (4.233 mila euro), ai maggiori contributi verso Trenitalia SpA per le Carte di Libera Circolazione (+1.383 mila euro), maggiori rimborsi a società del gruppo per quote associative (-1.186 mila euro);
- ai rilasci del fondo rischi, effettuati nel corso dell'esercizio, per la risoluzione di contenziosi verso terzi (-7.648 mila euro);
- alle minori imposte e tasse versate, in particolare per l'IMU (-1.020 mila euro) e per l'IVA non deducibile pro-rata (-1.321 mila euro).

10. Costi per lavori interni capitalizzati (531 migliaia di euro)

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 531 mila euro (873 mila euro nel 2021), si riferiscono ai costi di personale collegati alla realizzazione e sviluppo del *software* iscritto tra le immobilizzazioni immateriali.

11. Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni (76.446 migliaia di euro)

La voce è di seguito dettagliata:

	2022	2021	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	17.288	15.572	1.716
Ammortamento attività materiali	9.088	9.013	75
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	50.133		50.133
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	171	1.582	(1.411)
Svalutazione delle disponibilità liquide	(234)	178	(412)
Totale	**76.446**	**26.345**	**50.101**

La variazione della voce in incremento di 50.101 mila euro rispetto all'esercizio precedente è dovuta, per quanto riguardo gli ammortamenti, alla normale dinamica legata agli investimenti di periodo mentre, per quanto riguarda le svalutazioni, la voce si incrementa, rispetto all'esercizio 2021, di 48.310 mila euro principalmente per effetto delle svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli immobili, in conseguenza dell'aggiornamento delle perizie sul patrimonio immobiliare (50.133 mila euro) e delle svalutazioni sui crediti registrate in base a stime analitiche di presunto realizzo, comprensive dell'adeguamento del fondo svalutazione crediti quale risultato dell'applicazione dell'IFRS 9 (per il 2022 l'importo complessivo è pari a -417 mila euro).

12. Proventi finanziari (372.182 migliaia di euro)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
Proventi da partecipazioni	216.430	65.210	151.220
Totale Proventi da partecipazioni	**216.430**	**65.210**	**151.220**
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	120.823	103.961	16.862
Proventi finanziari diversi	34.388	28.921	5.467
Utili su cambi	541	6.256	(5.715)
Totale Altri proventi finanziari	**155.752**	**139.138**	**16.614**
Totale	**372.182**	**204.348**	**167.834**

Il saldo dei Proventi finanziari registra un incremento di 167.834 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale incremento è dovuto essenzialmente:

- all'incremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 151.220 mila euro, dovuto essenzialmente ai maggiori dividendi percepiti da Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000 mila euro), da Italferr SpA (22.556 mila euro), da FS Sistemi Urbani Srl (1.000 mila euro) e da Hit Rail BV (14 mila euro), cui si contrappongono i minori dividendi percepiti da Ferservizi SpA (-16.500 mila euro), da Sita SpA in liquidazione (-5.225 mila euro) e da Fercredit SpA (-625 mila euro);

- ai maggiori interessi maturati sui crediti per finanziamenti a medio/lungo termine per 16.862 mila euro, principalmente verso Trenitalia SpA (per 28.029 mila euro) a seguito essenzialmente dell'effetto combinato dell'emissione nell'anno di due green bonds destinati al rinnovo del materiale rotabile e della nuova emissione obbligazionaria Eurofima come descritto nella nota 21 nonché dell'aumento dei tassi di riferimento (Euribor) cui si contrappone il rimborso della II Tranche obbligazionaria afferente il Programma EMTN avvenuto nel 2021, QBuzz BV (per 2.058 mila euro), Trenitalia UK (per 898 mila euro), Trenitalia France Sas (784 mila euro) e TX Logistik AG (per 589 mila euro) per i finanziamenti ricevuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA nel corso dell'esercizio e la variazione dei tassi di mercato. A tali incrementi, si contrappone il decremento degli interessi maturati verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (per 16.631 mila euro), essenzialmente per l'estinzione dei prestiti BEI e Cassa Depositi e Prestiti e per il rimborso della II Tranche obbligazionaria afferente il Programma EMTN, avvenuti nel 2021;
- ai maggiori "proventi finanziari diversi" per complessivi 5.467 mila euro dovuti principalmente all'incremento degli interessi per finanziamenti a breve concessi alle società controllate per 6.011 mila euro, prevalentemente riconducibili a Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA, dei proventi finanziari per 4.085 mila euro relativi a derivati Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge, ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio, in riferimento al finanziamento erogato a Trenitalia UK descritto nel paragrafo 34 "Gestione dei rischi finanziari", degli interessi di Backup Facility per 2.740 mila euro, degli interessi attivi su conti correnti bancari per 1.117 mila euro e degli interessi attivi su depositi finanziari per 460 mila euro. A tali incrementi si contrappongono, principalmente, la quota di interessi, iscritta nel 2021, di 5.482 mila euro maturata a valere dal 1995 al 2000 che, a seguito della condanna definitiva della Regione Basilicata al pagamento in favore di Trenitalia SpA dei disavanzi di esercizio spettanti per gli anni dal 1987 al 1993, la stessa dovrà retrocedere a Ferrovie dello Stato Italiane SpA e ai minori interessi maturati sui finanziamenti Eurofima per 3.543 mila euro;
- al decremento degli utili su cambi per 5.715 mila euro determinato dall'effetto combinato dei minori utili relativi alle rilevazioni effettuate sui finanziamenti a breve e medio lungo termine e sui conti correnti bancari per 7.602 mila euro, a seguito principalmente della regolarizzazione finanziaria delle partite creditorie verso Trenitalia C2C avvenuta nel 2021 cui si contrappongono le valutazioni di fine periodo delle partite commerciali per 1.887 mila euro.
-

13. Oneri finanziari (140.868 migliaia di euro)

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
Svalutazioni di attività finanziarie	**43.111**	**16.101**	**27.010**
Svalutazioni di partecipazioni società Gruppo	42.781	16.580	26.201
Altri oneri per svalutazioni su attività finanziarie	330	(479)	809
Totale Altri oneri finanziari	**97.757**	**89.372**	**8.385**
Oneri finanziari su debiti	96.664	83.956	12.708
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	199	53	146
Oneri finanziari su leasing	4	2	2
Oneri finanziari diversi	820	5.302	(4.482)
Perdita su cambi	5.020	59	4.961
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	(4.950)		(4.950)
Totale	**140.868**	**105.473**	**35.395**

Gli oneri finanziari evidenziano un incremento di 35.395 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, riconducibile prevalentemente:

- all'incremento delle svalutazioni di partecipazioni in società del gruppo per 26.201 mila euro dovuto essenzialmente alla svalutazione di Mercitalia Logistics SpA per 41.637 mila euro e al versamento per il ripianamento delle perdite definito da delibera di approvazione del bilancio di liquidazione di Nugo SpA per 1.107 mila euro effettuate nel corso dell'esercizio e descritte nel paragrafo 20 "Partecipazioni", cui si contrappongono la svalutazione di Nugo SpA per 9.750 mila euro e di FS International SpA per 6.830 mila euro, effettuate nel 2021. Nel periodo si evidenziano inoltre maggiori svalutazioni per 809 mila euro quale risultato dell'applicazione del principio contabile IFRS 9;
- all'incremento complessivo degli interessi e delle commissioni bancarie liquidate sui finanziamenti Eurofima per 6.968 mila euro, sui finanziamenti bancari per 6.585 mila euro, degli interessi e commissioni di Backup Facility per 3.751 mila euro, degli interessi su conti correnti intercompany per 2.288 euro e delle commissioni bancarie su conti correnti bancari per 455 mila euro, cui si contrappone il decremento degli oneri sui finanziamenti da Cassa Depositi e Prestiti e BEI per 7.680 mila euro per l'estinzione dei debiti residui avvenuta nel 2021;
- all'incremento delle perdite su cambi per 4.961 mila euro dovuto essenzialmente alle maggiori perdite sui finanziamenti a breve e medio lungo termine e sui conti correnti bancari per 4.130 mila euro, a seguito principalmente della regolarizzazione finanziaria delle partite creditorie verso Trenitalia C2C avvenuta nel 2021, come già descritto nella precedente nota 12;
- al decremento degli oneri finanziari diversi per 4.482 mila euro relativi a derivati Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio e Interest Rate Swap di copertura in Fair Value Hedge, riflesso nei maggiori proventi finanziari rappresentati nella precedente nota 12;
- la voce "Oneri finanziari accantonamenti e rilasci" accoglie il rilascio del fondo rischi relativo al contenzioso tributario con Sita SpA in liquidazione, come già descritto nel paragrafo 30 "Fondo per rischi e oneri".

Infine, la voce "Oneri finanziari su leasing", pari a 4 mila euro, comprende gli interessi maturati a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 16.

Per quanto concerne i dati comparativi si evidenzia che, ai fini di una migliore esposizione, si è proceduto a riclassificare dalla voce "Oneri finanziari su debiti" alla voce "Oneri finanziari diversi" l'importo di 582 mila euro, relativo a oneri su derivati.

14. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate (50.678 migliaia di euro)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazioni
IRES		4	(4)
Proventi da adesione consolidato fiscale	(44.180)	(33.684)	(10.496)
Imposte differite e anticipate	(7.158)	39	(7.197)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	660	991	(331)
Totale imposte sul reddito	**(50.678)**	**(32.650)**	**(18.028)**

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo in decremento complessivo di 18.028 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento del consolidato fiscale iscritto per 44.180 mila euro nel 2022 (-10.496 mila euro rispetto al 2021) dovuto principalmente alle maggiori imposte IRES dell'anno trasferite dalle società del Gruppo;
- decremento delle imposte IRES pagate all'estero (-4 mila euro);
- incremento delle imposte anticipate e differite per 7.197 mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla Nota 19 - Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite;
- minori rettifiche sulle imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti per 331 mila euro.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	2022		2021	
	Euro	%	Euro	%
Utile (Perdita) dell'esercizio	90.150		137	
Totale imposta sul reddito	50.678		(32.650)	
Utile (Perdita) ante imposte	39.472		(32.513)	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		**24,0%**		**24,0%**
Variazioni in diminuzione:				
Dividendi da partecipazione	(205.608)		(61.949)	
Utilizzi fondi	(38.858)		(1.834)	
Altre variazioni in diminuzione	(9.859)		(21.088)	
Variazioni in aumento:				
Accantonamenti ai fondi	894		3.231	
Svalutazione partecipazioni	42.781		16.580	
Sopravvenienze passive	297		11.594	
Differenza su cambi	441		7.470	
Ammortamenti	6.826		5.739	
Imposte indeducibili	14.087		15.546	
Altre variazioni in aumento	106.460		41.514	
Totale imponibile IRES	**(43.067)**		**(15.710)**	
Imposte estere	**(660)**		**(995)**	
Totale fiscalità differita	**7.158**		**(39)**	
Proventi da adesione consolidato fiscale	**44.180**		**33.684**	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	**50.678**		**32.650**	

15. Immobili, impianti e macchinari (54.748 migliaia di euro)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2022 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	63.930	56	7.544	1.079	**72.609**
Ammortamenti e perdite di valore	(18.207)	(56)	(3.544)		**(21.807)**
Contributi			(14)		**(14)**
Consistenza al 1.1.2021	**45.723**		**3.986**	**1.079**	**50.788**
Investimenti	654			1.182	**1.836**
Passaggi in esercizio	645		903	(1.548)	
Ammortamenti	(1.074)		(1.179)		**(2.253)**
Alienazioni e dismissioni					
Altri movimenti	4				**4**
Altre riclassifiche	(2.011)			(6)	**(2.017)**
Totale variazioni	**(1.782)**		**(276)**	**(372)**	**(2.430)**
Costo storico	62.248	56	8.447	707	**71.458**
Ammortamenti e perdite di valore	(18.307)	(56)	(4.723)		**(23.086)**
Contributi			(14)		**(14)**
Consistenza al 31.12.2021	**43.941**		**3.710**	**707**	**48.358**
Investimenti	175			2.561	**2.736**
Passaggi in esercizio	1.444		752	(2.196)	
Ammortamenti	(1.257)		(1.299)		**(2.556)**
Altri movimenti					
Altre riclassifiche	6.040		15	155	**6.210**
Totale variazioni	**6.402**		**(532)**	**520**	**6.390**
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 31.12.2022	**50.343**		**3.178**	**1.227**	**54.748**

La voce "Terreni e fabbricati" è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società; la restante porzione è compresa negli Investimenti immobiliari, dal momento che viene data in locazione alle società del Gruppo. La variazione di 6.390 mila euro rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuta alle riclassifiche pari a 6.210 mila euro di cui 6.127 mila euro relativi alla nuova porzione del fabbricato in utilizzo diretto per la prima volta da parte della società e l'incremento di periodo pari a 2.736 mila euro costituito dalle manutenzioni straordinarie effettuate sullo stesso per 1.342 mila euro, dalle manutenzioni, essenzialmente, su attrezzature hardware per 1.219 e dall'iscrizione di nuovi assets per diritti d'uso, definito secondo l'IFRS 16, per 175 mila euro. A tali incrementi si contrappongono gli ammortamenti di periodo pari a 2.556 mila euro.

16. Diritto di utilizzo beni in leasing (509 migliaia di euro)

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2022:

valori in migliaia di euro

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati	Altri beni	Totale
Costo storico	794	69	863
Ammortamenti e perdite di valore	(174)	(61)	(235)
Consistenza al 31.12.2021	**620**	**8**	**628**
Investimenti (nuovi leasing)	175		175
Ammortamenti	(166)	(17)	(183)
Altre riclassifiche*	(126)	15	(111)
Totale variazioni	**(117)**	**(2)**	**(119)**
Costo storico	646	15	661
Ammortamenti e perdite di valore	(143)	(9)	(152)
Consistenza al 31.12.2022	**503**	**6**	**509**
Altre riclassifiche*			
Costo storico	(323)	(54)	(377)
Ammortamenti	197	69	266
Totale Altri movimenti	**(126)**	**15**	**(111)**

Le passività di leasing e i loro movimenti durante l'anno sono riportati nella tabella che segue:

valori in migliaia di euro

Movimentazione delle passività per leasing	2022
Passività del leasing al 1° gennaio	**692**
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	175
Rilevazione oneri finanziari	4
Pagamenti	(188)
Altre riclassifiche	(111)
Passività del leasing al 31 dicembre	**572**

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

valori in migliaia di euro

Impatti a conto economico	2022
Ammortamento dei diritti d'uso	183
Interessi passivi sulle passività del leasing	4
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	4.444
Totale Impatti a conto economico	**4.631**

La tabella riporta i pagamenti potenziali futuri:

valori in migliaia di euro

Passività del *leasing* rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i *leasing*	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
572	926	50%

17. Investimenti immobiliari (391.689 migliaia di euro)

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce ad inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che, nel corso del 2022, non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	2022		2021	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° gennaio				
Costo	367.375	449.786	368.788	437.411
Fondo Ammortamento	(38.775)	(232.876)	(38.775)	(226.146)
Fondo Svalutazione	(81.068)	(14.604)	(83.338)	(15.537)
Valore a bilancio	**247.532**	**202.306**	**246.675**	**195.728**
Variazioni del periodo				
Incrementi		8.146	188	12.373
Riclassifiche	(5.474)	(4.156)	669	965
Ammortamenti		(6.532)		(6.760)
Svalutazioni	(34.822)	(15.311)		
Totale Variazioni	**(40.296)**	**(17.853)**	**857**	**6.578**
Saldo al 31 dicembre				
Costo	358.657	451.671	367.375	449.786
Fondo Ammortamento	(37.152)	(233.397)	(38.775)	(232.876)
Fondo Svalutazione	(114.269)	(33.821)	(81.068)	(14.604)
Valore a bilancio	**207.236**	**184.453**	**247.532**	**202.306**

La voce Investimenti immobiliari accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi nonché terreni e fabbricati non utilizzati dalla Società, pur non destinati alla vendita. Il decremento complessivo netto di periodo pari a 58.149 mila euro è dovuto principalmente alle svalutazioni operate nel periodo al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato a seguito della prosecuzione delle attività di valutazione ed analisi in via ricorrente del patrimonio immobiliare della Società, in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione registrata nel settore immobiliare pari a 50.133 mila euro, agli ammortamenti dell'anno per 6.532 mila euro e alle riclassifiche per 9.630 mila euro cui si contrappongono gli incrementi di periodo pari a 8.146 mila euro.

Gli incrementi di periodo, pari a 8.146 mila euro, sono riferiti principalmente agli interventi di messa a norma e riqualificazione degli ambiti delle Grandi Stazioni (4.627 mila euro), alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (3.177 mila euro) e alla riqualificazione degli spazi ex MIT (283 mila euro).

Le riclassifiche sono attribuibili, essenzialmente, per 6.127 mila euro a trasferimenti alla voce "Immobili, impianti e macchinari", relativi alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi in utilizzo diretto da parte della Società, come già commentato alla precedente nota 15 e per 3.542 mila euro al trasferimento alla voce "Rimanenze" di immobili che nell'esercizio sono rientrati in piani di vendita.

18. Attività Immateriali (48.002 migliaia di euro)

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo prevalentemente ai sistemi informativi di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali.

valori in migliaia di euro

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	210.445	6.800	217.245
Ammortamenti e perdite di valore	(157.008)		(157.008)
Contributi	(10.090)		(10.090)
Consistenza al 1.1.2021	**43.347**	**6.800**	**50.147**
Investimenti		18.959	18.959
Passaggi in esercizio	16.807	(16.807)	
Ammortamenti	(15.572)		(15.572)
Totale variazioni	**1.235**	**2.152**	**3.387**
Costo storico	227.252	8.952	236.204
Ammortamenti e perdite di valore	(172.580)		(172.580)
Contributi	(10.090)		(10.090)
Consistenza al 31.12.2021	**44.582**	**8.952**	**53.534**
Investimenti		11.989	11.989
Passaggi in esercizio	15.592	(15.592)	
Ammortamenti	(17.288)		(17.288)
Altre riclassifiche		(233)	(233)
Totale variazioni	**(1.696)**	**(3.836)**	**(5.532)**
Costo storico	242.844	5.116	247.960
Ammortamenti e perdite di valore	(189.868)		(189.868)
Contributi	(10.090)		(10.090)
Consistenza al 31.12.2022	**42.886**	**5.116**	**48.002**

Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 11.989 mila euro e passaggi in esercizio per 15.592 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 (173.683 migliaia di euro) e passività per imposte differite (168.541 migliaia di 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 migliaia di euro

	31.12.2021	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2022
Attività per imposte anticipate				
Asset e Rimanenze	124.978	9.209		134.187
Fondo rischi	41.022	(10.522)		30.500
TFR	296	342	(244)	394
Altro	8.131	471		8.602
Totale Attività per imposte anticipate	**174.427**	**(500)**	**(244)**	**173.683**
Passività per imposte differite				
Fondo per imposte differite				
Asset e Rimanenze	75.228	(7.379)		67.849
Altro	1.360	(279)		1.081
Totale Fondo imposte differite	**76.588**	**(7.658)**		**68.930**
- Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	91.257	8.354		99.611
Totale passività per imposte differite	**167.845**	**696**		**168.541**

Le Attività per imposte anticipate e le Passività per imposte differite sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle Immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli Ammortamenti, degli Immobili di trading, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli Accantonamenti per rischi e oneri, ed agli effetti derivanti dalla prima applicazione dell'IFRS 9.
La movimentazione relativa all'esercizio è dovuta, per 7.158 mila euro, all'effetto netto tra il decremento delle attività per imposte anticipate ed il decremento delle imposte differite, principalmente per le differenze rilevate tra il valore contabile e quello fiscale degli ammortamenti di periodo, per gli accantonamenti e utilizzi del fondo rischi e oneri e per le svalutazioni di crediti e partecipazioni effettuate nell'anno; per 244 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 posto a presidio della remunerazione delle perdite fiscali trasferite dalle società ed utilizzate a compensazione delle imposte accertate dalla Capogruppo e dalle altre controllate che partecipano al consolidato fiscale. Il Fondo registra, altresì, gli utilizzi necessari a remunerare le società medesime per le perdite fiscali a suo tempo trasferite e compensate nell'esercizio con i loro imponibili fiscali.

20. Partecipazioni (38.059.838 migliaia di euro)

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2022 e 2021.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2022	Valore netto 31.12.2021	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	37.895.578	37.891.715	246.147
Imprese collegate	53.369	53.369	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	15.771	15.771	
Totale	**38.059.838**	**38.055.975**	**246.147**

Variazioni intervenute nel 2022

valori in migliaia di euro

		Movimenti del periodo						
	Valore Netto 31.12.2021	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2022	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	2.863.741						2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
Mercitalia Logitics SpA	219.265	45.000		(41.637)			222.628	202.169
FS Sistemi Urbani Srl	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
Nugo SpA		1.107		(1.107)				
Tav Srl	50	37		(37)			50	
FSTechnology SpA	27.578						27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300						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	
	37.891.715	**46.644**		**(42.781)**			**37.895.578**	**246.147**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
	53.369						**53.369**	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	95.120	285.860				(285.860)	95.120	
	95.120	**285.860**				**(285.860)**	**95.120**	
Altre Imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	6						6	
Eurofima SA	14.584						14.584	
Hit Rail B.V.	97						97	
Isfort SpA	61						61	
Treccani S.p.A.	1.000						1.000	
Italiacamp Srl	23						23	
	15.771						**15.771**	
Totale	**38.055.975**	**332.504**		**(42.781)**		**(285.860)**	**38.059.838**	**246.147**

Nel corso dell'esercizio si sono registrate le seguenti variazioni:

- **FS Security SpA** – con atto del 9 novembre 2022 (iscritto al registro delle imprese il 10 novembre 2022 e quindi efficace da detta data) è stata costituita FS Security SpA (100% FS SpA), con capitale sociale 500.000 euro ed avente come oggetto sociale la prestazione di servizi di sicurezza e vigilanza privata. Con effetto dal 1° gennaio 2023, si sono perfezionate le operazioni di scissione parziale per l'allocazione dei rami "Security/Protezione Aziendale" di Trenitalia SpA e RFI SpA in FS Security SpA.
- **FS Sistemi Urbani Srl** – in data 26 maggio 2022 l'assemblea ha approvato la modifica dell'oggetto sociale in ragione del ruolo di Capogruppo di Settore assunto dalla società nel nuovo modello organizzativo di Gruppo.
- **FS International SpA** – in data 25 luglio 2022 l'assemblea – a fronte del verificarsi dei presupposti dell'art. 2446 Codice civile (capitale sociale diminuito di oltre un terzo, senza scendere al di sotto del minimo legale), sulla base della situazione patrimoniale al 30 aprile 2022 – ha rinviato ogni opportuno provvedimento nei termini consentiti dall'art. 2446, comma 2, Codice civile, in attesa delle analisi di merito sulle evoluzioni del business legato alla società;
- **Ferservizi SpA –** in data 22 novembre 2022, l'assemblea straordinaria ha approvato una modifica dell'oggetto sociale della società. Ai fini di quanto sopra la società potrà perseguire la promozione, lo studio, la progettazione, il finanziamento, la realizzazione, l'acquisto, la vendita, la manutenzione e la gestione, anche in concessione, di opere e impianti nei settori fotovoltaico, eolico, idroelettrico, della cogenerazione, del recupero di rifiuti e scarti, nonché dei residui della lavorazione, o di processi per la produzione di energie. La società potrà, inoltre, dare seguito a progetti di investimento in tecnologie rinnovabili alternative, a progetti sperimentali con tecnologie avanzate, a iniziative di efficienza energetica e ad attività di ammodernamento di infrastrutture esistenti. In tali ambiti, la società potrà svolgere anche studi di fattibilità, consulenza, progettazione di impianti e servizi di manutenzione.
- **Mercitalia Logistic SpA -** in data 26 maggio 2022 l'assemblea ha approvato la modifica dell'oggetto sociale di cui all'art. 5 dello statuto, in ragione del ruolo di Capogruppo di Settore assunto dalla società nel nuovo modello organizzativo di Gruppo. In data 20 dicembre 2022 l'assemblea straordinaria ha deliberato un aumento del capitale sociale per euro 482.500.000, da attuarsi in via scindibile, in più tranche entro il 31 dicembre 2027, destinato allo speculare aumento di capitale della controllata Mercitalia Rail Srl. Contestualmente il socio unico FS SpA ha sottoscritto e versato la prima tranche dell'aumento di capitale come sopra deliberato per un importo di euro 45.000.000. Il capitale sociale di Mercitalia Logistic SpA risulta pertanto deliberato per euro 667.111.372 e sottoscritto e versato per euro 229.611.372.
- **RFI SpA** – in data 26 maggio 2022 l'assemblea ha approvato la modifica dell'oggetto sociale in ragione del ruolo di Capogruppo di Settore assunto dalla società nel nuovo modello organizzativo di Gruppo. In data 18 novembre 2022 l'assemblea straordinaria ha approvato il progetto di scissione parziale di RFI SpA in favore di FS Security SpA del "Ramo Security".
- **Trenitalia SpA** - in data 26 maggio 2022 l'assemblea ha approvato la modifica dell'oggetto sociale in ragione del ruolo di Capogruppo di Settore assunto dalla società nel nuovo modello organizzativo di Gruppo. In data 18 novembre 2022 l'assemblea straordinaria ha approvato il progetto di scissione parziale di Trenitalia SpA in favore di FS Security SpA del "Ramo Security".
- **TAV Srl** – in data 19 aprile 2022 l'assemblea ha deliberato di coprire la perdita complessiva dell'esercizio precedente di euro 37.575,51, riducendo il capitale da euro 50.000 a euro 12.249,49 e ricostituendolo in via

onerosa e inscindibile fino all'originario importo di euro 50.000, aumento di capitale da offrirsi in sottoscrizione, alla pari, al socio unico.

- **Nugo SpA –** in data 28 ottobre 2022 l'assemblea di Nugo SpA in liquidazione ha deliberato l'approvazione del Bilancio finale di liquidazione e del piano di riparto con relativa assegnazione al socio unico FS SpA delle somme ivi indicate. A far data dal 29 dicembre 2022 la società è stata cancellata dal registro delle imprese.
- **Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani SpA –** A seguito del subentro di tre nuovi soci avvenuto il 18 marzo e il 22 dicembre 2022, nonché alla conseguente sottoscrizione di nuove azioni, la quota di partecipazione di FS SpA al capitale sociale di Treccani SpA è passata dal 1,238% al 1,166%.
- **TELT SaS** - la partecipazione ha registrato un incremento per 285.860 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MIT per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7532.

In merito alle svalutazioni delle partecipazioni nate nel corso del 2022, si rinvia più avanti in questo stesso paragrafo.

Variazioni intervenute nel 2021

valori in migliaia di euro

		Movimenti del periodo						
	Valore Netto 31.12.2020	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2021	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	2.863.741						2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
Mercitalia Logitics SpA	219.265						219.265	160.533
FS Sistemi Urbani Srl	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
Nugo SpA		9.750		(9.750)				11.400
Tav Srl	50						50	
FSTechnology SpA	27.578						27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300						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	5.660	1.170		(6.830)				6.830
	37.897.375	**10.920**		**(16.580)**			**37.891.715**	**215.911**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
Italiacamp Srl	23				(23)			
	53.392				**(23)**		**53.369**	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	95.120	153.577				(153.577)	95.120	
	95.120	**153.577**				**(153.577)**	**95.120**	
Altre Imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	6						6	
Eurofima SA	14.584						14.584	
Hit Rail B.V.	97						97	
Isfort SpA	61						61	
Treccani SpA	1.000						1.000	
Italiacamp Srl					23		23	
	15.748				**23**		**15.771**	
Totale	**38.061.635**	**164.497**		**(16.580)**		**(153.577)**	**38.055.975**	**215.911**

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 migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2022	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2022 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	73.000	6.398	69.294	100,00%	69.294	48.226	**(21.068)**
Anas SpA	Roma	2.269.892	4.836	2.449.477	100,00%	2.449.477	2.863.741	**414.264**
Fercredit SpA	Roma	32.500	6.334	93.856	100,00%	93.856	31.413	**(62.443)**
Ferservizi SpA	Roma	8.170	20.037	38.289	100,00%	38.289	8.378	**(29.911)**
Mercitalia Logitics SpA	Roma	229.611	(157.823)	91.304	100,00%	91.304	222.628	**131.324**
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.784	29.022	590.091	100,00%	590.091	534.094	**(55.997)**
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	4.000	(505)	32.952	60,00%	19.771	616	**(19.155)**
Italcertifer SpA	Firenze	480	2.116	15.149	55,66%	8.432	738	**(7.694)**
Italferr SpA	Roma	14.186	56.447	130.188	100,00%	130.188	8.047	**(122.141)**
RFI SpA	Roma	31.528.425	262.965	34.095.219	100,00%	34.095.219	32.463.899	**(1.631.320)**
FSTechnology SpA	Roma	27.578	4.026	39.366	100,00%	39.366	27.578	**(11.788)**
Sita SpA in liquidazione (*)	Firenze	200	45	14.290	55,00%	7.859	0	**(7.859)**
FS Security SpA	Roma	500		500	100,00%	500	500	**0**
Trenitalia SpA	Roma	1.607.137	82.137	3.066.783	100,00%	3.066.783	1.607.137	**(1.459.646)**
TAV Srl	Roma	50	(8)	42	100,00%	42	50	**8**
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	Roma	4.683	1.377	28.135	100,00%	28.135	73.300	**45.165**
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh	2.187	475	2.607	100,00%	2.607	2.199	**(408)**
FS Italian Railways USA Inc	San Francisco	3.001	(115)	3.227	100,00%	3.227	3.034	**(193)**
FS International SpA	Roma	6.830	(397)	3.556	100,00%	3.556	0	**(3.556)**
Totale						**40.737.996**	**37.895.578**	**(2.842.418)**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	Milano	53.300	21.769	201.686	36,70%	74.019	30.308	**(43.711)**
Ferrovie Nord Milano SpA (*)	Milano	230.000	5.408	405.025	14,74%	59.701	23.061	**(36.640)**
Totale						**133.720**	**53.369**	**(80.351)**
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
T.E.L.T. Sas**	Le Bourget du Lac	1.000	0	1.901.865	50,00%	950.932	95.120	(855.812)
Totale						**950.932**	**95.120**	**(855.812)**
TOTALE						**41.822.648**	**38.044.067**	**(3.778.581)**

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2021 (**) 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.

La tabella sotto riportata indica la metodologia e i tassi di attualizzazione utilizzati per le partecipazioni sottoposte ad impairment test:

CGU	Valore di carico 31.12.2022 (migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Anas SpA	2.863.741	4,70%	
Ferrovie del Sud Est Srl*	73.300	5,11%	
Mercitalia Logitics SpA	222.628	7,22%	1,70%

*Il WACC inserito in tabella rappresenta la media dei WACC usati per le tre CGU Infrastruttura, Ferro, Gomma.

Per le società con valori di iscrizione maggiori rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto si rappresenta quanto segue:

- per Anas SpA, gli Amministratori, tenuto conto delle novità, anche di profilo normativo, relative al diritto concessorio di Anas intervenute nel corso del 2022 – e dettagliatamente descritte nel paragrafo 24 del consolidato, a cui si rimanda – hanno ritenuto opportuno verificare la recuperabilità dell'importo di iscrizione della partecipazione tramite test di impairment che non ha evidenziato perdite durevoli di valore; qualora gli sviluppi, che potranno nascere dalle interlocuzioni in atto anche con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario rielaborato di conseguenza;

- per Mercitalia Logistic SpA è stato eseguito nel 2022 un test di impairment sul valore di iscrizione della partecipazione relativo alla società che ha dato riscontro positivo e pertanto si è proceduto con la svalutazione in bilancio della stessa per un importo pari a 41,6 milioni di euro;

- per le differenze risultanti tra i valori di carico delle società Ferrovie del Sud Est Srl rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto, è stata effettuata un'analisi valutativa di impairment che ha dato riscontro negativo e, anche alla luce del relativo andamento prospettico di piano, non si ritiene vi siano perdite durevoli di valore.

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 2022 e 2021.

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2022	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA (*)	14,74%	137.204	1.110.029		1.247.233	186.506	655.702	842.208	82.946	77.538	5.408
Metro 5 SpA	36,70%	107.197	625.687		732.884	88.656	442.542	531.198	78.148	56.380	21.768
Partecipazione a controllo congiunto											
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	50,00%	296.611	2.497.493		2.794.104	298.947	2.494.290	2.793.237	15.908	15.908	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2021

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2021	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA (*)	14,74%	164.087	577.265		741.352	283.457	58.269	341.727	90.018	66.126	23.892
Metro 5 SpA	36,70%	123.503	604.217		727.720	74.492	522.388	596.880	72.117	55.994	16.123
Partecipazione a controllo congiunto											
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas) **	50,00%	157.267	2.006.963		2.164.230	123.892	2.039.471	2.163.363	11.644	11.644	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2020 (**) I dati fanno riferimento al bilancio 2021 approvato

21. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati) (11.442.482 migliaia di euro)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle Attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura		2.460	2.460					2.460	2.460
Finanziamenti a medio/lungo termine	8.735.051	1.260.678	9.995.729	8.355.966	914.551	9.270.517	379.085	346.127	725.212
Crediti per finanziamenti a breve		1.441.080	1.441.080		1.279.267	1.279.267		161.813	161.813
Altri crediti finanziari	980	2.233	3.213	2.839	2.301	5.140	(1.859)	(68)	(1.927)
Totale	**8.736.031**	**2.706.451**	**11.442.482**	**8.358.805**	**2.196.119**	**10.554.924**	**377.226**	**510.332**	**887.558**

Le Attività finanziarie, nel corso del 2022, hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 887.558 mila euro.

L'incremento della voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" scaturisce dalla rideterminazione con valore attivo della valutazione del derivato Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13.

I Finanziamenti a medio/lungo termine al 31 dicembre 2022 sono relativi ai finanziamenti concessi alle società del Gruppo, principalmente alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per complessivi 8.988.542 mila euro, di cui 6.125.198 mila euro afferenti al Programma Euro Medium Term Notes. Il valore della voce è esposto al netto del fondo svalutazione derivante dall'applicazione dell'IFRS 9 pari a 6.300 mila euro.

Le operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio vengono di seguito elencate:

- in data 1° giugno 2022 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in private placement, per 160.000 mila euro, a tasso variabile e scadenza ottobre 2034. A valere sui fondi di tale emissione, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso a Trenitalia SpA un prestito intercompany per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio;
- in data 13 luglio 2022, la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha sottoscritto in private placement un green bond emesso da Ferrovie dello Stato Italiane SpA per 200.000 mila euro, a tasso variabile e con una durata pari a 17 anni. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di Trenitalia SpA per finanziare i nuovi acquisti di convogli ad alta velocità ETR1000 da utilizzare sulle linee italiane e spagnole;
- in data 7 settembre 2022 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato il suo sesto green bond per l'ammontare di 1.100.000 mila euro che la rendono l'operazione con la size più elevata di sempre per un titolo EMTN di Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Il titolo ha cedola fissa pari al 3,75% con scadenza 14 aprile 2027. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di Trenitalia SpA e di Rete Ferroviaria Italiana SpA per finanziare sia l'acquisto di nuovi treni che le spese destinate alla manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia SpA, nonché, per la prima

volta, gli investimenti per il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli di Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha altresì concesso finanziamenti a medio/lungo termine nei confronti di Trenitalia SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Trenitalia France Sas e Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl per un importo complessivo pari a 99.326 mila euro attraverso l'impiego di proprie disponibilità liquide.

A tali incrementi, si contrappongono i rimborsi dei finanziamenti effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 855.725 mila euro, prevalentemente riconducibili alle società Trenitalia SpA per 784.450 mila euro, QBuzz BV per 25.350 mila euro, Metro5 SpA per 14.724 mila euro e Busitalia Sita Nord Srl per 7.273 mila euro.

L'incremento dei crediti per finanziamenti a breve dell'esercizio pari a 161.813 mila euro è essenzialmente dovuto ai maggiori finanziamenti concessi alle società Mercitalia Rail Srl per 45.000 mila euro, Italferr SpA per 35.000 mila euro, Fercredit SpA per 30.000 mila euro, Hellenic Train SA per 25.000 mila euro, Busitalia Veneto SpA per 10.000 mila euro e Busitalia Rail Service Srl per 7.000 mila euro.

Il decremento della voce Altri crediti finanziari, pari a 1.927 mila euro, è dovuto essenzialmente al decremento della Backup Facility per 1.624 mila euro e ai minori crediti finanziari verso Trenitalia UK Limited per 225 mila euro e Fercredit SpA per 55 mila euro.

22. Altre attività non correnti e correnti (2.217.520 migliaia di euro)

	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo	1	140.873	140.874	1	48.684	48.685		92.189	92.189
Crediti per IVA	23.882	1.961	25.843	23.882		23.882		1.961	1.961
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		2.040.255	2.040.255		2.304.377	2.304.377		(264.122)	(264.122)
Altre Amministrazioni dello Stato	14	11	25	14	2	16		9	9
Debitori diversi e ratei/risconti	1.480	11.477	12.957	1.771	7.596	9.367	(291)	3.881	3.590
Valore Lordo Altre attività	**25.377**	**2.194.577**	**2.219.954**	**25.668**	**2.360.659**	**2.386.327**	**(291)**	**(166.082)**	**(166.373)**
Fondo svalutazione	(1.074)	(1.360)	(2.434)	(1.073)	(1.577)	(2.650)	(1)	217	216
Totale Altre attività	**24.303**	**2.193.217**	**2.217.520**	**24.595**	**2.359.082**	**2.383.677**	**(292)**	**(165.865)**	**(166.157)**

L'incremento degli Altri crediti verso società del Gruppo è dovuto:

- all'aumento dei crediti IVA di Gruppo per 11.192 mila euro, dei crediti verso le società controllate per 79.203 mila euro, attribuibile principalmente ai crediti verso Rete Ferroviaria Italiana SpA e FS Sistemi Urbani Srl, per l'attuazione degli impegni connessi all'Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34, D.Lgs. n. 267/2000, per la

trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site nel Comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese;

- all' incremento dei crediti per consolidato fiscale per 1.795 mila euro.

I crediti verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), che si riferiscono al trasferimento effettuato a TELT Sas per la realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione, a valere sul capitolo 7532, si sono decrementati per 264.122 mila euro. Il movimento del trasferimento MIT verso TELT Sas per 285.860 mila euro è già descritto nel paragrafo 20 relativo alle Partecipazioni, mentre 21.738 mila euro sono relativi alla contabilizzazione dei nuovi impegni del MIT a favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA autorizzati con DD 32/2022.

L'incremento dei Debitori diversi è attribuibile ai maggiori acconti versati a fornitori (534 mila euro), inclusi gli esteri, e ai maggiori crediti tributari (2.987 mila euro) per imposte estere da recuperare.

Il Fondo svalutazione, che si è decrementato complessivamente di 216 mila euro rispetto al periodo precedente, riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Nazionali	2.218.060	2.384.086	(166.026)
Paesi dell'area euro	1.555	941	614
Regno Unito	163	1.132	(969)
Altri paesi europei non UE	11	3	8
Stati Uniti	151	151	
Altri paesi	14	14	
Totale	**2.219.954**	**2.386.327**	**(166.373)**

23. Rimanenze (340.649 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Immobili e Terreni Trading	513.413	516.150	(2.737)
Fondo svalutazione	(172.764)	(157.583)	(15.181)
Totale Rimanenze	**340.649**	**358.567**	**(17.918)**

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto rispetto al 31 dicembre 2021 (17.918 mila euro) è attribuibile alle svalutazioni effettuate nell'esercizio (16.399 mila euro) al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato a seguito della prosecuzione delle attività di valutazione ed analisi in via ricorrente del patrimonio immobiliare della Società, in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione registrata nel settore immobiliare, alle dismissioni effettuate (10.983 mila euro) al netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (3.856 mila euro). A tali decrementi, si contrappongono la riacquisizione del complesso immobiliare, sito in Falconara Marittima, a seguito di sentenza d'annullamento della vendita effettuata nel 2006 da parte della società Ferrovie Real Estate SpA (oggi Ferrovie dello Stato Italiane SpA) alla società Api Raffineria di Ancona SpA (830 mila euro), la capitalizzazione di quota parte del contributo fisso anticipato di 36.000 mila euro al Comune di Milano sulla base di quanto definito nelle note metodologiche approvate dal Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma il 17

novembre 2022 (705 mila euro) e gli incrementi registrati dai lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (531 mila euro).

Come già commentato nella Nota 17 relativa agli "Investimenti Immobiliari", si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati dalla suddetta voce 3.542 mila euro, relativi ad immobili rientranti in piani di vendita.

24. Crediti commerciali non correnti e correnti (200.488 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	3.798	87.375	91.173	3.544	74.381	77.925	254	12.994	13.248
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni Pubbliche		4.547	4.547		5.054	5.054		(507)	(507)
Crediti verso società del Gruppo		128.942	128.942		123.302	123.302		5.640	5.640
Valore lordo crediti commerciali	**3.798**	**220.864**	**224.662**	**3.544**	**202.737**	**206.281**	**254**	**18.127**	**18.381**
Fondo svalutazione	**(16)**	**(24.158)**	**(24.174)**	**(15)**	**(23.991)**	**(24.006)**	**(1)**	**(167)**	**(168)**
Totale crediti commerciali	**3.782**	**196.706**	**200.488**	**3.529**	**178.746**	**182.275**	**253**	**17.960**	**18.213**

I crediti commerciali subiscono nel 2021 una variazione in aumento di 18.213 mila euro dovuta all'effetto combinato di:

- un incremento dei crediti verso clienti ordinari per 13.248 mila euro, legati per la maggior parte alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro Riyadh, a Grandi Stazioni Retail SpA e alla formazione finanziata;
- un incremento dei crediti per 5.640 mila euro per attività commerciali svolte nei confronti di clienti gruppo.

I crediti verso le società del Gruppo sono dovuti essenzialmente al contratto di fornitura e gestione dei servizi, al rimborso per quote associative, ai servizi informatici, alle commissioni su fideiussioni, al Welfare, alla commessa estera Riyadh e alle partite di natura immobiliare principalmente verso FS Sistemi Urbani Srl, Grandi Stazioni Rail SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Il Fondo svalutazione, di cui 24.158 mila euro per crediti correnti e 16 mila euro per crediti non correnti, si è incrementato complessivamente di 168 mila euro, rispetto al periodo precedente. Tale incremento, include anche l'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, di cui 33 mila euro sui crediti commerciali al 31 dicembre 2022.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Nazionali	212.234	188.657	23.577
Paesi dell'area euro	1.369	1.123	246
Regno Unito	41	1.579	(1.538)
Altri paesi	11.018	14.922	(3.904)
Totale	**224.662**	**206.281**	**18.381**

25. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (626.222 migliaia di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Depositi bancari e postali	584.905	635.704	(50.799)
Denaro e valori in cassa	28	28	
Conti correnti di tesoreria	41.681	40.555	1.126
Totale	**626.614**	**676.287**	**(49.673)**
Fondo svalutazione	(392)	(626)	234
Totale al netto del fondo svalutazione	**626.222**	**675.661**	**(49.439)**

L'attività di intermediazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha complessivamente contribuito flussi negativi per circa 115.000 mila euro, coperti con il decremento dei depositi bancari, postali e conti correnti di tesoreria di circa 50.000 mila euro e, per la parte rimanente, con il netto dei flussi di intermediazione (ovvero dal saldo positivo tra i flussi dovuti a finanziatori terzi e flussi ricevuti da società finanziate per interessi e commissioni).

26. Crediti tributari (84.908 migliaia di euro)

I crediti tributari che ammontano nel 2022 a 84.908 mila euro con una variazione in diminuzione di 775 mila euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (pari a 84.133 mila euro), si riferiscono ai crediti IRES rivenienti dal consolidato fiscale ed alle ritenute d'acconto di Gruppo.

27. Patrimonio netto (39.990.551 migliaia di euro)

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2022 per le principali voci del Patrimonio netto sono riportate analiticamente nel relativo prospetto che segue gli schemi di Bilancio.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2022 risulta interamente sottoscritto e versato e costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204.173.802 euro.

Riserva legale

Al 31 dicembre 2022 ammonta a 66.861 mila euro e si è incrementata di 7 mila euro a seguito della destinazione della quota prevista dall'art. 2430 del Codice civile a valere sull'utile 2021.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La Riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2022, si evidenzia una riserva negativa per utile attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 374 mila euro.

Riserva per utili (perdite) portate a nuovo

La Riserva per utili/perdite portate a nuovo, pari a un importo positivo di 628.992 mila euro, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2021 e degli anni precedenti.

Risultato di esercizio

L'utile dell'esercizio 2022 è pari a 90.150 mila euro.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.

Origine	Importi al 31.12.2022 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di Utilizzo	Quota disponibile (b)
Capitale Sociale	39.204.174	**39.204.174**		
Riserve di utili:				
Riserva legale	66.861	66.861	B	
Riserve di valutazione				
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	374		A,B	374
Riserva per utili (perdite) portate a nuovo	628.992		A,B,C	628.992
Totale	**39.900.401**	**39.271.035**		**629.366**

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 (10.018.047 migliaia di euro)

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	Valore Contabile 31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Prestiti obbligazionari	7.767.078	7.031.178	735.900
Finanziamenti da banche	699.407	998.815	(299.408)
Totale	**8.466.485**	**8.029.993**	**436.492**

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente di Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile 31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	744.619	499.069	245.550
Finanziamenti da banche (breve termine)	806.943	1.111.023	(304.080)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)		677	(677)
Totale	**1.551.562**	**1.610.769**	**(59.207)**
Totale Finanziamenti	**10.018.047**	**9.640.762**	**377.285**

La voce ha subito una variazione in aumento di 377.285 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta principalmente alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma Euro Medium Term Notes, per un ammontare complessivo di valore nominale pari a 1.300.000 mila euro, avvenuta nel mese di luglio per 200.000 mila euro e a settembre per 1.100.000 mila euro e alla nuova emissione obbligazionaria a tasso variabile in private placement, finalizzata nel mese di giugno con Eurofima, per un ammontare complessivo di 160.000 mila euro. Per ulteriori informazioni in merito alle emissioni si rimanda al paragrafo 21 "Attività finanziarie non correnti e correnti".

A tali incrementi, si contrappongono il rimborso totale della quarta emissione obbligazionaria per 350.000 mila euro e parziale della quattordicesima emissione obbligazionaria per 12.500 mila euro, entrambi a valere sul Programma Euro Medium Term Notes, il decremento della provvista a breve termine per 305.845 mila euro, i rimborsi del prestito bancario con Banca Intesa SanPaolo per 300.000 mila euro e della diciassettesima emissione obbligazione finalizzata con Eurofima per 120.000 mila euro.

La voce, inoltre, accoglie il decremento della valutazione del derivato Interest Rate Swap di copertura in Fair Value Hedge generando nel periodo un differenziale di importo pari a 16.906 mila euro e l'incremento dei ratei e delle quote relative al costo ammortizzato per 22.536 mila euro.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

				31.12.2022		31.12.2021	
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	190.556	190.000	190.112
EUROFIMA - Serie 14	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	100.000	100.292	100.000	100.059
EUROFIMA - Serie 15	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	128.700	129.039	128.700	128.847
EUROFIMA - Serie 16	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	116.000	116.605	116.000	116.067
EUROFIMA - Serie 17	EUR	Euribor 6 m - Spread	2022			120.000	120.154
EUROFIMA - Serie 18	EUR	Euribor 6 m - Spread	2024	122.200	122.509	122.200	122.264
EUROFIMA - Serie 19	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	65.700	66.011	65.700	65.773
EUROFIMA - Serie 26	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	42.616	42.500	42.500
EUROFIMA - Serie 27	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	200.946	200.000	200.000
EUROFIMA - Serie 28	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	200.898	200.000	200.000
EUROFIMA - Serie 29	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.585	200.000	200.000
EUROFIMA - Serie 30	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	240.000	241.169	240.000	240.000
EUROFIMA - Serie 31	EUR	Euribor 6 m + Spread	2041	250.000	251.084	250.000	250.000
EUROFIMA - Serie 32	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	160.000	160.719		
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	300.000	300.065	300.000	300.005
EMTN PROGR. TR. 4	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022			349.894	350.196
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	tasso fisso 1,65%	2031	49.860	50.222	49.846	50.208
EMTN PROGR. TR. 6	EUR	tasso fisso 1,50%	2025	998.848	1.006.574	998.442	1.006.168
EMTN PROGR. TR. 7	EUR	tasso fisso 0,87%	2023	599.899	600.258	599.808	600.167
EMTN PROGR. TR. 8	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	100.000	100.103	100.000	100.007
EMTN PROGR. TR. 9	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	201.480	200.000	200.243
EMTN PROGR. TR. 10	EUR	tasso fisso 1,12%	2026	699.612	703.409	699.519	703.317
EMTN PROGR. TR. 11	EUR	tasso fisso 1,03%	2029	99.871	100.288	99.854	100.271
EMTN PROGR. TR. 12	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	140.000	140.124	140.000	140.012
EMTN PROGR. TR. 13	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	190.000	190.150	190.000	190.000
EMTN PROGR. TR. 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2032	125.000	126.008	137.500	137.918
EMTN PROGR. TR. 15	EUR	tasso fisso 0,64%	2030	250.000	250.123	250.000	250.123
EMTN PROGR. TR. 16	EUR	tasso fisso 0,00%	2023	80.087	80.087	80.179	80.179
EMTN PROGR. TR. 17	EUR	tasso fisso 0,37%	2028	995.639	998.537	994.830	997.727
EMTN PROGR. TR. 18	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	350.000	350.286	350.000	350.006
EMTN PROGR. TR. 19	EUR	Euribor 6 m + Spread	2038	200.000	201.698		
EMTN PROGR. TR. 20	EUR	tasso fisso 3,75%	2039	1.095.243	1.107.561		
				8.489.159	**8.530.002**	**7.514.972**	**7.532.323**

valori in migliaia di euro

Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2022 Valore Nominale	31.12.2022 Valore Contabile	31.12.2021 Valore Nominale	31.12.2021 Valore Contabile
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022			299.877	299.877
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	199.802	199.999	199.668	199.673
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	49.923	50.015	49.878	49.878
TLTRO (Unicredit)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2023	199.953	200.497	199.849	199.865
TLTRO (Unicredit)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2023	99.977	100.251	99.927	99.937
TLTRO (Unicredit)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	199.852	200.121	199.754	199.754
TLTRO BPM	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	99.950	99.986	99.917	99.917
TLTRO CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	149.880	150.031	149.822	149.822
Totale Finanziamenti (*)				**9.488.496**	**9.530.902**	**8.813.664**	**8.831.046**

(*) Il valore contabile dei finanziamenti non comprende al 31.12.2022 la provvista a breve pari a 505.451 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a - 18.306 mila euro. Lo stesso valore al 31.12.2021 non comprende la provvista a breve pari a 811.115 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a - 1.399 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 2022, confrontata con il 31 dicembre 2021:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**(778.665)**	**(629.161)**	**(149.504)**
Conti correnti di tesoreria	(41.655)	(40.527)	(1.128)
Strumenti finanziari derivati	(2.175)		(2.175)
Finanziamenti da banche	804.737	1.109.053	(304.316)
Prestiti obbligazionari	742.463	496.544	245.919
Conto corrente intersocietario	1.000.493	629.121	371.372
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(2.698.047)	(2.188.320)	(509.727)
Depositi bancari e postali	(584.539)	(635.105)	50.566
Altro	58	73	(15)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**(250.171)**	**(323.917)**	**73.746**
Strumenti finanziari derivati	18.306	3.024	15.282
Finanziamenti da banche	698.428	995.976	(297.548)
Prestiti obbligazionari	7.767.078	7.031.178	735.900
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(8.734.135)	(8.354.262)	(379.873)
Altro	152	167	(15)
Totale complessivo	**(1.028.836)**	**(953.078)**	**(75.758)**

Per quanto concerne i dati comparativi si evidenzia che, ai fini di una migliore esposizione, si è proceduto a riclassificare, dalla voce "Mezzi propri" alla voce "Strumenti finanziari derivati", l'importo di 3.024 mila euro, relativo alla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario in capo alla Società, sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13, come riportato nel paragrafo "Performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA" della Relazione sulla Gestione.

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 migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato /(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2021	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetto da movimentazione conto corrente intersocietario	Effetti non monetari			31.12.2022
				Nuovi Leasing	IFRS 9	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio/lungo termine	9.640.761	368.200				9.086	10.018.047
Variazione delle altre attività finanziarie	(10.554.924)	(859.884)	305		83	(28.062)	(11.442.482)
Variazione delle altre passività finanziarie	636.745	(188)	371.067	179		14.017	1.021.820
Totale	**(277.418)**	**(491.872)**	**371.372**	**179**	**83**	**(4.959)**	**(402.615)**

29. Benefici ai dipendenti (5.364 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021
Valore attuale obbligazioni TFR	5.150	7.005
Valore attuale obbligazioni CLC	214	287
Valore attuale obbligazioni altri benefici ai dipendenti		3
Totale valore attuale obbligazioni	**5.364**	**7.295**

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 migliaia di euro

	2022	2021
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	7.292	7.636
Service Costs	*6*	*6*
Interest cost (*)	*199*	*11*
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto (**)	(889)	294
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(1.244)	(652)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**5.364**	**7.295**

(*) con rilevazione a Conto Economico

(**) al netto degli effetti fiscali

La variazione in diminuzione del fondo TFR e della CLC, pari a circa 1.931 mila euro, è imputabile principalmente:

- alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (862 mila euro) ed ai trasferimenti dei dipendenti da/presso altre società del Gruppo (382 mila euro);
- alla differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con 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 un utile attuariale di 889 mila euro rispetto alla perdita generata nel 2021, pari a 294 mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

	2022	2021
Tasso di attualizzazione TFR	3,63%	0,44%
Tasso di attualizzazione CLC	3,77%	0,98%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+1)	3,23%	2,81%
Tasso di inflazione TFR (Anno+1)	2,30%	1,75%
Tasso di inflazione CLC (Anno+1)	2,30%	1,75%
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.

	TFR	CLC
Tasso di inflazione +0,25%	5.201	220
Tasso di inflazione -0,25%	5.099	209
Tasso di attualizzazione +0,25%	5.070	209
Tasso di attualizzazione -0,25%	5.231	221
Tasso di turnover + 1%	5.170	
Tasso di turnover - 1%	5.127	
Service Cost		5
Duration del piano	7	13
Erogazione 1° anno	855	17
Erogazione 2° anno	608	16
Erogazione 3° anno	449	15
Erogazione 4° anno	388	15
Erogazione 5° anno	187	15

30. Fondo per rischi ed oneri (111.986 migliaia di euro)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2020 dei Fondi per rischi ed oneri.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2022
Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito	8.721			71		8.792
Fondo contenzioso personale	367		(65)		(210)	92
Fondo contenzioso terzi	7.315		(1.688)		(1.117)	4.510
Altri fondi diversi	133.117		(23.625)		(10.900)	98.592
Totale	**149.520**		**(25.378)**	**71**	**(12.227)**	**111.986**

Il **Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito** è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale dirigente coinvolto nel processo di change management; la variazione di 71 mila euro riguarda una riclassifica, operata tra le altre passività correnti e non correnti, del Fondo di sostegno al reddito (Decreto interministeriale del 09/01/2015 e DLG n. 148/2015D e Circolare INPS del 29/12/2015), a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio.

Il **Fondo Contenzioso personale** è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso con il personale; il fondo è stato utilizzato nel corso dell'esercizio per 65 mila euro a copertura di vertenze liquidate ed è stato rilasciato per 210 mila euro a seguito di un aggiornamento puntuale della valutazione del rischio di soccombenza.

Il **Fondo Contenzioso terzi** è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc. Il fondo in questione è stato utilizzato nel corso dell'esercizio 2022 per 1.688 mila euro principalmente per la definizione di alcuni contenziosi relativi alla gestione degli *asset* immobiliari ed è stato rilasciato di 1.116 mila euro a seguito dell'aggiornamento puntuale della valutazione dei rischi di soccombenza.

Gli **Altri fondi diversi** sono posti principalmente a presidio dei probabili oneri contrattualmente assunti a suo tempo dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, cosiddetti "pacchetto a reddito e palazzi alti", per gli oneri di bonifica di alcuni siti ed altri rischi di natura contrattuale e fiscale.
Gli utilizzi e i rilasci del fondo rischi nell'esercizio (34.525 mila euro) si riferiscono agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi contrattuali relativi alla ex Ferrovie Real Estate SpA ed altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare (1.539 mila euro), agli oneri sostenuti per il Lodo Arbitrato Ceska a seguito della risoluzione della controversia verso Grandi Stazioni Retail SpA (26.769 mila euro), alla liquidazione delle quote di Una Tantum relative al rinnovo del CCNL (1.267 mila euro) accantonate nel 2020, al rilascio del Fondo rischi per il contenzioso tributario con Sita SpA in liquidazione (4.950 mila euro).

31. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati) (1.021.820 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari	18.306	285	18.591	3.024		3.024	15.282	285	15.567
Passività del leasing	412	160	572	511	181	692	(99)	(21)	(120)
Altre passività finanziarie	657	1.002.000	1.002.657	1.360	631.669	633.029	(703)	370.331	369.628
Totale passività finanziarie	**19.375**	**1.002.445**	**1.021.820**	**4.895**	**631.850**	**636.745**	**14.480**	**370.595**	**385.075**

L'incremento delle altre passività finanziarie è dovuto essenzialmente al maggior debito registrato sui conti correnti intersocietari principalmente verso Rete Ferroviaria Italiane SpA per 271.499 mila euro, FS Sistemi Urbani Srl per 179.052 mila euro, Mercitalia Rail Srl per 41.943 mila euro, FSTechnology SpA per 17.289 mila euro e Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl per 12.490 mila euro cui si contrappone il decremento dello stesso verso Trenitalia SpA per 125.150 mila euro, Trenitalia TPER Scarl per 25.698 mila euro e Nugo SpA per 5.022 mila euro.

L'incremento della voce "Strumenti finanziari" accoglie il maggior debito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13. Il perimetro dei derivati in capo alla Società alla data di valutazione è costituito da Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge e da Interest Rate Swap di copertura in Fair Value Hedge correlato all'emissione obbligazionaria serie 11 EMTN.

La voce "Passività del leasing" pari a 572 mila euro rappresenta il debito finanziario derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16.

32. Altre passività non correnti e correnti (2.277.518 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		2.040.255	2.040.255		2.304.378	2.304.378		(264.123)	(264.123)
Debiti per IVA					539	539		(539)	(539)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.800	5.800		5.006	5.006		794	794
Altri debiti verso società del Gruppo	19.957	103.478	123.435	19.957	24.841	44.798		78.637	78.637
Altri debiti e ratei/risconti passivi	6.133	51.895	58.028	7.046	51.411	58.457	(913)	484	(429)
Totale altre passività	**26.090**	**2.201.428**	**2.227.518**	**27.003**	**2.386.175**	**2.413.178**	**(913)**	**(184.747)**	**(185.660)**

Gli acconti per contributi sono interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione. La variazione rispetto all'esercizio precedente è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del MIT, per il cui dettaglio si rimanda alla Nota 22.

Il saldo dell'Erario per l'IVA di periodo risulta essere a credito nell'esercizio.

L'incremento nei debiti verso società del Gruppo è dovuto principalmente al consolidato fiscale per 3.715 mila euro e all'aumento dei debiti verso le società del gruppo, in particolare verso Rete Ferroviaria Italiana (77.407 mila euro) in conseguenza dell'Accordo di Programma art. 34 D.Lgs n. 267/2000, come già riportato nella Nota 22. Altre attività correnti e non correnti, cui si contrappone la riduzione dei "Debiti IVA di Gruppo" per 10.130 mila euro, attribuibile essenzialmente all'effetto del trasferimento dei debiti/crediti netti IVA effettuato nel corso dell'esercizio da parte delle società partecipanti all'IVA di Pool.

Il decremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (429 mila euro) è imputabile principalmente all'effetto combinato dei decrementi relativi all'adeguamento del "Fondo per il sostegno al reddito" (-1.500 mila euro) per i cui dettagli si rimanda alla Nota 30 (Fondo rischi ed oneri) e ai debiti per depositi cauzionali (-1.264 mila euro) da imputare al settore immobiliare, cui si contrappongono gli incrementi dei debiti verso il personale, principalmente per incentivi all'esodo formalizzati nell'esercizio la cui manifestazione finanziaria avverrà nel successivo esercizio, per incentivi al personale e distaccati dirigenti in altre Società del Gruppo, per il Welfare e per ferie maturate e non godute (+1.777 mila euro), ad altri debiti diversi (+754 mila euro), debiti tributari (+373 mila euro) e risconti passivi commerciali (548 mila euro).

33. Debiti commerciali correnti (96.402 migliaia di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Debiti verso fornitori	54.240	40.530	13.710
Acconti commerciali	5.423	8.499	(3.076)
Debiti commerciali verso società del Gruppo	36.739	57.240	(20.501)
Totale	**96.402**	**106.269**	**(9.867)**

I debiti commerciali riguardano essenzialmente debiti verso fornitori terzi, per fatture ricevute e accertate, principalmente legate alla Commessa Metro Riyadh, ad attività di Cyber Security e di comunicazione esterna, e debiti verso imprese del Gruppo, per la maggior parte verso Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni Rail SpA e FS Sistemi Urbani Srl. La natura dei debiti verso parti correlate è dettagliatamente indicata alla successiva Nota 39 - Rapporti con parti correlate.

Gli acconti ed anticipi di 5.423 mila euro riguardano essenzialmente incassi ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti.

In considerazione del breve periodo di tempo intercorrente tra il sorgere del debito e la sua scadenza, la valutazione al fair value dei debiti commerciali non produce effetti ritenuti significativi.

34. 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 dal'IFRS9.

valori in migliaia di euro

	2022	2021
Crediti commerciali al costo ammortizzato	200.488	182.275
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	626.222	675.661
Altre attività al costo ammortizzato	2.165.985	2.338.898
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato		
Altre attività finanziarie:	11.442.482	10.554.924
- Al costo ammortizzato	*11.440.022*	*10.554.924*
- Derivati attivi Al FVOCI	*2.460*	
- Derivati attivi al FVTPL		
- Altre attività valutate al FVOCI		
- Altre attività valutate al FVTPL		
Totale attività finanziarie (*)	**14.435.177**	**13.751.758**
Finanziamenti al costo ammortizzato	10.018.047	9.640.762
Debiti commerciali al costo ammortizzato	96.402	106.269
Altre passività al costo ammortizzato	2.188.759	2.377.967
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato		
Altre passività finanziarie:	1.021.820	636.745
- Al costo ammortizzato	*1.003.229*	*633.721*
- Derivati passivi al FVOCI	*285*	*3024*
- Derivati passivi al FVTPL	*18.306*	
- Altre passività valutate al FVOCI		
- Altre passività valutate al FVTPL		
Totale passività finanziarie (*)	**13.325.028**	**12.761.743**

(*) Non sono inclusi i crediti e debiti di natura tributaria

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione di FS SpA 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'IFRS7 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'IFRS7 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 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, 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 2022 e al 31 dicembre 2021, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

valori in migliaia di euro

31.12.2022					
	Pubblica amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti finanziari**	**Società del gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	324	71.308		128.856	200.488
Altre attività correnti e non correnti	2.039.092	3.137		140.812	2.183.041
Attività finanziarie correnti e non correnti		5.343	2.460	11.434.679	11.442.482
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			626.194		626.194
Totale attività finanziarie (*)	**2.039.416**	**79.788**	**628.654**	**11.704.347**	**14.452.205**

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria, i risconti e le partecipazioni

valori in migliaia di euro

31.12.2021					
	Pubblica amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti finanziari**	**Società del gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	565	58.497		123.213	182.275
Altre attività correnti e non correnti	2.302.878	2.091		48.671	2.353.640
Attività finanziarie correnti e non correnti		7.334		10.547.590	10.554.924
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			675.633		675.633
Totale attività finanziarie (*)	**2.303.443**	**67.922**	**675.633**	**10.719.474**	**13.766.472**

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria i risconti e le partecipazioni

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2022 e 2021 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

valori in migliaia di euro

	31.12.2022					
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	2.042.748	9	101	37	2.030	2.044.925
Fondo Svalutazione	(3.572)	(12)	(10)	(28)	(1.887)	(5.509)
Pubblica Amministrazione (netto)	**2.039.176**	**(3)**	**91**	**9**	**143**	**2.039.416**
Clienti Terzi	71.089	996	1.045	2.883	24.727	100.740
Fondo Svalutazione	(1.352)	(52)	(470)	(1.216)	(17.862)	(20.952)
Clienti Terzi (netto)	**69.737**	**944**	**575**	**1.667**	**6.865**	**79.788**
Istituti Finanziari	629.046					629.046
Fondo Svalutazione	(392)					(392)
Istituti finanziari	**628.654**					**628.654**
Società del gruppo	11.679.540	23.039	5.134	702	3.290	11.711.705
Fondo Svalutazione	(7.352)	0	0	0	(6)	(7.358)
Società del gruppo (netto)	**11.672.188**	**23.039**	**5.134**	**702**	**3.284**	**11.704.347**
Totale Attività Finanziarie	**14.409.755**	**23.980**	**5.800**	**2.378**	**10.292**	**14.452.205**

valori in migliaia di euro

	31.12.2021					
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	2.306.804	62	302	29	2.292	2.309.489
Fondo Svalutazione	(3.852)	(15)	(13)	(23)	(2.143)	(6.046)
Pubblica Amministrazione (netto)	**2.302.952**	**47**	**289**	**6**	**149**	**2.303.443**
Clienti Terzi	48.558	10.652	1.783	7.990	19.452	88.435
Fondo Svalutazione	(1.304)	(524)	(504)	(1.155)	(17.026)	(20.513)
Clienti Terzi (netto)	**47.254**	**10.128**	**1.279**	**6.835**	**2.426**	**67.922**
Istituti Finanziari	676.259					676.259
Fondo Svalutazione	(626)					(626)
Istituti finanziari (netto)	**675.633**					**675.633**
Società del gruppo	10.708.767	8.180	1.688	2.721	5.344	10.726.700
Fondo Svalutazione	(7.221)				(5)	(7.226)
Società del gruppo (netto)	**10.701.546**	**8.180**	**1.688**	**2.721**	**5.339**	**10.719.474**
Totale Attività Finanziarie	**13.727.385**	**18.355**	**3.256**	**9.562**	**7.914**	**13.766.472**

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, così come determinato dall'agenzia di rating "Fitch":

valori in migliaia di euro

	31.12.2022				
	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			14.361.231		2.988
da BB a BB+			116.125		6.072
da B a CCC					
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			14.477.356		9.060
Fondo Svalutazione			34.211		
Valore Netto			14.443.145		9.060

(*) Fair value throught profit and loss; (**) Fair value throught other comprehensive income

valori in migliaia di euro

	31.12.2021				
	FVTPL(*)	FVOCI(**)	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			13.685.544		5.308
da BB a BB+			73.279		20.712
da B a CCC			16.040		
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			13.774.863		26.020
Fondo Svalutazione			34.411		
Valore Netto			13.740.452		26.020

(*) 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:

	2022			
	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime-impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2022	**34.411**			**34.411**
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	474			474
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato				
Attività finanziarie rimborsate				
Nuove attività acquisite				
Utilizzo fondo	(674)			(674)
Saldo al 31 dicembre 2022	**34.211**			**34.211**

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 Capogruppo, 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.

La società 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 miliardi, con una finalità "general purpose" concessa a FS SpA su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") con scadenza al 25 giugno 2024.

La società ha inoltre a disposizione numerose linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, e dei debiti commerciali sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	95.722	788.093	566.612	4.460.550	3.945.529	9.856.506
Finanziamenti da banche	820.959	14.820	718.220			1.553.999
Passività Finanziarie	1.002.657					1.002.657
Passività del leasing	90	83	167	265		605
Debiti finanziari non derivati	**1.919.428**	**802.996**	**1.284.999**	**4.460.815**	**3.945.529**	**12.413.767**
Debiti commerciali	**96.402**					**96.402**
Debiti finanziari derivati	**285**					**285**
Totale passività finanziarie	**2.016.115**	**802.996**	**1.284.999**	**4.460.815**	**3.945.529**	**12.510.454**

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2021	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	144.814	374.710	749.727	3.096.964	3.539.851	7.906.066
Finanziamenti da banche	1.111.641	628	303.243	702.764		2.118.276
Passività finanziarie	633.705					633.705
Passività del leasing	96	86	173	321	20	696
Debiti finanziari non derivati	**1.890.256**	**375.424**	**1.053.143**	**3.800.049**	**3.539.871**	**10.658.743**
Debiti commerciali	**106.269**					**106.269**
Debiti finanziari derivati	**766**	**(24)**	**102**	**621**	**1.348**	**2.813**
Totale passività finanziarie	**1.997.291**	**375.400**	**1.053.245**	**3.800.670**	**3.541.219**	**10.767.825**

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 2 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2022	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	8.511.697	726.313	4.334.287	3.451.097
Finanziamenti da banche	1.506.350	806.943	699.407	0
Passività Finanziarie	1.002.657	1.002.657	0	0
Passività del leasing	572	160	412	0
Debiti finanziari non derivati	**11.021.276**	**2.536.073**	**5.034.106**	**3.451.097**
Debiti commerciali	**96.402**	**96.402**		

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2021	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	7.530.247	499.069	3.667.680	3.363.498
Finanziamenti da banche	2.109.838	1.111.023	998.815	
Passività Finanziarie	633.705	633.705		
Passività del leasing	692	181	491	20
Debiti finanziari non derivati	**10.274.482**	**2.243.978**	**4.666.986**	**3.363.518**
Debiti commerciali	**106.269**	**106.269**		

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 limitatamente esposta al rischio di tasso di interesse e al rischio di cambio.

Gestione della riforma degli indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse e degli eventuali rischi derivanti dalla stessa

A seguito dell'annuncio del 5 marzo 2021 da parte del Financial Conduct Authority (FCA) circa la cessazione della pubblicazione di 35 indici LIBOR (London InterBank Offer Rate), a far data dal 1° gennaio 2022 gli indici benchmark relativi ad alcune delle principali valute internazionali, tra cui la sterlina, non sono più pubblicati dagli info-provider.

Ai fini della redazione della Relazione Annuale si evidenzia che al 31 dicembre 2022, a livello consolidato, non esistono posizioni attive o passive impattate dalla riforma dei tassi d'interesse benchmark.

La quasi totalità dei rapporti finanziari, attivi e passivi, in capo alle società del Gruppo FS sono infatti denominati in euro e, nel caso dei finanziamenti a tasso variabile, indicizzati a tassi EURIBOR (non impattati dalla suddetta riforma). Sono presenti limitate posizioni in capo a FS SpA e a Trenitalia UK denominate in sterlina britannica ed indicizzate al tasso GBP LIBOR.

In particolare:

- FS SpA, nel 2017, ha finanziato con la propria liquidità la controllata indiretta Trenitalia UK per 60 milioni di GBP allo scopo di acquisire la compagnia NXET, oggi Trenitalia c2c. Tale finanziamento intercompany, con scadenza al 31 dicembre 2023, è indicizzato al tasso GBP LIBOR e sono stati emendati nel 2022, prevedendo l'applicazione dei medesimi Fallback Rates che sono applicati agli strumenti di copertura esistenti (cfr. punto seguente);

- FS SpA, nel 2017, ha negoziato due Cross Currency Swap per un importo complessivo di 60 milioni di GBP allo scopo di coprire l'esposizione al rischio cambio generata dal finanziamento di cui al punto precedente. I due contratti prevedono il pagamento alle rispettive controparti del GBP LIBOR 6 mesi più uno spread (differente per ciascun contratto) e l'incasso dell'EURIBOR 6 mesi maggiorato di uno spread fisso.

I CCS sono stati negoziati sulla base degli accordi quadro "ISDA Master Agreement" in capo a FS SpA, già emendati tramite la sottoscrizione di un apposito ISDA Protocol (ISDA 2020 IBOR Fallback Protocol) che permette la sostituzione automatica del

GBP LIBOR con appositi Fallback Rate. A far data dal 1° gennaio 2022, ai CCS sottoscritti sono, quindi, applicati automaticamente i Fallback Rates calcolati e pubblicati dal provider Bloomberg.

Da quanto sopra esposto si desume che la relazione di copertura dei derivati mantiene piena efficacia.

Rischio di tasso di interesse

Le pratiche di asset liability management, che prevedono la raccolta di debito sul mercato da parte di FS SpA 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 Capogruppo. 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.

La seguente tabella riporta le passività finanziarie correnti e non correnti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	6.440.582	7.875.742	2.589.203	1.214.486	1.487.152	2.584.901
Tasso fisso	4.580.694	4.538.025	133.221	70.513	2.973.663	1.360.628
Saldo al 31 dicembre 2022	**11.021.276**	**12.413.767**	**2.722.424**	**1.284.999**	**4.460.815**	**3.945.529**
Tasso variabile	6.487.723	7.380.414	2.236.417	943.880	2.027.261	2.172.856
Tasso fisso	3.786.759	3.278.329	29.263	109.263	1.772.788	1.367.015
Saldo al 31 dicembre 2021	**10.274.482**	**10.658.743**	**2.265.680**	**1.053.143**	**3.800.049**	**3.539.871**

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 2022.

valori in migliaia di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	(22.860)	18.916
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	24.773	(21.131)
Totale	**1.913**	**(2.215)**

Rischio di cambio

Nel mese di febbraio 2017 Trenitalia UK, società di diritto inglese costituita nel corso del 2016 e controllata al 100% da Trenitalia S.p.A., ha acquistato la società NXET Trains Limited. La liquidità necessaria all'operazione di acquisto è stata messa a disposizione in parte dalla Capogruppo sotto forma di prestito intercompany vs. Trenitalia UK per GBP 60 mln e per la restante parte per mezzo di un aumento di capitale posto in essere da Trenitalia S.p.A. a favore di Trenitalia UK per GBP 13 mln. A fronte dell'esposizione intercompany di FS SpA vs. Trenitalia UK sono stati stipulati Cross Currency Swap 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.

35. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

36. Altre informazioni

Alla data di redazione della presente Relazione finanziaria 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 Ferrovie dello Stato Italiane SpA è pari a 280.800.000 Franchi svizzeri (285.163 mila euro al cambio alla data del 30 dicembre 2022), il cui eventuale versamento comporterebbe comunque un incremento del valore della partecipazione di pari importo.

37. Compenso alla Società di revisione (694 migliaia di 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 694 mila euro, di cui 280 mila euro relativi alla revisione legale e 414 mila euro per i corrispettivi relativi ad altri servizi di verifica.

38. Compensi Amministratori e Sindaci (1.312 migliaia di euro)

	2022	2021	Variazioni
Amministratori [1]	1.212	1.161	51
Sindaci	100	100	
Totale	**1.312**	**1.261**	**51**

[1] La cifra comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Amministratore Delegato, Presidente e di Consigliere di Amministrazione, nonché la parte variabile spettante all'Amministratore Delegato

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si devono aggiungere quelli dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 109 mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

39. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

	2022	2021
Benefici a breve termine	5.080	5.414
Benefici successivi al rapporto di lavoro	336	378
Totale	**5.416**	**5.792**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.
Ai benefici a breve termine 2022 erogati, pari a 5.416 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2023, per un importo indicativamente non superiore a 1.750 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.
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 SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi per utenze Rimborsi per prestazioni sanitarie Rimborsi per gestione sinistri Formazione Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito servizi relazioni esterne Locazione terreni locali uffici e officine Riaddebito oneri service F.do gestione Bilaterale	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione finanziata Canoni di locazione e spese accessorie
Ferservizi SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi Prestazioni di personale Riaddebito Servizi Informatici Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do Bilaterale Servizi resi dalla Capogruppo	Gestione immobiliare (servizi e lavori appaltati) Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Personale distaccato Fee acquisto titoli di viaggio Fee valorizzazione patrimonio Servizi di gestione tecnica amministrativa Amministrazione del personale Contabilità/tesoreria Facilities management Servizi amministrativi Formazione finanziata Gestione Spazi stazione Servizi Assistenza Preposto Fee manutenzione custodia e tutela Servizi di ristorazione
Fercredit SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di Personale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito oneri condominiali Locazioni e sub-locazioni locali uffici	Altri servizi di Gruppo
Grandi Stazioni Rail SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di personale Canone di retrocessione Rimborsi assicurazioni	Facilities management Canoni indennità di occupazione Oneri condominiali Servizi di gestione fabbricati non strumentali Eventi, mostre, fiere e convegni
FS Sistemi Urbani Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Prestazioni di personale Locazioni e sub-locazioni locali uffici Canone di locazione Riaddebito oneri condominiali Riaddebito servizi informatici	Fee valorizzazione patrimonio Canoni Oneri condominiali Riaddebito formazione finanziata
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni	Servizi per il trasporto
TX Logistik AG	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Trenitalia SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Riaddebito servizi informatici Riaddebito prestazioni professionali Servizi di comunicazione esterna Riaddebito oneri service F.do Bilaterale Locazione locali uffici terreni Riaddebito oneri condominiali	Prestazioni di personale e personale distaccato Spese di trasporto viaggiatori Spese biglietti Riaddebtio formazione finanziata Contributo trasporto gratuito titolari CLC
Italferr SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Riaddebito formazione Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Servizi di comunicazione esterna	Riaddebito formazione finanziata Personale distaccato
Mercitalia Logistics SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di Personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	Riaddebito formazione finanziata

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Busitalia Sita Nord Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi informatici Servizi di comunicazione esterna Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	Personale distaccato Riaddebito formazione finanziata
Italcertifer SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di Personale Rimborsi assicurativi Riaddebito Servizi Informatici	Personale distaccato Riaddebito formazione finanziata
Mercitalia Intermodal SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi	Riaddebito formazione finanziata
Metropark SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali	
Netinera Deutschland GmbH	Servizi resi dalla Capogruppo	
Ataf Gestioni Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi gestione sinistri	
FSTechnology SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Personale distaccato Rimborsi assicurativi, amministrazione del personale, prestazioni sanitarie, formazione Riaddebito Servizi Informatici Canoni di Locazione Riaddebito oneri condominiali	Servizi informatici Personale distaccato Facilities management Riaddebito formazione finanziata
Terminali Italia Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici FSE Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato Riaddebito servizi informatici e assicurazioni Rimborsi diversi	
Trenitalia France Sas	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi per comunicazione esterna	
Busitalia Rail Service Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Busitalia Veneto SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	Servizi per il trasporto
Busitalia Campania SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Bluferries Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi Canoni di locazione fabbricati Riaddebito oneri condominiali	
Savit Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi Prestazioni di Personale Rimborsi prestazioni professionali Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali Canoni di locazione	Riaddebito formazione finanziata
Anas SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Personale dirigente distaccato Cariche sociali	Personale distaccato
Nugo SpA in liquidazione	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato Cariche sociali Riaddebito assicurazioni Prestazioni di personale	

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
	Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	
Qbuzz BV	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali	
Blu Jet Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Trenitalia C2C	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia UK	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia TPER Scarl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi, per amministrazione del personale e comunicazione esterna	
Firenze City Sightseeing Srl	Servizi resi dalla Capogruppo	
Cremonesi Workshop Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi Prestazioni di personale	
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Rimborsi diversi	
Infrarail Firenze Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
FSI Saudi for Land Transport LLC	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato	Personale distaccato
FS Security SpA	Rimborsi per prestazioni professionali e consulenze	
FS International SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Riaddebito per formazione Rimborsi per prestazioni diverse Canoni di locazione	Personale distaccato
Collegate		
Metro 5 SpA	Cariche sociali	
Controllo congiunto		
Operation Alliance Saudi Co		Metro Riyadh
TELT Sas (già L.T.F. Sas)	Personale distaccato	
Hellenic Train SA	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenord Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Canoni locazione fabbricati	
Autostrade Asti-Cuneo SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato Cariche sociali	
Altre parti correlate (*)		
Gruppo ENEL	Canoni per servitù sui terreni Canoni di locazione Attraversamenti	Utenze energia elettrica Manutenzione software Esercizio Network
Gruppo CDDPP	Attraversamenti Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	Polizze spese legali Corsi di istruzione Spese per vertenze
Gruppo ENI	Canoni per servitù sui terreni Attraversamenti	Fornitura gas
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali Canoni locazione terreni	Polizze assicurative
Invitalia		Partecipazione spese consorzi e fondazioni
Eurofer	Cariche sociali	Contributi
Altri fondi previdenziali	Canoni di locazione	

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
		Polizze assicurative
Previndai		Contributi
Rai		Imposte
Fondazione FS	Prestazioni di personale Prestazione servizi Rimborsi premi assicurativi Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	Contributi associativi Eventi, mostre e fiere
Scarl, associazioni, geie, partenariato	Cariche sociali	Sponsorizzazioni Quote associative a DLF
Gruppo ENAV		Produzioni multimediali

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante (MEF).

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
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA		RFI SpA	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA			
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA			Ferservizi SpA	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia SpA	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA		Italferr SpA	
Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA		Grandi Stazioni Rail SpA	
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl			
Metropark SpA	Metropark SpA	Metropark SpA				
Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA		Mercitalia Logistics SpA	
FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl				
Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl		Mercitalia Rail Srl	
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	
Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA		Mercitalia Intermodal SpA	
Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl			
Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA	Busitalia Veneto SpA			
Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA	Busitalia Campania SpA			
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl		Mercitalia Shunting & Terminal Srl	
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl		Terminali Italia Srl	
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA						
Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl	
					TX Logistik AG	
					Netinera Deutschland GmbH	
TAV Srl						
		Grandi Stazioni Immobiliare	Grandi Stazioni Immobiliare			
			Trenitalia France Sas		Trenitalia France Sas	
			Trenitalia c2c		Trenitalia c2c	
			Trenitalia UK		Trenitalia UK	
		Ferrovie Sud Est	Ferrovie Sud Est		Ferrovie Sud Est	
		Qbuzz	Qbuzz		Qbuzz	
			Savit			
		Nugo SpA in liquidazione				
		ATAF Gestioni				
FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA		FSTechnology SpA	
		FS International				
					TELT	
		Trenitalia TPER Scarl	Trenitalia TPER Scarl		Trenitalia TPER Scarl	
			Firenze City Sightseeing			
			FSI Saudi for Land Transport			
			Cremonesi Workshop		Cremonesi Workshop	
					Terminal Alptransit	

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
					Operation Alliance Saudi	
			Mercitalia Maintenance			
		FS Security SpA				
			Hellenic Train SA		Hellenic Train SA	
						Altre Parti correlate
						Eurofer
						Previndai

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

valori in migliaia di euro

Denominazione	2022			2022	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Anas	2.131			(2.304)	(1.311)
Autostrada Asti-Cuneo SpA				10	
Ataf Gestioni Srl	40			1	(1)
Bluferries Srl	90	85		6	
Blu Jet	2			1	
Busitalia Campania SpA	84			46	(1)
Busitalia Rail Service Srl	613	4		7	3
Busitalia Veneto SpA	188	8		98	(16)
Busitalia - Sita Nord Srl	3.272	2.924	36.604	4.028	(238)
Cremonesi Workshop	22		66	5	(1)
Fercredit SpA	234	56		216	(628)
Ferservizi SpA	1.640	2.957	2.523	3.018	18.970
FSE Srl Infrastruttura	1.748		22.311	815	(1.430)
FSE Srl Trasporto Ferro	2				
FSE Srl Trasporto Gomma		95			
FS International SpA	1.362			205	1
FS Saudi for Land Trasport	179			2	(567)
FSTechnology SpA	15.366	1.523	36.270	1.619	50.521
FS Security SpA	53				(53)
FS Sistemi Urbani Srl	88.653	2.689		10.694	4.492
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	20			10	
Grandi Stazioni Rail SpA	2.708	3.437	7.694	4.282	9.030
Hellenic Train SA	108		2.000	11	2
Italcertifer SpA	332	143	3.835	154	(48)
Italferr SpA	5.571	3.066	2.959	1.530	(730)
Infrarail Firenze Srl	6	7.794		2	(2)
Mercitalia Intermodal SpA	40	822	136	13	6
Mercitalia Logistics SpA	20.135	452	17.685	10.951	(752)
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	31.826	43	19.502	686	130
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	3.475	1.878	16.087	56	(35)
Metropark SpA	1.052			123	(8)
Netinera Deutschland GmbH	749		23.760	29	
Nugo SpA in liquidazione				21	(4)
Qbuzz BV	214		20.021	154	
Rete Ferroviaria Italiana SpA	36.686	95.357	250.878	26.938	(6.244)
Savit	2			1	
Sita SpA in liquidazione					1
Terminal Alptransit Srl	5		3.088	5	
Terminali Italia Srl	516	15	3.115	34	(8)
Trenitalia France Sas	117		13.113	32	(70)
Trenitalia SpA	43.136		246.022	27.190	(8.766)
Trenitalia C2C	8		11.653	36	
Trenitalia UK Ltd	33		5.641	10	
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		129			(2)
TX Logistik AG	106		2.550	47	
Totale	**262.524**	**123.477**	**747.513**	**90.782**	**62.241**
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA	1.410				
Metro 5	3			10	
Totale	**1.413**			**10**	
Imprese a controllo congiunto					
Opertaion Alliance Saudi	5.090		34.489	236	24.546
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	534		10	54	(1.587)
Trenitalia TPER Scarl	105		41	19	(35)
Trenord Srl	495			432	
Totale	**6.224**		**34.540**	**741**	**22.924**
Collegate di controllate					
First Trenitalia West Coast Rail Limited	6				
Logistica SA	46				
Sitaf SpA	8				
Totale	**60**				
TOTALE	**270.221**	**123.477**	**782.053**	**91.533**	**85.165**

valori in migliaia di euro

Denominazione	2022			2022	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP				13	51
Gruppo ENEL				667	14
Gruppo ENI				148	14
Gruppo INVITALIA				300	
Gruppo POSTE				408	1
Eurofer				168	35
Altri fondi previdenziali				1.328	11
Scarl, associazioni, geie, partenariato				36	4
Fondazione FS				6.613	695
Previndai				1.166	
Totale				**10.847**	**825**

Rapporti finanziari

Denominazione	2022			2022	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate					
Ataf Gestioni		14.438		47	
Bluferries Srl	9.002	490		5	54
Busitalia Campania	9.057	688		8	140
Busitalia - Sita Nord Srl	34.259	13.137		30	918
Busitalia Rail Service Srl	10.003	1.300		11	111
Busitalia Veneto	10.094	2.429		27	155
Cremonesi Workshop	600				6
Fercredit SpA	30.011	10		21	6.447
Ferservizi SpA		30.450		120	12.000
Firenze City Sightseeing Srl	172				5
FSE Srl Infrastruttura		65.298		246	
FSE Srl Trasporto Ferro	87.407			7	2.692
FS International SpA		118		1	
FSTechnology SpA	28.009	89.334		248	757
FS Sistemi Urbani Srl		233.016		494	1.000
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	14.116	936			427
Grandi Stazioni Rail SpA	41.070	14.890		19	581
Hellenic Train SA	57.441			12	600
Italcertifer SpA		2.297		4	1
Italferr SpA	44.254	14.514	15.000	63	45.914
Metropark SpA		947		4	
Mercitalia Logistics SpA	139.227	3.104		41.658	3.617
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco)		58.922	7.458	101	7.596
Mercitalia Shunting & Terminal	11.916	623		6	210
Mercitalia Intermodal	55.392			11	1.077
Mercitalia Maintenance	332.552				1
Netinera Deutschland GmbH			165.079		656
Nugo SpA in liquidazione				1.107	
Qbuzz	247.365	27.335	10.702	36	5.901
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.086.677	420.080		421	173.253
Savit	1.211				25
Sita SpA in liquidazione				(4.950)	1.100
TAV Srl				38	
Trenitalia France Sas	48.006			17	869
Terminali Italia Srl	2				
Trenitalia SpA	7.964.246	(8.692.398)	445.832	2.350	86.548
Trenitalia C2C		34			
Trenitalia UK Ltd	86.329		7.610	(7)	2.893
TX Logistik AG	61.713			(6)	1.937
TOTALE	**11.410.131**	**(7.698.008)**	**651.681**	**42.149**	**357.491**
Imprese collegate					
Metro 5	3.719			(10)	572
Totale	**3.719**			**(10)**	**572**
Imprese a controllo congiunto					
Trenitalia TPER Scarl	28.036	6.355		82	286
Totale	**28.036**	**6.355**		**82**	**286**
TOTALE	**11.441.886**	**(7.691.653)**	**651.681**	**42.221**	**358.349**

40. 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 migliaia di euro

Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA		250.878
Trenitalia SpA	445.832	246.022
Trenitalia TPER Scarl		41
Netinera Deutschland GmbH	165.079	23.760
Busitalia - Sita Nord Srl		36.604
Cremonesi Workshop		66
Grandi Stazioni Rail SpA		7.694
Hellenic Train SA		2.000
FSTechnology SpA		36.270
FSE Infrastruttura		22.311
Italferr SpA	15.000	2.959
Ferservizi SpA		2.523
Mercitalia Logistics SpA		17.685
TX Logistik AG		2.550
Italcertifer SpA		3.835
Trenitalia France Sas		13.113
Mercitalia Rail Srl	7.458	19.502
Mercitalia Shunting & Terminal (ex Serfer)		16.087
Mercitalia Intermodal SpA		136
Trenitalia C2C		11.653
Trenitalia UK Ltd	7.610	5.641
Terminal Alptransit Srl		3.088
Qbuzz	10.702	20.021
Terminali talia		3.115
TELT		10
OPS		34.489
Totale	**651.681**	**782.053**

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti. Le garanzie non finanziarie sono costituite 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.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (64.478 mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle seguenti controllate: Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Italferr SpA, FSTechnology SpA, Trenitalia France Sas, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl.

Tra le garanzie dirette non finanziarie si segnalano quella a favore della società GSE a garanzia del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000 mila euro) e le garanzie emesse in favore di Terna SpA a garanzia dei contratti stipulati con Rete Ferroviaria Italiana SpA 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).

Si riporta di seguito la garanzia finanziaria in favore di istituti di credito per il finanziamento concesso:

- da Unicredit SpA a Mercitalia Rail Srl, importo della garanzia pari a 6.458 mila euro.

È stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di patronage forte" (per un importo pari a 420.000 mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa Sanpaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

Le garanzie nell'ambito di progetti all'estero sono state emesse principalmente nell'interesse di Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di 11.653 mila euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 13.251 mila euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 1.565 mila euro), Ostdeutssche Eisenbahn GMbh, per conto di Netinera Deutschland GmbH (per un importo pari ad un valore di circa euro 23 milioni).
Da segnalare infine le garanzie dirette emesse nell'interesse di Netinera Deutschland GmbH, per un importo pari a 165.079 mila euro.

Le garanzie emesse nell'interesse della Capogruppo riguardano principalmente, nell'ambito di progetti all'estero, una controgaranzia bancaria di importo pari a 189.318 mila riyal saudita (pari a un controvalore di 47.331 mila euro), a valere sul performance bond emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC).

41. Informazioni ex Legge 124/2017

La Legge n. 124 del 4 agosto 2017 per il mercato e la concorrenza ha introdotto, tra l'altro, nuovi obblighi informativi in materia di erogazioni pubbliche a carico delle società controllate direttamente ed indirettamente dallo Stato. In particolare, l'articolo 1 (commi dal 125 al 129) richiede di inserire in Bilancio talune informazioni in materia di "contributi erogati a" e "ricevuti da" specifici soggetti, individuati sempre nei medesimi commi citati.
La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2022, per quanto attiene alle somme erogate:

Valori all'euro

Descrizione	Importo
ASSOCIAZIONI SISTEMA CONFINDUSTRIA	
AGENS	678.096
FONDAZIONE CENTRO NAZ.LE MOBILITA' SOSTENIBILE	400.000
UNINDUSTRIA	315.274
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI TERRITORIALI	276.822
ASSOLOMBARDA	240.282
ASSONIME	207.045
ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI DELLE PROVINCE BARI - FIRENZE	182.196
FOND.CENTRO STUDI DIVULGA COLDIRETTI	150.000
CONFINDUSTRIA EMILIA CENTRO	147.861
UNIONE INDUSTRIALE TORINO	139.167
UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI	124.047
SICINDUSTRIA CENTRO SICILIA PA - ME - RG - TP	119.700
UNINDUSTRIA CALABRIA	102.312
CONFINDUSTRIA VERONA	89.775
CONFINDUSTRIA VENEZIA E ROVIGO	81.459
CONFINDUSTRIA ANCONA	54.621
ASSOCIAZIONE ITALIADECIDE	50.000
FEDERTURISMO	50.000
FONDAZIONE R&I	50.000
CONFINDUSTRIA UMBRIA	44.996

Descrizione	Importo
UNIONE INDUSTRIALI ALESSANDRIA	44.226
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI NOVARA VERCELLI	43.029
CONFINDUSTRIA ALTO ADRIATICO FVG	40.131
CONFINDUSTRIA CENTRALE	37.500
FONDAZIONE VENEZIA CAPITALE MONDIALE SOSTENIBILITA'	34.000
COTEC FONDAZIONE PER L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA	30.000
SCUOLA POLITICA FONDAZIONE NUOVO MILLENNIO	30.000
CONFINDUSTRIA ROMAGNA FC - RA - RN	29.358
CONFINDUSTRIA LIVORNO E MASSA CARRARA	29.232
CONFINDUSTRIA UDINE	27.720
FONDAZIONE VITTORIO OCCORSIO	25.000
ASSINDUSTRIA VENETO CENTRO	24.822
UNIONE INDUSTRIALI PISANA	23.814
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALE BRESCIA - TARANTO	23.121
UNIONE INDUSTRIALI SAVONA	21.798
CONSUMERS' FORUM	21.000
CONFINDUSTRIA CUNEO	18.459
CONFINDUSTRIA LA SPEZIA	17.892
TRACE INTERNATIONAL, INC	17.018
CONFINDUSTRIA VICENZA	15.939
CONSIGLIO PER LE RELAZIONI TRA ITALIA E USA	15.000
FONDAZIONE OTTIMISTI & RAZIONALI	15.000
GLOBAL REPORTING INITIATIVE	14.000
CONFINDUSTRIA CHIETI PESCARA	13.482
CONFINDUSTRIA CASERTA	13.167
CONFINDUSTRIA L'AQUILA	13.104
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI BERGAMO - VARESE	12.915
CONFINDUSTRIA BENEVENTO	10.836
ASSOCIAZIONE AMICI DELL'ACCADEMIA DEI LINCEI	10.000
CONFINDUSTRIA BASILICATA	9.072
AGICI FINANZA D'IMPRESA	9.000
CONFINDUSTRIA IMPERIA	8.946
CONFINDUSTRIA TOSCANA NORD - LU - PT - PO	8.253
APRE – Agenzia per la Promozione della Ricerca Europea	7.437
UNIONE INDUSTRIALE ASTI	7.245
CONFINDUSTRIA CENTRO NORD Sardegna - SS - OR	7.182
ASSOCIAZIONI INDUSTRIALI PESARO URBINO - MOLISE	6.741
UNIONE PARMENSE DEGLI INDUSTRIALI	6.237
CONFINDUSTRIA LECCO E SONDRIO	5.796
CONFINDUSTRIA SIRACUSA	5.166
ASSOCIAZIONE ANIMA PER IL SOCIALE	5.000
ASSOCIAZIONI CON SEDE ALL'ESTERO	
UIC	313.000
CER	263.449
UITP	83.822
INTERNATIONAL CAPITAL MARKET	22.467
H&Z UNTERNEHMENSBERATUNG - RAILSPONSIBLE	12.000
CARBON DISCLOSURE PROJECT	6.000
ALTRE ASSOCIAZIONI	

Descrizione	Importo
FONDAZIONE FS ITALIANE	6.547.000
ITALIACAMP S.R.L.	300.000
FONDAZIONE CENTRO NAZ. HPC, BIG DATA AND QUANTUM COMPUTING	250.000
ACCADEMIA NAZIONALE SANTA CECILIA	170.000
ASPEN INSTITUTE ITALIA	35.000
FONDAZIONE ISTITUTO GRANDI INFRASTRUTTURE - IGI	30.000
ASSOCIAZIONE CIVITA	22.000
FONDAZIONE RETURN PE3	20.000
ISTITUTO PER GLI STUDI POLITICI INTERNAZIONALI - ISPI	20.000
THE TRILATERAL COMMISSION	20.000
VALORE D	20.000
FONDAZIONE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	15.000
UPA - UTENTI PUBBLICITA'	15.000
ASSOCIAZIONE ITALIA-INDIA	10.000
KYOTO CLUB	10.000
FONDAZIONE GLOBAL COMPACT NETWORK	8.500
S.I.PO.TRA. SOCIETÀ ITALIANA POLITICA DEI TRASPORTI	5.000
TRANSPARENCY INTERNATIONAL	5.000
Totale	**12.464.529**

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2022, per quanto attiene alle somme ricevute:

Soggetto erogante	Descrizione	Importo
MIT a favore di TELT Sas	Capitolo 7532	285.860.000

42. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Relativamente ai fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio si rimanda al paragrafo 51 del bilancio consolidato.

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

Tenuto conto che la Riserva Legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del Codice civile, si propone di destinare l'Utile netto dell'esercizio pari a 90.150.022,27 come segue:

- per il 5%, pari a 4.507.501,11 euro, a Riserva Legale;
- e riportare a nuovo la restante parte, pari a 85.642.521,16 euro.

Roma, 6 aprile 2023

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

L'Amministratore Delegato

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 2022 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Luigi Ferraris e Roberto Mannozzi, 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 2022.

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.

06 Aprile 2023

Luigi Ferraris
Amministratore Delegato

Roberto Mannozzi
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

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 39.204.173.802,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 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 nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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 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.

Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate

Note esplicative al bilancio: nota esplicativa n. 3 "Principi contabili applicati", nota esplicativa n. 20 "Partecipazioni"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio al 31 dicembre 2022 include Partecipazioni in imprese controllate, per un valore pari a €37.895.578 mila, iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. Alla chiusura di ciascun esercizio, gli Amministratori valutano la presenza di evidenze di perdita di valore di tali partecipazioni. Qualora sia accertata la presenza di indicatori di perdite di valore, il valore recuperabile di tali partecipazioni è verificato confrontando il relativo valore di carico con il loro valore d'uso determinato secondo metodologie valutative appropriate nelle circostanze. A seguito delle analisi svolte gli Amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti a talune controllate che hanno determinato nell'esercizio 2022 una svalutazione per un ammontare pari a €42.781 mila. Per quanto concerne la partecipazione nella controllata Anas S.p.A., pari a €2.863.741 mila, gli Amministratori, tenuto conto delle novità, anche di profilo normativo, relative al diritto concessorio di Anas intervenute nel corso del 2022, hanno svolto l'impairment test che non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A tal riguardo, nella nota esplicativa n. 20 "Partecipazioni" gli Amministratori indicano che qualora gli sviluppi, che potranno nascere anche dalle interlocuzioni in atto con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario rielaborato di conseguenza. Per tali ragioni, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: • comprensione del processo adottato dagli Amministratori ai fini della valutazione delle partecipazioni in società controllate nonché della individuazione della presenza di indicatori di perdita di valore delle stesse; • esame, anche tramite il coinvolgimento di esperti del network KPMG, delle analisi svolte dagli Amministratori e della ragionevolezza delle conclusioni raggiunte, anche alla luce delle informazioni disponibili e delle conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato; • esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione alla valutazione delle partecipazioni in imprese controllate.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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 agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 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.

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 degli utilizzatori prese 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'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 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'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2022, 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) 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'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 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, 28 aprile 2023

KPMG S.p.A.

Gabriele de Gennaro
Socio

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 28/4/2023
FS-CS\A0017\P\2023\0000003

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,

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. Sino a tale data il Collegio Sindacale era composto da Alessandra dal Verme (Presidente), Gianpaolo Davide Rossetti e Susanna Masi (Sindaci Effettivi) e dai Sindaci Supplenti Letteria Dinaro e Salvatore Lentini.

Con la qualifica acquisita da FS S.p.A. di Ente di interesse pubblico (EIP), il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto 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.

Nel corso dell'esercizio è proseguita l'implementazione del nuovo modello organizzativo in poli e il nuovo assetto dell'attività di direzione e coordinamento della holding e delle capogruppo di settore nell'ambito del nuovo Piano Industriale al 2031.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico ("FS S.p.A."), che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 6 aprile 2023.

La Società incaricata della revisione legale KPMG S.p.A. ha rilasciato in data 28 aprile 2023 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 2022 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con

Socio Unico, con giudizio positivo e senza riserva sulla conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europa e sulla capacità del bilancio stesso di rappresentare con chiarezza e in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società. Nella stessa si attesta che la Relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, indicate nell'art. 123-bis, comma 4 del d.lgs. 58/98, sono coerenti con il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 di Ferrovie dello Stato Italiane e sono redatte in conformità alle norme di legge.

1. Riunioni del Collegio Sindacale

Nel corso dell'esercizio 2022, il Collegio Sindacale si è complessivamente riunito 18 volte, delle quali 11 successivamente all'Assemblea che ne ha rinnovato la composizione. A tutte le sedute del Collegio Sindacale è sempre 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. Nel corso dell'esercizio 2022, il Collegio Sindacale – o in sua rappresentanza alcuni membri – ha inoltre partecipato all'Assemblea dell'Azionista del 3 maggio 2022 nella sua precedente composizione, alle n. 10 riunioni del Consiglio di Amministrazione (di cui 6 successive all'Assemblea del 3 maggio 2022), alle n. 6 riunioni del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità (di cui 3 successive all'Assemblea del 3 maggio 2022), e alle n. 4 riunioni del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione (di cui 3 successive all'Assemblea del 3 maggio 2022). Il Collegio ha altresì preso parte alle sessioni di *induction* rivolte ad amministratori e sindaci.

In particolare, nella seduta di insediamento ha svolto una sessione di *induction* con il supporto dei Responsabili delle principali funzioni aziendali, in cui ha ricevuto un'informativa in merito all'assetto di governance della Società, ricevendo, tra l'altro, lo Statuto sociale (in vigore dal 1° giugno 2022), l'assetto dei poteri del Consiglio di Amministrazione, il Regolamento del Consiglio di Amministrazione e dei relativi Comitati endoconsiliari (Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e Comitato per la *Governance*, le Nomine e la Remunerazione), il Regolamento di Gruppo, il Codice etico, il Regolamento *insider* e il Codice *Internal dealing*. Tutta la documentazione è stata messa a disposizione del Collegio Sindacale nella piattaforma *Virtual Data Room* – VDR, che costituisce lo strumento ordinario di condivisione documentale tra la Società e gli Organi Sociali.

Rispetto ai principali presidi di controllo, al Collegio Sindacale sono stati forniti: il Modello 231 di FS SpA, il Piano di audit 2022, l'Internal Audit Charter, la Disposizione di Gruppo sul Monitoraggio delle azioni correttive derivanti dalle attività di Internal Audit, la Procedura segnalazioni – *Whistleblowing*, il Modello ABC – *Anti Bribery and Corruption System*, il Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane, il Modello di controllo interno sull'informativa finanziaria di Gruppo (Modello 262) e il *Tax Control Framework*.

La Società ha altresì messo a disposizione del Collegio Sindacale il Piano industriale 2022-2031, la Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2021, incluse le Relazioni degli Organi di Controllo (Collegio Sindacale, Revisore legale KPMG e Dirigente Preposto), il Rapporto di sostenibilità 2021 e il Prospetto informativo del Programma di emissioni obbligazionarie EMTN, la Determinazione della Corte dei Conti sul controllo sulla gestione finanziaria esercizio 2019 (n. 40/2021).

2. Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss del codice civile

Nel corso dell'esercizio 2022, 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.

Il Collegio Sindacale di FS S.p.A. assicura, insieme agli altri organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria e, oltre a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, vigila sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS S.p.A. e sul suo concreto funzionamento.

Con riferimento all'attività svolta, si rappresenta quanto segue.

Le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari alle quali il Collegio Sindacale ha partecipato (cfr. paragrafo 1) 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 società controllate strategiche e delle capogruppo di settore, acquisendo le valutazioni di generale adeguatezza dei relativi sistemi di controllo interno e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento dell'attività di vigilanza con la Società incaricata della revisione legale KPMG.

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 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 KPMG 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 KPMG 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 altresì incontrato il preposto al sistema di controllo interno e monitorato il processo dell'informativa finanziaria, ricevendo evidenza delle attività a tal fine poste in essere e, in tale ambito, non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha incontrato l'Organismo di Vigilanza e preso visione delle sue relazioni periodiche in cui viene data evidenza degli approfondimenti svolti, in particolare, sui profili di *cybersecurity* rilevanti ai fini del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi. Con particolare riguardo al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 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 2022 e sull'aggiornamento dell'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 26 ottobre 2022.

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.

Nel corso dell'esercizio 2022 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, a condizioni di mercato, poste in essere con società del Gruppo e con altre parti correlate, descritte nella relazione finanziaria, risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

Tra le operazioni straordinarie intervenute nel corso dell'esercizio, in particolare, il Collegio Sindacale richiama:

- l'aumento di Capitale Sociale per 482,5 milioni di Euro di Mercitalia Logistics S.p.A., deliberato dall'Assemblea Straordinaria in data 20 dicembre 2022, da attuarsi in via scindibile, in più *tranche* entro il 31 dicembre 2027, destinati alla ricapitalizzazione della società controllata Mercitalia Rail S.r.l. Contestualmente, il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha sottoscritto e versato la prima *tranche* dell'aumento di capitale per un importo di 45 milioni di euro integralmente riversato da Mercitalia Logistics S.p.A. quale aumento di capitale di Mercitalia Rail S.r.l. Per effetto di quanto sopra, il capitale sociale di Mercitalia Logistics S.p.A. risulta deliberato per 667 milioni di euro e sottoscritto e versato per 230 milioni di euro, mentre il capitale sociale di Mercitalia Rail S.r.l. risulta deliberato per 497 milioni di euro e versato per 59 milioni di euro;

- i quattro aumenti di capitale per complessivi 44,95 milioni di cui 300 mila euro come capitale sociale e la restante parte a riserva per sovrapprezzo azioni deliberati nel corso del 2022 dall'Assemblea dei soci di Intermodalidad de Levante SA; per effetto delle operazioni sopracitate, il capitale sociale della società ammonta complessivamente a 1,86 milioni di euro. Come riportato nella relazione finanziaria, in data 23 settembre 2022 la società Globalvia Inversiones SAU ha acquistato una partecipazione pari al 24% del capitale della società Intermodalidad de Levante SA dal socio Operador Ferroviario De Levante S.L.; a seguito di tale operazione il capitale di Intermodalidad de Levante SA è suddiviso come segue: 31% OFL, 24% Globalvia SAU e 45% Trenitalia S.p.A. In data 25 novembre 2022 la società ha iniziato ad operare in Spagna e pertanto da tale data, in considerazione degli accordi sottoscritti dai soci per la gestione della stessa, che la qualificano come controllata ai sensi dell'IFRS 10, è integralmente consolidata nel bilancio del Gruppo FS;

- la costituzione, con atto del 9 novembre 2022, di FS Security S.p.A. (100% Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.) società avente ad oggetto la prestazione di servizi di sicurezza e vigilanza privata. Con efficacia dal 1° gennaio 2023 si sono perfezionate le operazioni di scissione parziale dei rami "Security/Protezione Aziendale" di Trenitalia S.p.A. e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in FS Security S.p.A.;

- l'approvazione del bilancio finale di liquidazione e del piano di riparto con relativa assegnazione

al socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. delle somme residue, deliberato dall'Assemblea di NUGO S.p.A. in Liquidazione in data 28 ottobre 2022. Il 29 dicembre 2022 la società è stata cancellata dal Registro delle Imprese;

- la fusione per incorporazione di Sippel Travel GmbH in Autobus Sippel GmbH con efficacia dal 5 settembre 2022;
- la messa in liquidazione della società Anas Concessioni Autostradali S.p.A., deliberata in data 18 luglio 2022;
- lo scioglimento e messa in liquidazione della società FS Italian Railways Thailand Ltd deliberato in data 10 marzo 2022;
- l'uscita dal Gruppo FS della Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH in data 3 febbraio 2022, a seguito della cessione a terzi della quota del 49% della società da parte della controllata Prignitzer Eisenbahn GmbH appartenente al Gruppo Netinera;
- l'aumento di capitale per l'importo massimo di 150 milioni di euro, da eseguirsi entro il 31 dicembre 2022, mediante emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione ai soci, deliberato dall'Assemblea straordinaria di Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni S.p.A. in data 17 gennaio 2022. RFI S.p.A. ha effettuato nel corso del periodo versamenti in conto capitale per complessivi 140 milioni di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite la sua controllata RFI S.p.A., risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari al 90,34%.

Nel corso dell'esercizio 2022, il Collegio Sindacale ha ottenuto informativa in merito ai principali contenziosi della Società e del Gruppo, svolgendo approfondimenti in merito a quelli di maggiore rilevanza, con il supporto delle funzioni aziendali competenti.

Nel corso dell'esercizio 2022 il Collegio Sindacale ha acquisito informazioni dai Responsabili delle strutture aziendali competenti, sia direttamente nelle proprie riunioni sia attraverso la partecipazione alle riunioni dei Comitati endoconsiliari.

Nel corso dell'esercizio 2022 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.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale pareri e osservazioni previsti dalla legge, salvo quanto riportato *infra* al paragrafo 3 relativamente all'affidamento dell'incarico di revisione legale.

Inoltre, per l'esercizio 2022 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.

3. Incarico di revisione legale

In vista della scadenza dell'incarico di revisione legale conferito a KPMG S.p.A. per il novennio 2014 -2022 dall'Assemblea dell'Azionista del 4 novembre 2014, non ulteriormente rinnovabile ai sensi dell'art. 17, comma 1, del Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, n. 39, nel corso del 2022, FS ha provveduto ad avviare la procedura per la selezione della società di revisione cui affidare il nuovo incarico per il novennio 2023-2031.

Il Collegio Sindacale (anche nella sua precedente composizione), in qualità di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, responsabile della procedura di selezione del revisore legale, secondo quanto previsto dall'art. 16 Regolamento EIP:

- ha condiviso con gli Uffici la tipologia di procedura da seguire, l'articolazione delle sue fasi e la relativa documentazione di gara (Bando, Lettera Invito e relativi allegati, tra cui, in particolare, lo Schema di Accordo Quadro);
- ha condiviso con gli Uffici i requisiti di ammissione alla gara e lo scoring model per la valutazione delle offerte;
- ha condiviso con gli Uffici i riscontri ai chiarimenti richiesti ai partecipanti alla gara;
- ha preso parte al procedimento di nomina della Commissione Giudicatrice;
- ha esaminato e approvato gli esiti della valutazione delle offerte svolta dalla Commissione Giudicatrice e la graduatoria di gara, convalidandone il contenuto;
- ha conseguentemente predisposto la raccomandazione motivata, da sottoporre all'Assemblea dell'Azionista.

Ai sensi dell'art. 16 del Regolamento (UE) n. 537/2014, il Collegio Sindacale ha predisposto la Raccomandazione motivata per l'l'Assemblea concernente l'affidamento dell'incarico di revisione legale dei bilanci civilistico e consolidato per gli esercizi compresi tra il 2023 e il 2031 alternativamente a PricewaterhouseCoopers S.p.A. o a EY S.p.A., secondo le rispettive offerte e in conformità a quanto previsto dallo Schema di Accordo Quadro, esprimendo la propria preferenza motivata per l'offerta formulata da PricewaterhouseCoopers S.p.A., in quanto la relativa offerta ha conseguito complessivamente il punteggio più elevato sulla base di quanto sopra illustrato.

Il Collegio Sindacale ha quindi partecipato all'Assemblea di FS S.p.A., tenutasi in data 21 marzo 2023, in cui è stato deliberato il conferimento dell'incarico di revisione legale di FS S.p.A. per il novennio 2023-2031 a PricewaterhouseCoopers S.p.A.

4. Bilancio di esercizio e consolidato

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 che registra un utile di esercizio di euro 90.150.022 e un patrimonio netto di euro 39.990.551.290 inclusivo dell'utile netto 2022. 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.

Al riguardo, si riferisce che da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale, emerge quanto segue:

- il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), 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");
- la corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili e la loro esposizione nel bilancio, secondo i principi IAS/IFRS, sono stati oggetto di verifica da parte di KPMG, quale Società incaricata della revisione legale.

Da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale "il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31.12.2022 e del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione".

Si segnala che la società di revisione ha indicato nella sua Relazione come Aspetto chiave della revisione contabile la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate, con

riferimento particolare alle novità normative relative al diritto concessorio della controllata ANAS S.p.A.

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 2022:

- 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.

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 chiuda con un utile netto pari a euro 202 milioni (di cui euro 204 milioni di pertinenza del Gruppo);
- da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale, il bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), 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");
- la relazione specifica di KPMG resa ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 39/2010 non contenga rilievi né richiami di informativa.

Il Collegio Sindacale ha preso evidenza dell'iscrizione alla voce Avviamento del solo bilancio consolidato dell'importo di euro 111 milioni, per il quale la metodologia di *impairment test* adottata

dagli amministratori per lo svolgimento della relativa procedura ha dato riscontro positivo.

Anche per il bilancio consolidato si segnala che la società di revisione nella sua Relazione ha evidenziato i seguenti Aspetti chiave della revisione contabile:

- Recuperabilità delle attività non correnti
- Criteri di determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria
- Fondi rischi e 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 2022 contenuti nella relazione finanziaria:

- *Delibera nuovi Bond, finanziamenti e programma di Commercial Paper per il 2023*

In data 28 febbraio 2023, il Consiglio di Amministrazione di FS ha deliberato l'emissione di nuovi bond EMTN e il ricorso ad altri strumenti di provvista per un importo complessivo massimo di 3,1 miliardi di euro, per la copertura dei fabbisogni di medio e lungo termine del Gruppo FS. È stato inoltre approvato l'ampliamento del plafond del Programma EMTN fino a 12 miliardi di euro, dagli attuali 9 miliardi di euro. Le emissioni, a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino, saranno riservate agli Investitori Istituzionali. Nell'ambito delle nuove emissioni obbligazionarie EMTN, FS pianifica anche nuove operazioni *green* finalizzate a finanziare gli investimenti delle società controllate. È stata altresì deliberata la realizzazione di un Programma di Commercial Paper per un ammontare massimo di 2 miliardi di euro.

- *Incidente ferroviario in Grecia*

Nella notte del 28 febbraio 2023 si è verificato un incidente ferroviario tra un treno passeggeri 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 due membri dello staff. Sono attualmente in corso gli accertamenti delle autorità competenti, tuttavia non sono ad oggi emerse responsabilità a carico della Società. Infatti, allo stato attuale, Hellenic Train ed i suoi dipendenti non sono formalmente parte di alcun procedimento penale. Nella relazione viene ricordato che in Grecia la rete viene gestita dalla società statale greca, Ose, e che pochi giorni dopo l'incidente è stato arrestato il capostazione (dipendente di Ose).

- *Sconto K2 ex DM 44T/2000*

In data 1° marzo 2023 è stata emessa favorevole sentenza in primo grado con la quale il Tribunale di Roma ha accolto la domanda promossa da Trenitalia S.p.A. nei confronti di RFI S.p.A. a titolo di restituzione somme indebitamente pagate dalla società e ha condannato RFI S.p.A. al pagamento, a titolo di ripetizione dell'indebito in favore di Trenitalia S.p.A., della somma di 144.517.283,00 euro oltre interessi, nonché al pagamento delle spese di giudizio. Ad analoga conclusione, il Tribunale è

giunto per la domanda giudiziale afferente la quota parte di Mercitalia Rail S.r.l. (inizialmente cumulata a quella di Trenitalia S.p.A.), condannando RFI S.p.A. al pagamento della somma di 91.315.687,00 euro oltre interessi e spese di giudizio. Avverso la sentenza, RFI S.p.A., oltre a dare luogo a tutte le opportune azioni in sede giudiziaria, avvierà le interlocuzioni formali volte alla definizione di un percorso finalizzato al reperimento delle risorse in ambito governativo in relazione a quanto eventualmente dovuto.

- *Piano Industriale 2023-2032*

Il Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. del 6 aprile 2023 ha approvato il Piano Industriale 2023-2032, che rappresenta l'aggiornamento del Piano 2022-2031. L'impianto del Piano conferma il razionale strategico del precedente e le principali *assumption*, focalizzate ad abilitare un sistema di mobilità multimodale, *smart*, integrato e sostenibile per l'interconnessione di persone e merci: infrastrutture fisiche integrate e resilienti e servizi di ingegneria per l'accelerazione degli investimenti tecnici, integrazione dello *shift* modale del trasporto passeggeri per incrementare il livello di servizio per il cliente e la creazione di valore, una maggiore integrazione e sostenibilità dei servizi della logistica e la rigenerazione urbana con soluzioni di intermodalità e di logistica di primo e ultimo miglio nelle aree urbane. L'aggiornamento del Piano industriale 2023-2032, nonostante sia sviluppato tenendo in considerazione il contesto caratterizzato dalla generalizzata incertezza nei fondamentali dei mercati globali, prevede ricavi e margini incrementali rispetto al Piano 2022-2031 attraverso il progressivo incremento della quota di margine dei *business* a Mercato trainato dall'incremento del peso del Polo Passeggeri e del Polo Logistica e conferma il piano di investimenti 2022-2031 pur con una diversa modulazione temporale a seguito delle suddette dinamiche congiunturali di mercato.

- *Stretto di Messina S.p.A.*

Il Decreto Legge n. 35 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", emesso in data 31 marzo 2023, si inserisce nel contesto di una serie di iniziative legislative volte a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e delle connesse opere di collegamento ferroviario e stradale.

In particolare, l'intervento normativo è volto a riavviare l'*iter* realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la società Stretto di Messina, in conformità a quanto già previsto dall'articolo 1, commi 487-493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 ("Legge di bilancio 2023").

In conclusione, nella relazione finanziaria viene riportato che solo a valle del completamento delle attività di analisi tecnica riferite al progetto definitivo dell'opera, previste dall'art. 3 del Decreto, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 4 comma 6, potrà essere valutata l'eventuale necessità, ad oggi non determinabile, di adeguare il valore della partecipazione detenuta da Anas nella società, con i relativi conseguenti riflessi nei bilanci di FS S.p.A. e di Gruppo.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

5. Dichiarazione Non Finanziaria

Il Gruppo FS è soggetto all'applicazione del Decreto Legislativo n. 254 ("Decreto") che ha dato attuazione alla Direttiva UE n.95 del 2014, recante modifiche alla Direttiva UE n.34 del 2013 per quanto riguarda la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario (c.d. *non financial information*) da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni. Nel rispetto di quanto stabilito dal suddetto Decreto, il Gruppo, come già per gli esercizi precedenti, ha incluso la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (nel seguito anche DNF) nella Relazione sulla Gestione. Si riferisce che da quanto riportato dalla Società incaricata della revisione legale emessa in data 28 aprile 2023, emerge che la DNF è stata redatta in conformità agli standard "GRI Sustainability Reporting Standards", definiti dal Global Reporting Initiative (GRI).

6. Conclusioni

In conclusione, considerate le risultanze dell'attività svolte e il giudizio espresso nella Relazione di revisione rilasciata dalla Società incaricata della revisione legale, 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 2022, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea dell'Azionista.

Roma, 28 aprile 2023

Il Collegio Sindacale

Dottoressa	Rosalba Cotroneo (Presidente)
Dottore	Sergio Duca
Dottore	Marino Marrazza