Relazione Finanziaria Annuale

2025

REPORT INTEGRATO

CRESCERE GENERANDO VALORE INDUSTRIALE E SOCIALE

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Relazione Finanziaria Annuale

2025

REPORT INTEGRATO

CRESCERE
GENERANDO
VALORE INDUSTRIALE
E SOCIALE

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Indice

4 RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2025
7 Lettera del Presidente
14 Gruppo in sintesi

24 RELAZIONE SULLA GESTIONE
26 1. Scenario di riferimento
26 Quadro macroeconomico
27 Andamento dei mercati di riferimento
28 I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee
29 2. Quadro normativo e regolamentare
45 3. Risk Management
45 Framework e Governance di Risk Management
46 Catalogo dei Rischi
52 4. Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari
74 5. Principali eventi
77 6. Performance del Gruppo
77 Performance economiche e finanziarie del Gruppo
84 Investimenti
90 Attività di ricerca, sviluppo e innovazione
91 Performance dei Settori di Business
101 Performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA
104 7. Altre informazioni
104 Procedimenti e contenziosi
109 Informativa relativa all'articolo 2086 del Codice civile
109 Azioni proprie della Holding
109 Rapporti con parti correlate
109 Altro
110 8. Evoluzione prevedibile della gestione
111 9. Rendicontazione consolidata di sostenibilità
112 Informazioni generali
164 Informazioni ambientali
214 Informazioni sociali
261 Informazioni sulla governance
268 Appendice
300 Attestazione del Dirigente Preposto e dell'Amministratore Delegato
301 Relazione della Società di Revisione sulla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità

308 BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2025

310 1. Prospetti contabili consolidati
310 Conto Economico consolidato
310 Conto Economico complessivo consolidato
311 Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata
312 Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato
314 Rendiconto finanziario consolidato
316 2. Note esplicative al Bilancio consolidato
395 3. Allegati
410 Attestazione del Dirigente Preposto e dell'Amministratore Delegato
411 Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato

422 BILANCIO D'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2025

424 1. Prospetti contabili del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato italiane SpA
424 Conto Economico
424 Conto Economico complessivo
425 Situazione patrimoniale – finanziaria
426 Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto
428 Rendiconto finanziario
429 2. Note esplicative al Bilancio d'esercizio
478 3. Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA
480 Attestazione del Dirigente Preposto e dell'Amministratore Delegato
481 Relazione della Società di Revisione sul Bilancio D'Esercizio
490 Relazione del Collegio Sindacale

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2025

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

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

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SU FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA PER L'ESERCIZIO 2025

Piergiorgio Della Ventura

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Fabio Paris

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

PricewaterhouseCoopers SpA

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Il Presidente

Caro Azionista,

i risultati 2025 si inseriscono in un contesto macroeconomico caratterizzato da una crescita ancora contenuta del PIL (+0,5%), accompagnata da un progressivo rientro dell'inflazione (+1,5%) e da una fase di riduzione dei tassi di interesse (dal 3,15% di fine 2024 al 2,15% di giugno 2025). Tale quadro, pur mostrando segnali di stabilizzazione, è rimasto esposto a persistenti fattori di incertezza di natura geopolitica, che hanno successivamente registrato un significativo aggravamento nei primi mesi del 2026.

Sul piano economico-finanziario, il 2025 ha registrato un apprezzabile miglioramento dei principali indicatori: ricavi pari a 17,3 miliardi di euro (+4% rispetto al 2024), EBITDA pari a 2,4 miliardi di euro (+6%), EBIT pari a 350 milioni di euro (+2%) e un risultato netto positivo per 30 milioni di euro, a fronte della perdita di 208 milioni di euro rilevata nel 2024.

Il dato degli investimenti tecnici, che hanno raggiunto il livello record di 18,3 miliardi di euro (+4% rispetto al 2024), dà la misura del nostro impegno per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali a servizio della mobilità attuale e futura del Paese, tramite l'avanzamento dei programmi connessi al PNRR e delle principali opere strategiche, nonché il continuo rinnovo della flotta e lo sviluppo delle piattaforme logistiche integrate.

L'intensità degli investimenti e la crescita dell'attività operativa sono state sostenute da una gestione finanziaria orientata all'equilibrio e alla diversificazione delle fonti. La posizione finanziaria netta si attesta a 12,8 miliardi di euro (in miglioramento di 0,7 miliardi di euro rispetto al 2024), con un ampio ricorso a strumenti di finanza sostenibile. Gestione positiva che ha ricevuto un *endorsement*, posto che i giudizi delle società di *rating* hanno confermato la nostra solidità finanziaria.

A marzo 2025, abbiamo approvato in Consiglio di Amministrazione il nuovo Modello di Governance del Gruppo, fondato su cinque Business Unit con relative Capofila – RFI, ANAS, FS Logistix, FS International e Trenitalia – e su un modello di direzione e coordinamento di tipo "verticale", volto a rendere più chiara la catena

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – Società con socio unico
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 31.062.952.307,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

decisionale e a rafforzare il presidio operativo delle diverse aree di business. L'assetto, articolato su due livelli, consolida il ruolo della Holding nell'indirizzo strategico e nella supervisione attuativa e finanziaria, attribuendo alle Capofila il coordinamento tecnico-operativo delle società controllate.
In un contesto caratterizzato da investimenti di eccezionale entità e dalla realizzazione di opere strategiche per il Paese, abbiamo parallelamente rafforzato il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nella consapevolezza che integrità e reputazione costituiscono un patrimonio fondamentale. In tale prospettiva si collocano, l'aggiornamento del Modello di controllo interno sull'informativa di sostenibilità, della procedura sulla gestione delle informazioni privilegiate (*Regolamento Insider*) e del relativo codice applicativo (*Codice Internal Dealing)*, nonché l'aggiornamento, formalizzato a gennaio 2026, del Modello che disciplina il processo di controllo sull'informativa finanziaria di tutto il Gruppo FS (*Modello 262*).

Rinviando alla Relazione Finanziaria Annuale per un'esposizione completa delle informazioni relative a ciascuna Business Unit, si ritiene opportuno richiamare di seguito alcuni elementi di particolare rilievo.
La **Business Unit Infrastrutture – Ferrovie** garantisce la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, in ambito nazionale e internazionale, con l'obiettivo di massimizzare le sinergie industriali, anche per mezzo del sostegno di programmazioni comunitarie e nazionali.
Nel 2025 gli investimenti tecnici hanno raggiunto i 12 miliardi di euro, pari a circa il 66% del totale di Gruppo. Tra i principali interventi, sono proseguiti i lavori sulle Grandi Opere (in particolare sul Terzo Valico dei Giovi, sull'itinerario Palermo-Catania-Messina, sulla Napoli-Bari, sulla linea AV/AC Brescia-Verona-Vicenza-Padova); risulta pressoché ultimata l'implementazione del sistema di sicurezza ERTMS sull'intera rete Alta Velocità e prosegue il piano di riqualificazione delle stazioni.
Sulla rete ferroviaria nazionale (16.881 km di linee) hanno circolato mediamente circa 9.800 treni al giorno, per un totale di 375,2 milioni di km percorsi. Alla rete possono accedere, in un regime regolato e sottoposto a vigilanza, 42 imprese

ferroviarie autorizzate: 23 nel solo comparto merci, 12 nel solo trasporto viaggiatori e 7 abilitate a operare in entrambi i segmenti.
L'EBITDA si attesta a 364 milioni di euro (contro gli 86 milioni di euro nel 2024) e il risultato netto torna positivo a 114 milioni di euro (-121 milioni di euro nel 2024).
La **Business Unit Infrastrutture – Strade** presidia la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale non a pedaggio (circa 32.700 km, di cui oltre 1.200 km di autostrade), con un impegno orientato alla sicurezza, alla sostenibilità ambientale e all'efficienza della mobilità.
Nel 2025 gli investimenti tecnici hanno raggiunto i 3,7 miliardi di euro, pari a circa il 20% del totale di Gruppo, destinati sia allo sviluppo di nuove opere sia al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura esistente. In tale ambito, sono proseguiti gli interventi di potenziamento della rete e le attività di manutenzione diffusa, con un significativo avanzamento dei programmi di rinnovo delle pavimentazioni e delle barriere di sicurezza.
Le principali attivazioni hanno interessato il Piemonte (SS 337 Val Vigezzo), il Lazio e l'Abruzzo (SS 260 Picente e SS 4 Via Salaria), la Basilicata (SS 95 di Brienza), la Puglia (SS 172 dei Trulli, SS 7 Ter Salentina e SS 96 Barese) e la Sardegna (SS 131 Carlo Felice).
L'EBITDA si attesta a 166 milioni di euro (+39%), mentre il risultato netto, pur rimanendo negativo (-27 milioni di euro), registra un sensibile miglioramento (nel 2024 era pari a -200 milioni di euro).
Nella **Business Unit Trasporto – Passeggeri** operano le società del Gruppo FS che svolgono attività di trasporto passeggeri sul territorio nazionale.
Gli investimenti tecnici si sono attestati a 1,7 miliardi di euro, in prevalenza destinati al proseguimento del piano di rinnovo della flotta di Trenitalia (per il Regionale, in particolare, sono stati consegnati 103 convogli, in linea con i volumi del 2024), nonché all'acquisto di nuovi autobus (complessivamente 232, a fronte dei 60 acquistati nel 2024).
Nel trasporto ferroviario si sono registrati circa 37,3 miliardi di viaggiatori-km, sostanzialmente in linea con il 2024 (-0,8%). In particolare, l'Alta Velocità ha registrato 16,5 miliardi di viaggiatori-km (-1,0%), a fronte di una produzione pressoché stabile; l'Intercity ha confermato una dinamica positiva della domanda (4,7 miliardi di viaggiatori-km, +1,2%) con un incremento dell'offerta del 2,3%,

mentre il trasporto Regionale si è attestato a 16,1 miliardi di viaggiatori-km (-1,2%), con una flessione dei treni-km del 2,1%.

Nonostante l'incremento degli investimenti sulla rete e le connesse interferenze sull'esercizio ferroviario, le iniziative di mitigazione adottate hanno contribuito a un miglioramento della puntualità sia nei servizi a medio-lunga percorrenza (Frecce +2,4 p.p., Intercity +2,6 p.p.) sia nel servizio Regionale (+0,4 p.p.). Prosegue con determinazione il nostro impegno per il miglioramento della puntualità e della qualità dei servizi offerti.

Nel trasporto pubblico locale su gomma, i volumi si sono attestati a circa 1.085 milioni di viaggiatori-km, con una lieve diminuzione rispetto al 2024 (-1,0%), mentre l'offerta si è collocata a circa 67,1 milioni di bus-km (-7,4%).

L'EBITDA registra un valore positivo pari a 1,6 miliardi di euro, con un decremento di 0,2 miliardi di euro rispetto al 2024. Tra le principali motivazioni, l'inclusione di FSE nel perimetro di consolidamento fino al 5 agosto 2024, l'incremento dei costi del personale (14 milioni di euro) e degli altri costi operativi (79 milioni di euro) legati all'offerta (pedaggio, manutenzione, pulizie, e altri servizi correlati). La medesima riduzione si rileva anche a livello di risultato netto (0,1 miliardi di euro, contro gli 0,3 miliardi del 2024).

La **Business Unit Trasporto – Internazionale Passeggeri** rappresenta una significativa evoluzione nel modello organizzativo del Gruppo, che assicura maggiore visibilità e accountability a un ambito strategico e caratterizzato da rilevanti prospettive di sviluppo. La Business Unit ha l'obiettivo di rafforzare il presidio del Gruppo sui mercati esteri, contribuendo allo sviluppo di una mobilità integrata a livello europeo attraverso le principali controllate operative in Germania, Francia, Spagna, Grecia, Olanda e Regno Unito.

Nel 2025 i volumi di traffico su ferro hanno raggiunto circa 11,7 miliardi di viaggiatori-km, in crescita del 2,1% rispetto al 2024, sostenuti in particolare dalla forte espansione dell'Alta Velocità (+10,4%), anche per effetto della riattivazione del collegamento Milano–Parigi e dell'avvio di nuovi servizi internazionali.

Nel trasporto pubblico locale su gomma, l'offerta ha registrato un significativo sviluppo, con 853 milioni di viaggiatori-km (+28,8%) e un forte incremento dei servizi erogati, in particolare nei Paesi Bassi grazie all'espansione del network di Qbuzz.

Gli investimenti tecnici si sono attestati a 292 milioni di euro, destinati allo sviluppo dei servizi ferroviari e su gomma nei principali mercati europei. Nel corso dell'anno sono stati consegnati 15 treni e oltre 500 mezzi su gomma, a conferma della strategia di crescita e rafforzamento della presenza internazionale del Gruppo.

L'EBITDA si attesta a 221 milioni di euro (+97% rispetto al 2024), mentre il risultato netto, pur rimanendo negativo (-80 milioni di euro), mostra un significativo recupero (più che dimezzata la perdita di 176 milioni di euro del 2024).

La **Business Unit Trasporto – Merci** è impegnata nello sviluppo di un'offerta integrata e multimodale, rafforzando il presidio del Gruppo nel settore della logistica a livello nazionale e internazionale, anche attraverso FS Logistix e le principali società operative attive in Europa. Nel 2025 i volumi di traffico si sono attestati a circa 22 miliardi di tonnellate-km, in diminuzione del 3,8% rispetto al 2024, a fronte di una contrazione dell'offerta (-5,1% in termini di treni-km), in un contesto macroeconomico ancora debole.

Nonostante tale dinamica, i ricavi operativi hanno raggiunto 1,4 miliardi di euro, in crescita del 4% rispetto al 2024, sostenuti in particolare dalle performance del gruppo TX Logistik e dalla ripresa del trasporto intermodale di Mercitalia Shunting & Terminal, anche per effetto di maggiori riempimenti, minori cancellazioni e adeguamenti tariffari. L'EBITDA si attesta a 105 milioni di euro, in aumento del 72% rispetto all'esercizio precedente, mentre il risultato netto, pur rimanendo negativo (-96 milioni di euro), evidenzia un miglioramento.

Gli investimenti tecnici si sono attestati a 322 milioni di euro (+8% rispetto al 2024), destinati al rinnovo della flotta e alla manutenzione del parco locomotori e carri. Nel complesso, la Business Unit prosegue nel percorso di rafforzamento industriale, con l'obiettivo di accrescere la competitività del trasporto ferroviario e intermodale nel sistema logistico europeo.

Grazie al lavoro delle nostre strutture amministrative, mettiamo a disposizione di tutti i nostri stakeholder una relazione finanziaria annuale particolarmente ricca di informazioni, dati e indicatori sulle tre dimensioni della sostenibilità (ambientale, sociale e di governance). Facendo rinvio al suo contenuto, evidenziamo, in particolare, che:

- prosegue con decisione il percorso di decarbonizzazione, con emissioni dirette e indirette pari a circa 1,87 milioni di tonnellate di CO_2 equivalente, in riduzione del 15% rispetto al 2024 e del 27% rispetto al 2019;
- si incrementa l'efficienza nell'uso delle risorse, con prelievi idrici pari a 16 milioni di metri cubi (-6% rispetto al 2024 e -21% rispetto al 2019) e una quota di rifiuti differenziati e/o recuperati pari al 94,7% (+1,3 punti percentuali rispetto al 2024);
- si conferma il forte orientamento agli investimenti sostenibili, con oltre 12,5 miliardi di euro di spese in conto capitale ecosostenibili, pari all'89% del totale (+0,7 p.p.);
- resta centrale l'attenzione alle nostre persone, con molteplici iniziative mirate ad assicurare condizioni di lavoro sicure, benessere, inclusione e valorizzazione. Migliorano gli indicatori di sicurezza (tasso di infortuni registrabili in diminuzione di 0,9 punti) e cresce la presenza femminile nei ruoli manageriali (33%, +0,7 p.p.) e sul totale della popolazione (22%, +0,5 p.p.);
- si estende il coinvolgimento della catena di fornitura, con 1.278 operatori economici e partner (contro i 452 del 2024) interessati dal nostro sistema di Rating ESG, che fornisce loro anche indicazioni utili per migliorare i profili di sostenibilità ambientale, sociale e di governance.

Desideriamo, in conclusione, esprimere un sentito ringraziamento ai nostri interlocutori istituzionali, il cui costante supporto e la cui collaborazione risultano essenziali per la realizzazione dei programmi di investimento e per lo sviluppo del sistema della mobilità del Paese.

Un ringraziamento particolare va alle nostre 96.841 persone, il cui impegno, competenza e senso di responsabilità rappresentano il fondamento dei risultati conseguiti e delle prospettive future, nonché al management del Gruppo FS per la guida strategica e il costante impulso alla crescita e all'innovazione. Rivolgiamo, inoltre, un caloroso benvenuto alle 8.515 nuove risorse entrate nel 2025, che si uniscono a una grande realtà industriale, contribuendo con energie e competenze nuove al percorso di crescita e innovazione del Gruppo FS.

In uno scenario internazionale segnato da crescenti incertezze, proseguiremo nel percorso tracciato dal Piano Strategico di Gruppo con determinazione e senso di responsabilità, assicurando il contributo del Gruppo FS allo sviluppo della mobilità e

alla crescita sostenibile del Paese, nella prospettiva della creazione di valore nel lungo periodo e nella consapevolezza di continuare a rappresentare un motore di sviluppo e coesione per il Paese, così come le FS sono sempre state nei 120 anni dalla fondazione.

Il Presidente
Tommaso Tanzilli

Report integrato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Il presente Report integrato del Gruppo FS rappresenta la Relazione finanziaria annuale che include il Bilancio consolidato e d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA nonché la Relazione sulla Gestione. Quest'ultima risponde, oltre a quanto previsto dal Codice Civile e dalla normativa specificatamente applicabile, al dettato normativo del D.Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024 che recepisce la Direttiva UE n. 2464 del 14 dicembre 2022 sulla rendicontazione societaria di sostenibilità, c.d. "Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)". La Relazione sulla Gestione comprende inoltre la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Si precisa che, come consentito dall'art. 9.1, paragrafo 119 dell'Allegato del regolamento delegato (UE) 2023/2772 della Commissione del 31 luglio 2023, che integra la direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i principi di rendicontazione di sostenibilità, talune informazioni richieste dalla CSRD sono incluse nella sezione "Rendicontazione consolidata di sostenibilità" mediante riferimento ad altri specifici paragrafi della Relazione sulla Gestione, nel rispetto dei criteri indicati nel successivo paragrafo 120 del medesimo Allegato.

Disclaimer

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

Legenda e glossario

Indicatori alternativi di performance (non gaap measures)

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

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

Glossario della Sostenibilità

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

Adattamento ai cambiamenti climatici: il processo di adeguamento ai cambiamenti climatici attuali e previsti e ai loro effetti.
Attività economica allineata alla tassonomia/ Attività ecosostenibile (Aligned activity): l'attività economica che soddisfa i requisiti di cui all'art. 3 del Regolamento UE n. 852/2020.
Attività economica allineata alla tassonomia Abilitante: l'attività economica allineata che consente direttamente ad altre attività di fornire un contributo sostanziale a un obiettivo ambientale.
Attività economica allineata alla tassonomia di Transizione: l'attività economica allineata per la quale non esistono alternative a minori emissioni di carbonio, tecnologicamente ed economicamente praticabili, ma che, tuttavia, presenta delle prestazioni che corrispondono alle migliori performance del settore, e a condizione che non ostacoli lo sviluppo e la diffusione di alternative a minori emissioni, né comporti una dipendenza da asset a elevata intensità di carbonio.
Attività economica ammissibile alla tassonomia/ Attività eleggibile (Eligible activity): l'attività economica descritta negli atti delegati adottati a norma dell'art. 10 del Regolamento UE n. 852/2020, indipendentemente dal fatto che tale attività economica soddisfi uno o tutti i criteri di vaglio tecnico stabiliti in tali atti delegati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Entity specific: questioni di sostenibilità non elencate all'interno degli European Sustainability Reporting Standard (ESRS) tematici ma identificate come "specifiche" sulla base dell'analisi del contesto effettuata nell'ambito del processo di "doppia rilevanza"; in aggiunta agli obblighi di informativa di cui alle tre categorie di ESRS, un'impresa, quando conclude che un impatto, un rischio o un'opportunità non è coperto, o non lo è con sufficiente granularità, da un ESRS, ma è sostanziale in conseguenza di fatti e circostanze specifici, fornisce ulteriori informazioni specifiche per entità al fine di consentire ai fruitori di comprendere gli impatti, i rischi o le opportunità dell'impresa relativi alla sostenibilità.

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

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

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

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

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC): il Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico è il foro scientifico formato nel 1988 da due organismi delle Nazioni Unite, l'Organizzazione

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

meteorologica mondiale (OMM) e il Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP) allo scopo di studiare il riscaldamento globale.

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

IRO: Impatti, rischi e opportunità.

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

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

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

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

Per «minore» si intende una persona di età inferiore ai 18 anni. Il fatto che particolari forme di lavoro possano o meno essere definite «lavoro minorile» dipende dall'età del minore, dal tipo e dall'orario di lavoro svolto e dalle condizioni in cui è svolto. La risposta varia da un paese all'altro e da un settore all'altro.

Secondo la convenzione n. 138 dell'OIL sull'età minima, l'età minima per l'assunzione all'impiego o al lavoro non può essere inferiore all'età in cui termina la scuola dell'obbligo né in ogni caso inferiore ai 15 anni.

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

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

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

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

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

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

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

Percorsi Rappresentativi di Concentrazione (Representative Concentration Pathways,

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

RCP): sono scenari climatici espressi in termini di concentrazioni di gas serra piuttosto che in termini di livelli di emissioni. Il numero associato a ciascun RCP si riferisce al Forzante Radiativo (Radiative Forcing – RF) espresso in unità di Watt per metro quadrato (W/m2) ed indica l'entità dei cambiamenti climatici antropogenici entro il 2100 rispetto al periodo preindustriale.
RA: requisito applicativo.
Rischi legati alla sostenibilità: eventi o condizioni ambientali, sociali o di governance, di natura incerta, che, qualora si verificassero, potrebbero sortire un effetto negativo rilevante sulla strategia o sul modello aziendale dell'impresa, o sulla sua capacità di conseguire i suoi obiettivi e creare valore, e di conseguenza potrebbero influenzare le decisioni dell'impresa e quelle dei partner con cui intrattiene rapporti commerciali riguardo alle questioni di sostenibilità. Come qualsiasi altro rischio, anche i rischi legati alla sostenibilità sono una combinazione dell'entità dell'impatto e della probabilità che si verifichi.
Safety: si riferisce all'insieme delle misure adottate per proteggere le persone e le proprietà da incidenti, malattie e disastri naturali. Ad esempio, la prevenzione degli incidenti sul lavoro, la protezione contro le calamità naturali e la gestione dei rischi legati all'ergonomia e alle posture rientrano nella sfera della safety.
Security: riguarda le misure adottate per prevenire atti intenzionali e proteggere le persone e le proprietà dalle conseguenze di tali atti. Questo include la prevenzione di furti, aggressioni, sabotaggi e incendi dolosi. La security si concentra quindi sulla prevenzione e il contrasto di azioni deliberate che hanno l'intenzione di nuocere.
SDGs: (Sustainable Development Goals): insieme di obiettivi che prendono in considerazione in maniera equilibrata le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile (economica, sociale ed ecologica) e mirano a porre fine alla povertà, a lottare contro l'ineguaglianza, ad affrontare i cambiamenti climatici, a costruire società pacifiche che rispettino i diritti umani.
Stakeholder engagement: processo di interazione e dialogo continuo tra l'impresa e i suoi portatori di interessi che consente alla prima di dare ascolto, comprendere e rispondere agli interessi e alle preoccupazioni espressi dai secondi.
Sustainability matter: i temi con cui sono articolate le questioni di sostenibilità applicabili ai settori di riferimento del Gruppo.
Topic, Sub-topic e Sub-sub-topic: tema, sottotema e sotto-tema con cui sono articolate le questioni di sostenibilità ai sensi degli ESRS.
Turnover KPI (quota di fatturato): la quota di fatturato proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia.
Turnover e CapEx associabili ad attività allineate finanziate con obbligazioni o titoli di debito (Adjusted KPI): la quota, rispettivamente, di Ricavi e Spese in conto capitale, riconducibili alle attività allineate alla Tassonomia finanziate con obbligazioni o titoli di debito.

Termini ed acronimi di uso ricorrente

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

ACC/ACC-M (Apparato Centrale a Calcolatore): apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
ACEI (Apparato Centrale Elettrico a pulsanti di Itinerario): apparato centrale in cui il comando degli itinerari o degli instradamenti è realizzato con l'azionamento di un solo pulsante e la manovra di ogni singolo ente interessato all'itinerario o all'istradamento è realizzata automaticamente dai dispositivi dell'apparato.
ART: Autorità di Regolazione dei Trasporti.
ATC (Automatic Train control): sistema di controllo automatico della marcia del treno. È l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'ATP (Automatic Train Protection). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).
AV/AC (Alta Velocità-Alta Capacità): sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e conseguente Alta Capacità di trasporto.
CdP (Contratto di Programma) RFI o Anas: contratto tra il MIT e RFI oppure Anas di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e altre condizioni, quali principalmente la manutenzione della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario o stradale.
CdS (Contratti di servizio): contratto tra il MIT/MEF e Trenitalia SpA, per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.
CER: Community of European Railway and Infrastructure Companies.
CIPESS: Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile.
CSEA: Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali.
Direttrice: Insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.
ERA (European Railway Agency): È l'agenzia dell'Unione Europea che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano

al sistema ferroviario transeuropeo. L'ERA fissa gli obiettivi, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49/CE e successive modifiche.
ERTMS (European Rail Traffic Management System): sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
ETCS (European Train Control System): Sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC.
FS o FSI o FS Italiane: Ferrovie dello Stato Italiane SpA.
FSE: Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl.
FSSU: FS Sistemi Urbani SpA.
IMR: Indice Mobilità Rilevata.
MEF: Ministero dell'economia e delle finanze.
MIR: Mercitalia Rail Srl.
MIT: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
MINT: Ministero dell'interno.
Nodo: Area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.
Raddoppio: Trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
RFI: Rete Ferroviaria Italiana SpA.
SCC/CTC (Sistema Comando Controllo/Controllo Traffico Computerizzato Grande rete): sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.
SCIGR: Sistema di controllo interno e gestione rischi.
SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno): prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
STI: Specifiche Tecniche Interoperabilità.
TAF: Treni Alta Frequentazione.
TELT: Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS.
TERALP: Terminal Alp Transit Srl.
Terminal: infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
Tonnellate km (tonn km): prodotto delle tonnellate utili trasportate per i km percorsi. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalle tonnellate utili trasportate in un determinato arco temporale (indicatore di performance commerciale per il trasporto merci).
TPL: Trasporto pubblico locale.
Trasporto combinato: trasporto intermodale la cui percorrenza si effettua principalmente per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi iniziali e terminali sono effettuati su strada. Il trasporto combinato utilizza la ferrovia su determinati carri e linee codificati.
Trasporto intermodale: trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
Treni km (tkm): numero di eventi treno per i km di percorrenza. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in un determinato arco temporale (indicatore di performance riferito alla produzione del Gestore della Rete).
Viaggiatori km (vkm): numero di viaggiatori moltiplicato per i km di percorrenza. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale (indicatore di performance commerciale per il trasporto passeggeri).

IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA

1905

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

1927

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

1999

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

2005

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

2008

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

2009

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

2015

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

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.

2018

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

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).

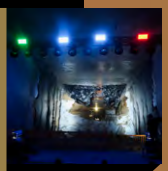
2021

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.

2024

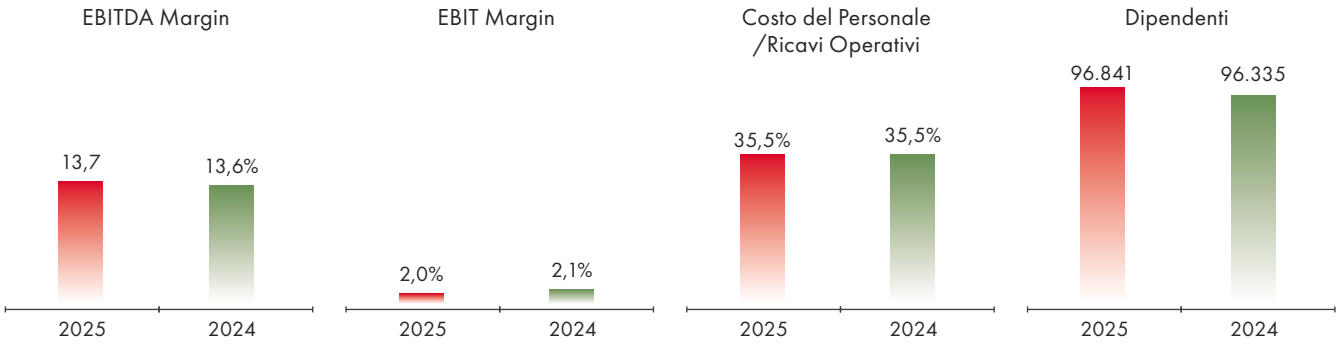
Con il nuovo Piano Strategico il Gruppo FS punta a rafforzare la resilienza della rete ferroviaria e stradale, migliorare la qualità del servizio, supportare il completamento delle infrastrutture e promuovere una mobilità sempre più sostenibile.

2025



Nuovo anno record per il Gruppo FS che, con 18 miliardi di euro di investimenti, conferma il proprio ruolo di volano dell'economia del Paese, anche grazie al raggiungimento di tutte le milestone europee del PNRR.

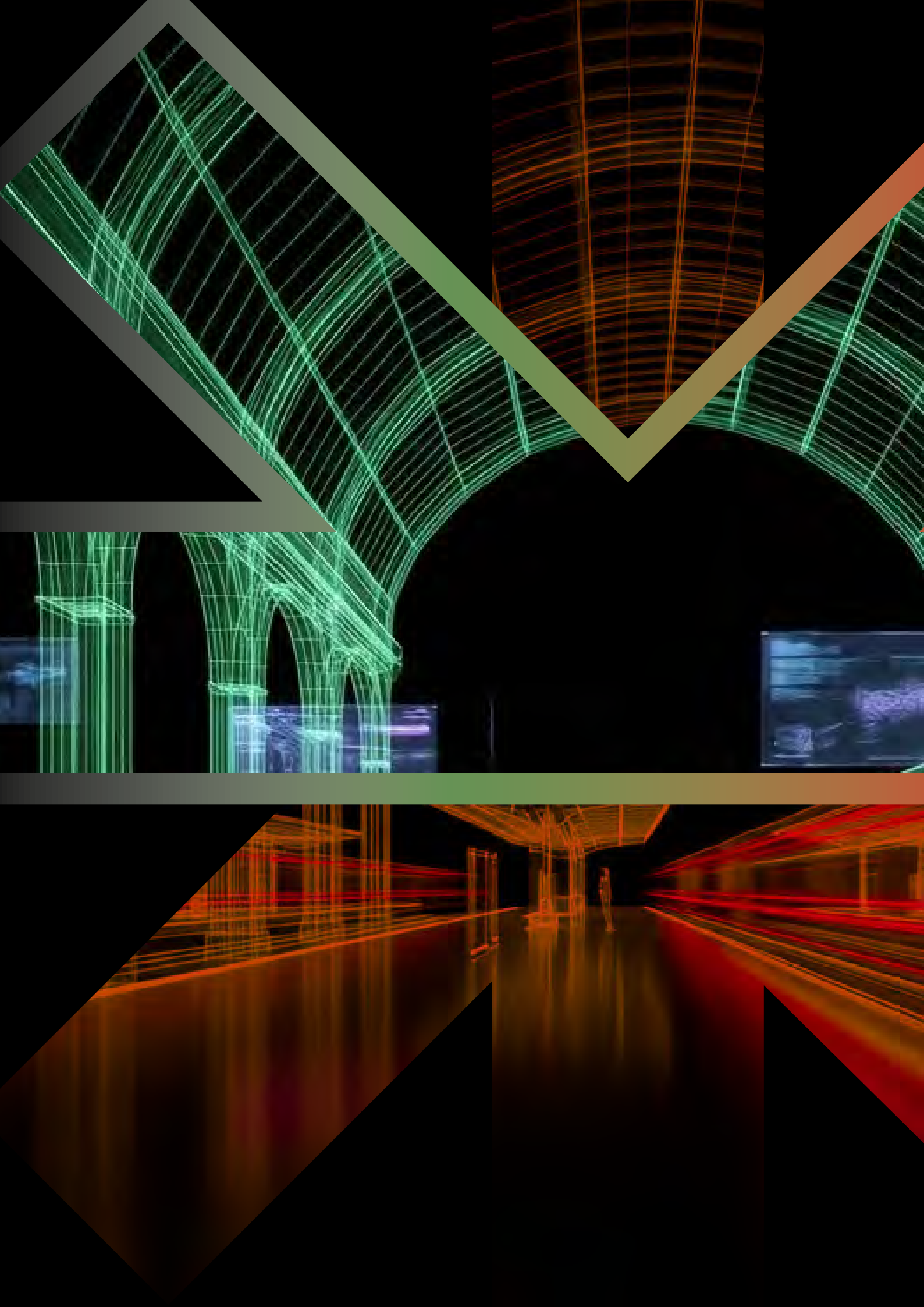
Risultati consolidati



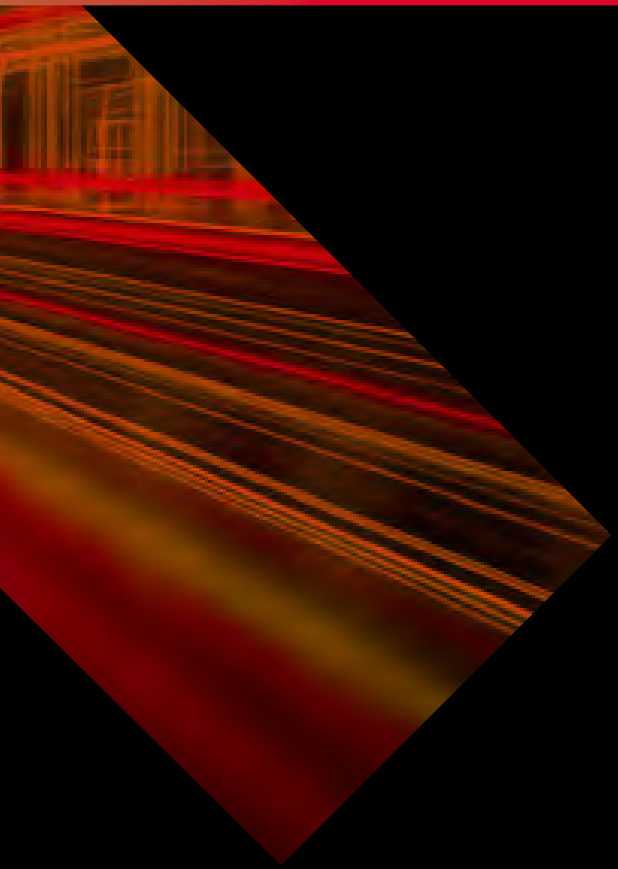
valori in milioni di euro

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2025	2024	Variazione	%
Ricavi operativi	17.254	16.529	725	4,4
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.372	2.242	131	5,8
Risultato operativo (EBIT)	350	343	7	2,1
Risultato netto	30	(208)	238	114,6
	31 dicembre 2025	**31 dicembre 2024**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto (CIN)	54.631	55.286	(655)	(1,2)
Mezzi propri (MP)	41.798	41.752	46	0,1
Posizione finanziaria netta (PFN)	12.833	13.534	(701)	(5,2)
Investimenti tecnici	18.269	17.559	710	4,0
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	760	(1.134)	1.894	167,0

Principali dati di sostenibilità	Unità di misura	2025	2024	Variazione
Emissioni di Gas a Effetto Serra (GES) – scope 1 e 2	milioni di tCO_{2e}	1,87	2,20	(0,33)
Prelievi idrici	milioni di m^3	16	17	(1)
Rifiuti differenziati/recuperati	%	94,7	93,4	1,3 p.p.
Operatori economici/fornitori iscritti alla campagna di valutazione ESG	numero	1.278	452	826
CapEx KPI – Investimenti ecosostenibili	%	89	88,3	0,7 p.p.



RELAZIONE SULLA GESTIONE



1. SCENARIO DI RIFERIMENTO

QUADRO MACROECONOMICO

Nel corso del 2025 il contesto macroeconomico internazionale ha registrato una crescita globale moderata e in graduale rallentamento[4]; tuttavia, nel quadro delle persistenti tensioni internazionali – destinate ad acuirsi nei primi mesi del 2026 per i nuovi sviluppi di natura militare tra Stati Uniti e Iran – la tenuta dell'attività economica è risultata complessivamente migliore rispetto alle attese iniziali, con un'inflazione mondiale che si è mantenuta su livelli storicamente contenuti. Le relazioni commerciali internazionali sono rimaste tese, ma i rapporti degli Stati Uniti con l'Europa e con la Cina hanno mostrato segnali di progressivo assestamento grazie ad accordi bilaterali e a riassetti strategici degli scambi, che hanno contribuito a mitigare gli effetti negativi dell'aumento generalizzato delle tariffe sul commercio internazionale, avviato dalla nuova amministrazione americana. Al tempo stesso, il graduale esaurimento dei fattori temporanei che avevano sostenuto l'attività economica nella prima parte dell'anno, in particolare gli anticipi di acquisti e vendite delle imprese in vista dell'introduzione dei dazi, ha contribuito al rallentamento della crescita del PIL mondiale nella seconda parte dell'anno in corso.
Le prospettive sfavorevoli per il commercio internazionale sono confermate dall'andamento dell'indice composito globale dei manager degli acquisti (PMI): la componente relativa ai nuovi ordini di esportazione, che anticipa la dinamica della domanda internazionale, si è mantenuta stabilmente al di sotto della soglia di espansione nel corso dell'anno, evidenziando una contrazione sia nel settore manifatturiero sia in quello dei servizi.
In tale contesto, le economie dei principali paesi hanno mostrato una dinamica leggermente più vivace rispetto alle attese, anche se con andamenti differenziati: negli Stati Uniti la crescita è stata sostenuta da una domanda interna ancora solida, alimentata dai consumi delle famiglie e dagli investimenti legati all'AI. In Cina, l'attività economica ha beneficiato del contributo del settore manifatturiero e di politiche di sostegno mirate, pur in presenza di fragilità strutturali che continuano a pesare sulle prospettive di medio periodo; nell'Area Euro il quadro è rimasto più debole, ma con segnali di resilienza in alcuni Paesi e settori, in particolare la produzione industriale in Germania e la spesa delle famiglie in Spagna e Francia.
Sul fronte dei prezzi al consumo[5], nell'Area Euro l'inflazione si è mantenuta su livelli prossimi all'obiettivo del 2% fissato dalla BCE. Negli Stati Uniti, invece, l'inflazione è tornata ad aumentare nella seconda parte dell'anno, anche a seguito dell'introduzione di nuove misure commerciali e del deprezzamento del dollaro.
A fronte della persistente debolezza del mercato del lavoro, tuttavia, la Federal Reserve ha avviato una fase di allentamento della politica monetaria, procedendo, a dicembre, al terzo taglio dei tassi di interesse, mostrando di privilegiare il sostegno alla piena occupazione rispetto ai rischi di pressioni inflazionistiche.
I prezzi delle fonti energetiche fossili, in particolare petrolio e gas, hanno un andamento complessivamente decrescente, che lo scontro Iran-Israele di giugno 2025 ha modificato solo momentaneamente e in misura poco significativa. In particolare, a fine dicembre, il Brent era scambiato a poco sopra i 60 dollari al barile, mentre il prezzo del gas si collocava intorno ai 28 euro/mwh[6].
Alla luce di tale scenario, Prometeia stima che nel 2025 la crescita del PIL mondiale si sia attestata al +3,1% rispetto al 2024, mentre il commercio mondiale abbia registrato un incremento del 3,7%.
La proiezione di crescita che ci si attende nel 2026 vede una lieve riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,7%) e una riduzione più significativa della crescita del commercio mondiale (+2,1%); tuttavia, le recenti tensioni iniziate il 28 febbraio 2026 con gli attacchi congiunti di Stati Uniti e Israele contro l'Iran hanno rafforzato le incertezze geopolitiche.
Nel complesso scenario internazionale, l'economia italiana nel 2025 ha potuto contare su una relativa stabilità politica, garantita da una maggioranza parlamentare coesa, e su una gestione prudente dei conti pubblici. Questo contesto istituzionale ha contribuito a rafforzare la fiducia dei mercati finanziari, favorendo il collocamento dei titoli di Stato, con una significativa riduzione dello spread rispetto al Bund tedesco, sceso su livelli che non si vedevano stabilmente da prima della crisi finanziaria del 2008. Su queste basi, la congiuntura economica si è mantenuta moderatamente positiva: la crescita del PIL, attestata al +0,6%[7], ha scongiurato una recessione strisciante ed è stata sostenuta soprattutto dalla domanda interna, in particolare dagli investimenti legati all'attuazione del PNRR, ma anche dalla graduale ripresa dei consumi delle famiglie, sostenuti dal recupero dei redditi da lavoro e dell'occupazione, e dall'ulteriore discesa

4. Fonte dati macroeconomici Prometeia, dicembre 2025.
5. A dicembre 2025 l'indice dei prezzi a consumo IPC per l'area Euro è stato pari al 2% su base annua, e il corrispondente indice CPI per gli USA pari al 2,7% su base annua.
6. I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).
7. Fonte: Prometeia, dicembre 2025.

dell'inflazione. A ciò si è aggiunto il contributo delle esportazioni, anche se verosimilmente temporaneo, in quanto in gran parte ascrivibile a comportamenti di front-loading, strumento difensivo con cui le imprese hanno cercato di cautelarsi dall'incertezza sui dazi USA. Il rallentamento della produzione industriale nell'ultimo scorcio dell'anno lascia intravedere un indebolimento congiunturale dell'interscambio commerciale; al contempo, il comparto delle costruzioni residenziali mostra persistenti segnali di debolezza, riconducibili in larga parte a una normalizzazione del settore dopo l'esaurimento degli incentivi.
L'Italia ha chiuso il 2025 con una crescita del PIL pari allo 0,5% rispetto all'anno precedente, mentre l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha visto una crescita dell'1,5% rispetto al 2024.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

L'anno 2025 ha rappresentato un anno di consolidamento e stabilizzazione dei volumi di domanda di mobilità di passeggeri, in particolare l'analisi dei risultati[8] aggregati su scala nazionale mostra che la popolazione "mobile" è di circa 36 milioni di persone e che ogni viaggiatore effettua mediamente 2,5 spostamenti al giorno. L'ultimo rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani[9] ha mostrato che la piena ripresa degli spostamenti si è accompagnata a una riduzione delle distanze percorse favorendo la crescita di forme di mobilità dolce e collettiva, soprattutto dove le infrastrutture e i servizi sono più sviluppati. In questo scenario, il possesso dell'automobile continua a rappresentare una caratteristica strutturale del modello di mobilità nazionale, in particolare i dati mostrano che il parco auto circolante ha raggiunto i 41 milioni di unità, con un tasso di motorizzazione che ha superato per la prima volta la soglia di 70 auto ogni 100 abitanti[10].

Nel comparto stradale, il sistema automatico di rilevamento statistico del traffico del sistema "PANAMA", gestito da Anas, ha rilevato un andamento dell'IMR (Indice di Mobilità Rilevata) sostanzialmente in linea rispetto al 2024 per i veicoli totali (+0,3%), mentre per i veicoli pesanti si registra un incremento dell'1,8% rispetto all'anno precedente.

Con riferimento ai viaggiatori del settore aereo, in base ai dati di Eurocontrol[11], nel 2025 i voli complessivi sulla rete europea sono stati 11,1 milioni, in crescita del 4% rispetto al 2024 e superando i livelli di traffico del 2019. In media, la rete ha gestito oltre 30 mila voli al giorno, in aumento rispetto ai 29 mila dell'anno precedente, mostrando una crescita del traffico in quasi tutti i Paesi, in particolare in Italia e Spagna (+4% vs 2024). I passeggeri trasportati in Italia nel 2025[12] sono stati circa 230 milioni, in crescita del 5% rispetto al 2024, con oltre due terzi sul segmento internazionale. Anche il settore cargo ha registrato performance significative: nel 2025 sono state trasportate 1,23 milioni di tonnellate, con una crescita del 2,4%[13] rispetto al 2024.

Per quanto riguarda le merci trasportate via mare, secondo le più recenti stime di BIMCO[14], nel 2025 i volumi globali di traffico container sono cresciuti tra il +3,5% e il +4,5%, trainati principalmente da Asia, Europa e area Mediterranea. Al contrario, il Nord America ha registrato una contrazione delle importazioni, in conseguenza dell'introduzione delle nuove tariffe statunitensi. Il quadro complessivo rimane tuttavia fragile, con il possibile ritorno alle rotte del Canale di Suez come principale fattore di riequilibrio del mercato nel prossimo futuro.

Per quanto riguarda il settore crocieristico, nel 2025 i passeggeri movimentati nei porti italiani hanno raggiunto i 15,3 milioni, con un incremento del 7,5% rispetto al 2024. Il risultato è stato sostenuto da oltre 5.400 toccate nave, consentendo al sistema portuale italiano di registrare un nuovo record storico[15].

8. Fonte dati FS Research Centre del Gruppo FS.
9. Isfort, 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani, dicembre 2025.
10. Il confronto internazionale mostra la specificità del caso italiano: il tasso nazionale di motorizzazione auto è superiore di circa 12 punti alla media UE-27 e di oltre 10 punti a Francia e Germania. Ancora più ampio è il divario rispetto a Spagna, Paesi Bassi e Svezia, dove la differenza supera i 20 punti.
11. Eurocontrol, European Aviation Overview, gennaio 2026.
12. Fonte Assaeroporti.
13. Variazione al netto dei servizi postali. Lo scostamento complessivo è pari al +1,7 rispetto al 2024, con 1,27 milioni di tonnellate trasportate.
14. Baltic and International Maritime Council, "Container Shipping Market Overview & Outlook", dicembre 2025.
15. Fonte Risposte Turismo, agenzia di ricerca e consulenza specializzata nel settore turistico.

I RISULTATI DEL TRAFFICO DELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE

Il 5 novembre 2025 la Commissione europea ha presentato un piano organico[16] volto ad accelerare lo sviluppo dell'alta velocità ferroviaria nell'Unione europea, con l'obiettivo di ridurre in modo significativo i tempi di percorrenza per i passeggeri. L'iniziativa, che si fonda sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), si inserisce nel quadro delle priorità strategiche dell'UE, sostenendo sia il percorso verso la neutralità climatica entro il 2050, sia il rafforzamento della competitività globale dell'Europa. Il piano ha l'obiettivo di dimezzare, ove possibile, la durata attuale dei collegamenti ferroviari riducendo i tempi di percorrenza tra numerose capitali e grandi città europee[17].
Il raggiungimento di tali obiettivi sarà perseguito attraverso un'accelerazione degli investimenti infrastrutturali, sostenuta da una strategia di finanziamento promossa dall'Unione europea, finalizzata a coordinare in modo efficace le risorse pubbliche e i capitali privati. Parallelamente, saranno fissate scadenze vincolanti per l'eliminazione dei principali colli di bottiglia transfrontalieri e sarà rafforzata la governance europea, al fine di migliorare il coordinamento nella gestione della capacità, nell'armonizzazione delle regole e nel monitoraggio dell'attuazione degli interventi previsti.

Secondo i dati provvisori dell'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), nei primi nove mesi del 2025, i volumi di traffico passeggeri nell'area europea hanno registrato una crescita del 2% rispetto allo stesso periodo del 2024.
Tra gli operatori ferroviari che hanno mostrato le performance più significative si segnalano Comboios de Portugal, PKP, Deutsche Bahn e SNCF che, al termine dei primi nove mesi del 2025, hanno registrato una crescita dei volumi di passeggeri km trasportati rispettivamente pari a +29%, +10,6%, +2,2% e +1,9% rispetto al corrispondente periodo del 2024.

Con riferimento al traffico merci, in base all'ultimo aggiornamento fornito dall'UIC, relativo al periodo gennaio-settembre 2025, le tonnellate km trasportate in Europa hanno mostrato una flessione del 20,2% rispetto all'analogo periodo del 2024. L'andamento negativo è riconducibile al contesto macroeconomico debole, alle tensioni geopolitiche e agli effetti delle politiche tariffarie della nuova amministrazione statunitense. Le performance peggiori hanno riguardato la tedesca Deutsche Bahn (-15,7%), la polacca PKP (-12,8%) e l'operatore merci svizzero SBB (-7,1%).

16. "Connecting Europe through High-Speed Rail", Commissione europea, Bruxelles, novembre 2025
17. In particolare, sono indicati i seguenti esempi di miglioramenti entro il prossimo decennio: Copenaghen - Berlino: riduzione da 7 ore a 4 ore; Parigi - Roma: riduzione da 10 ore e 50 minuti a 8 ore e 45 minuti; Sofia - Atene: riduzione da 13 ore e 40 minuti a 6 ore; Vienna - Lubiana: riduzione da 6 ore e 5 minuti a 4 ore e 30 minuti.

2. QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE

Business Unit Infrastrutture-Ferrovie

RFI, per gli effetti che derivano dall'**Atto di Concessione siglato nel 2000** tra il MIT e FS (Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138-T del 31 ottobre 2000), rappresenta in via esclusiva il Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per la durata di 60 anni ed è pertanto tenuta ad attuare i piani definiti con lo Stato in merito agli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e alle attività di manutenzione della rete. Lo strumento cui è affidata la disciplina degli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione è il Contratto di Programma, come previsto dal D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, che ha recepito la Direttiva 2012/34/UE e successive modificazioni.
Il **Contratto di Programma - Parte Investimenti (CdP-I)** è finalizzato a regolare la programmazione sostenibile degli investimenti infrastrutturali relativi alla sicurezza e all'adeguamento ad obblighi di legge, alle tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, ad interventi per l'aumento delle prestazioni di linee esistenti e ad interventi per la realizzazione di nuove opere ferroviarie di ammodernamento e sviluppo della rete. Il **CdP-I 2022-2026**, che ha seguito il nuovo iter previsto dal D.L. n. 152/2021, è stato approvato dal CIPESS con delibera n. 25 pubblicata in G.U. il 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione tra MIT e RFI il 20 dicembre 2022. È in corso l'iter di **Aggiornamento 2025 del CdP-I**.
Il **Contratto di Programma - Parte Servizi (CdP-S)** disciplina il finanziamento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete, finalizzate a garantire l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e affidabilità, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario (circolazione, safety, security, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza a Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM). Il **CdP-S 2022-2026** è stato approvato dal CIPESS con delibera n. 24 pubblicata in G.U. il 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione tra MIT e RFI a dicembre 2022.
L'**Aggiornamento 2025 del CdP-S**, sottoscritto il 26 giugno 2025, prevede la contrattualizzazione delle nuove risorse stanziate dalla Legge di Bilancio per le annualità 2025 e 2026 per un valore di 1,6 miliardi di euro destinate alla manutenzione straordinaria e 475 milioni di euro alla manutenzione e gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Di conseguenza, l'Aggiornamento prevede l'adeguamento del valore programmatorio per le attività di gestione della rete da 1.156 milioni di euro all'importo di 1.256 milioni di euro per l'annualità 2025 e all'importo di 1.251 milioni di euro per l'annualità 2026. Per l'anno 2025 prevede, inoltre, l'adeguamento del livello degli impieghi per la manutenzione straordinaria all'importo massimo di 2.900 milioni di euro, per effetto dell'impatto del caro materiali e forniture e dell'ampliamento del perimetro delle attività di manutenzione straordinaria nelle stazioni. L'Aggiornamento 2025, approvato con Decreto Interministeriale MIT-MEF n. 201 del 6 agosto 2025, ha concluso il suo iter autorizzativo con la registrazione della Corte dei conti il 16 settembre 2025.

Business Unit Infrastrutture - Strade

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

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

Per quanto riguarda l'**Aggiornamento 2025** del CdP MIT-Anas, nella seduta del 25 giugno 2025, il CIPESS ha approvato la proposta di aggiornamento con cui si è provveduto alla contrattualizzazione delle risorse stanziate nella Legge di Bilancio per il 2025 (2 miliardi di euro). La relativa Delibera CIPESS del 25 giugno 2025 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 212 del 12 settembre 2025.

Principali Provvedimenti normativi 2025

Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti normativi, di carattere europeo, nazionale e regolamentare, intervenuti nell'anno 2025 e di significativo impatto sui business Infrastrutture-Ferrovie e Infrastrutture-Strade.

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

Il **D.L. n. 25 del 14 marzo 2025**, recante **"Disposizioni urgenti in materia di reclutamento e funzionalità delle pubbliche amministrazioni"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 69 del 9 maggio 2025, introduce fino al 31 dicembre 2026 la proroga di applicazione delle disposizioni acceleratorie del procedimento di **conferenza di servizi decisoria**, di cui all'art. 14, comma 2, della Legge n. 241/1990, che si svolge ai sensi dell'art. 13 del D.L. n. 76/2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 120/2020, a cui si aggiunge la previsione, inserita nel corso dell'esame in Commissione, che le medesime disposizioni acceleratorie del procedimento si applichino, se più favorevoli, anche alle conferenze decisorie semplificate da espletare secondo le modalità di cui all'art. 14-bis della Legge n. 241/1990, previste dal D.L. n. 77/2021, dal D.L. n. 13/2023, nonché dalle specifiche disposizioni legislative finalizzate a semplificare e agevolare la realizzazione degli obiettivi stabiliti dal PNRR e PNC. Inoltre, è previsto che i soggetti che sottopongono al Consiglio superiore dei lavori pubblici progetti di opere o documenti di fattibilità delle alternative progettuali siano tenuti a versare lo 0,3 per mille dell'importo complessivo del quadro economico del progetto o della stima sommaria dei costi, fino a un massimo di 100.000 euro. Da tale versamento risultano escluse le strutture del MIT.

Il **D.L. n. 45 del 7 aprile 2025**, recante **"Ulteriori disposizioni urgenti in materia di attuazione delle misure del PNRR e per l'avvio dell'anno scolastico 2025/2026"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 79 del 5 giugno 2025, apporta modifiche all'art. 18-quinquies del D.L. n. 113/2024 (DL PNRR) in materia di anticipazioni di cassa nei confronti dei soggetti attuatori degli interventi del PNRR, specificando che, compatibilmente con le disponibilità annuali di cassa destinate al finanziamento di ciascun intervento, l'Amministrazione centrale titolare della misura è autorizzata a trasferire al soggetto attuatore risorse finanziarie corrispondenti al 90% del costo a carico del PNRR dell'intervento medesimo, a condizione che il soggetto attuatore, al momento dell'effettuazione della richiesta, attesti un ammontare delle spese risultanti dagli stati di avanzamento dell'intervento almeno pari al 50% del costo dell'intervento, nonché l'avvenuto espletamento dei controlli di competenza previsti dal proprio ordinamento e delle verifiche sul rispetto dei requisiti specifici del PNRR.

Il **D.L. n. 65 del 7 maggio 2025**, recante **"Ulteriori disposizioni urgenti per affrontare gli straordinari eventi alluvionali verificatisi nei territori di Emilia-Romagna, Toscana e Marche e gli effetti del fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei, nonché disposizioni di carattere finanziario in materia di protezione civile"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 101 del 4 luglio 2025, reca modifiche all'art. 20-octies del D.L. n. 61/2023, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 100/2023, per l'accelerazione e il completamento degli interventi urgenti per la ricostruzione pubblica, prevedendo che gli interventi di ricostruzione e i benefici economici previsti siano individuati prioritariamente sulla base dell'urgenza rilevata. La Legge introduce un Piano speciale di ricostruzione, prevede misure per l'approvazione degli interventi e l'accelerazione degli interventi prioritari, definisce le responsabilità dei soggetti attuatori, prevede misure di semplificazione nelle procedure di concessione dei contributi.
Inoltre, la Legge reca modifiche all'art. 20-novies del citato D.L. n. 61/2023, modificando la disciplina delle attività dei soggetti attuatori per la ricostruzione pubblica nelle regioni Emilia-Romagna, Marche e Toscana colpite dagli eventi alluvionali del maggio 2023 e settembre e ottobre 2024, stabilendo che gli interventi di riparazione, ripristino o ricostruzione delle opere pubbliche e dei beni culturali più urgenti abbiano priorità e siano inseriti nel Piano speciale di ricostruzione approvato dal Commissario straordinario.
Si individua di regola il soggetto attuatore in base alla titolarità ordinaria dell'opera. Relativamente agli interventi su infrastrutture stradali, si conferma che **Anas** è il soggetto attuatore sulla base dei provvedimenti commissariali di approvazione degli interventi inclusi

nel Piano speciale di ricostruzione, eliminando il rinvio ai precedenti piani di ricostruzione. Per gli interventi ferroviari, viene stabilito che **RFI** sia il soggetto attuatore secondo i provvedimenti commissariali che approvano gli interventi inseriti nel Piano speciale, facendo riferimento alla convenzione quadro stipulata tra MIT e RFI il 23 dicembre 2024, con un limite massimo di spesa di 255 milioni di euro IVA inclusa.
Si prevede inoltre la possibilità di stipulare atti aggiuntivi alla convenzione per disciplinare ulteriori interventi, la loro gestione, i relativi oneri finanziari e le modalità di rendicontazione e monitoraggio, evidenziando questi interventi nei contratti di programma tra RFI e MIT.

Il **D.L. n. 73 del 21 maggio 2025,** recante **"Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al PNRR e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti**", convertito, con modificazioni, nella Legge n. 105 del 18 luglio 2025, reca molteplici disposizioni di interesse.
Innanzitutto, prevede misure urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al **collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria**. Il decreto apporta alcune modifiche al D.L. n. 35/2023, anche in materia di aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati con soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale.
In materia di **messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali**, il decreto dispone, al fine di assicurare il conseguimento dei traguardi della Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1a del PNRR, l'inserimento, ai soli fini della loro rendicontazione, di alcuni interventi rientranti nella competenza di Anas nel programma degli interventi urgenti adottato dal Commissario straordinario in attuazione della citata Missione. Inoltre, al fine di evitare difficoltà e difformità applicative nei procedimenti autorizzativi conclusi o in corso per l'approvazione dei progetti, il decreto consente la proroga fino al 31 dicembre 2025 della previsione, in un'ottica di semplificazione, che le varianti localizzative da apportare ai progetti definitivi già approvati dal CIPESS, in presenza di determinati requisiti, siano approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore.
Il decreto contiene altresì diverse disposizioni che riguardano **Anas**:

- prevede l'**eliminazione** dell'ultimo periodo dell'art. 2, comma 2-decies.1, del D.L. n. 121/2021, che disponeva la **notifica preventiva della proroga della concessione Anas** alla Commissione europea;
- autorizza la **società Anas** a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni, la progettazione di alcuni interventi, a valere sulle risorse già destinate allo sviluppo di studi e progettazioni nell'ambito del **contratto di programma 2021-2025** (strada statale 700 della Reggia di Caserta; raddoppio della Galleria della Guinza; variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo-Cantarana, strada statale 78 Picena, strada statale 7-ter Salentina);
- prevede la nomina di **commissari straordinari**, individuati **tra il personale Anas**, per accelerare la progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, nonché della variante alla strada statale 16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della strada statale 100;
- prevede che l'**AD di Anas sia nominato Commissario straordinario** per il completamento dei lotti già finanziati compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia **dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria**.

Per quanto riguarda le **infrastrutture ferroviarie**, il decreto prevede inoltre che:

- la protezione dei **passaggi a livello**, in caso di guasto, possa essere attuata anche dal personale dei treni coinvolti nell'anormalità che pertanto si trova già sul posto, in sostituzione dell'invio di apposito personale del gestore dell'Infrastruttura. Inoltre, viene introdotta la possibilità ad oggi non prevista, di poter incaricare il personale di imprese affidatarie, che in linea generale si trovano già in loco per attività di manutenzione e costruzione dell'infrastruttura, in luogo del personale RFI;
- sia nominato un Commissario straordinario con ampi poteri operativi e organizzativi fino al 31 dicembre 2027 per **il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara**;
- nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma RFI-MIT, una quota dell'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di RFI, previsto dalla Legge di Bilancio per il 2025, pari a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, sia destinata al finanziamento di binari di precedenza sulla **linea FL3 Roma Tiburtina – Viterbo Porta Fiorentina** per aumentare capacità e frequenza del servizio;
- per la realizzazione coordinata degli **interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi al lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea AV Salerno-Reggio Calabria**, il MIT, RFI, la Regione Campania e i comuni interessati stipulino, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, un protocollo d'intesa con l'individuazione degli interventi e dei relativi cronoprogrammi. A tal fine viene autorizzata una spesa aggiuntiva di 15 milioni di euro (5 milioni di

euro annui dal 2026 al 2028) cui può aggiungersi il contributo della Regione Campania con risorse proprie.

Il **D.L. n. 95 del 30 giugno 2025**, recante **"Disposizioni urgenti per il finanziamento di attività economiche e imprese, nonché interventi di carattere sociale e in materia di infrastrutture, trasporti ed enti territoriali"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 118 dell'8 agosto 2025, prevede un **definanziamento**, per complessivi 250 milioni per l'anno 2026 e 93 milioni di euro per l'anno 2027, delle risorse destinate alla realizzazione della **AV/AC Linea Adriatica**.
Inoltre, prevede che restino confermate le assegnazioni per l'incremento dei prezzi dei materiali a valere sul **Fondo per l'avvio di opere indifferibili** (FOI) anche con riferimento agli interventi che, su indicazione delle amministrazioni titolari, non sono più finanziati a valere sulle risorse del PNRR, purché alla data del 31 dicembre 2025 siano stati aggiudicati gli appalti per l'esecuzione dei lavori.
Apporta ulteriori modifiche all'art. 18-quinquies del D.L. n. 113/2024 (**anticipazioni cassa interventi PNRR**), specificando che, per gli interventi del PNRR che beneficiano anche di risorse a carico del FOI, le Amministrazioni centrali titolari delle misure di riferimento degli stessi provvedono ai trasferimenti in favore dei soggetti attuatori dei singoli interventi, considerando il valore cumulativo della quota a carico del PNRR e della quota a carico del predetto Fondo assegnata all'intervento stesso, con imputazione prioritaria alla quota a carico del PNRR.

Sempre in tema di risorse PNRR, il **decreto del MEF del 9 settembre 2025**, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 232 del 6 ottobre 2025, recante "**Aggiornamento della Tabella A allegata al decreto 3 maggio 2024, in materia di assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del PNRR**", ridetermina le misure a titolarità del MIT, in attuazione della decisione ECOFIN del 20 giugno 2025 e delle disposizioni del D.L. n. 45 del 7 aprile 2025, convertito dalla Legge n. 79 del 5 giugno 2025, precedentemente citato.

La **Legge n. 142 del 26 settembre 2025**, recante **"Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2025"**, in vigore dal 17 ottobre 2025, prevede l'aggiornamento per l'anno 2025 delle previsioni di entrata e degli stanziamenti di bilancio delle spese. L'aggiornamento tiene conto del livello dei saldi di finanza pubblica previsti a legislazione vigente dalla legge di bilancio. Si evidenzia che nella parte tabellare è presente la **rimodulazione verticale** delle risorse in c/capitale ricompresi nei Contratti di Programma RFI per **907 milioni** di euro.

Il **Decreto del MEF del 13 ottobre 2025**, recante **"Riparto del fondo a favore delle amministrazioni centrali dello Stato per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese"**, ripartisce parzialmente le risorse di tale Fondo per un ammontare complessivo di 12.800 milioni di euro per il periodo 2027-2036. Per il comparto ferroviario, sono previsti **142,8 milioni di euro** per l'**Alta Velocità linea Adriatica (RFI), 591 milioni di euro** per **Milano Cortina - completamento opere (ferroviarie e stradali), 280 milioni di euro** per Investimento su **TPL** a zero e basse emissioni e **171 milioni di euro** per Interventi PNC (che finanzia anche le **linee ferroviarie turistiche**). Gli interventi saranno dettagliati in successivi decreti del MEF, da adottare entro maggio 2026, corredati dal Codice Unico di Progetto (CUP) e cronoprogramma procedurale.

Il **D.L. n. 156 del 29 ottobre 2025**, recante **"Misure urgenti in materia economica"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 191 del 19 dicembre 2025, prevede l'**incremento** nel 2025 delle seguenti **autorizzazioni di spesa a favore del CdP-S di RFI**:

- **+1.400 milioni di euro** per l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 86, della Legge n. 266/2005, per la manutenzione straordinaria nell'ambito del CdP-S;
- **+400 milioni di euro** per l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 396, della Legge n. 234/2021 (manutenzione straordinaria).

A tal riguardo, è prevista l'immediata operatività delle risorse in questione e l'autorizzazione a favore di RFI all'utilizzo delle risorse nelle more dell'aggiornamento del CdP-S.
Inoltre, al fine di allineare i **cronoprogrammi procedurali degli interventi del PNC** (di cui all'art. 1 del D.L. n. 59/2021) ai cronoprogrammi finanziari, prevede che gli obiettivi finali individuati nei medesimi cronoprogrammi procedurali sono raggiunti entro il termine massimo del 31 dicembre 2026, oppure, qualora successivi al medesimo anno, entro il 31 dicembre dell'ultima annualità di iscrizione nel bilancio dello Stato delle risorse allo scopo previste a legislazione vigente. All'eventuale aggiornamento degli obiettivi intermedi si provvede con decreti ministeriali ai sensi dell'art. 1, comma 7, del D.L. n. 59/2021.

La **Legge n. 199 del 30 dicembre 2025**, recante **"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2026 e bilancio pluriennale per il triennio 2026-2028"** (Legge di bilancio 2026), introduce misure relative alle **autorizzazioni di spesa in favore di RFI ed Anas**.
Per quanto attiene **RFI**, sono incrementate le risorse assegnate al **CdP-S di RFI** per complessivi **3.660 milioni di euro** nel triennio 2026-2028 da destinare alla manutenzione straordinaria. Per quanto attiene

Anas, sono incrementate le risorse ad essa destinate per il finanziamento del CdP 2021-2025 complessivamente di **1.600 milioni di euro** nel biennio 2027-2028. Inoltre, è prevista l'autorizzazione di spesa per **90 milioni di euro** a decorrere dal 2026 ad integrazione delle risorse in c/esercizio derivanti dal sovracanone. Con riferimento alle ulteriori disposizioni di interesse, si segnala inoltre:

- il **rifinanziamento**, per un totale di 1,1 miliardi di euro (600 milioni di euro per il 2026 e 500 milioni di euro per il 2027), **del fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche**, per completare le richieste per il caro materiali relative alle lavorazioni degli anni 2024 e 2025;
- in relazione al **caro materiali, la disciplina per le lavorazioni a partire dal 1° gennaio 2026** fino a data di fine lavori per gli appalti di lavori pubblici aggiudicati con termine finale di presentazione dell'offerta al 30 giugno 2023. L'istituzione di un **prezziario nazionale per le opere pubbliche** e di un Osservatorio per il monitoraggio dei prezzari delle opere pubbliche. In relazione ai **contratti affidati a contraente generale dalle società del Gruppo FS**, la proroga dell'applicazione del comma 12 dell'art. 26 D.L. n. 50/2022 (incremento 20% importi delle lavorazioni) fino all'adozione dei prezzari di cui sopra e comunque non oltre il 31 dicembre 2026. In relazione ai **contratti affidati a contraente generale dalle società del Gruppo FS finanziati con risorse PNRR**, dal 1° gennaio 2026 fino alla data di fine lavori, alle lavorazioni eseguite o contabilizzate l'applicazione di un adeguamento percentuale nel limite massimo del 35%.

In relazione alla copertura del caro materiali dal 2026, viene previsto inoltre che:

- entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il MIT effettua una puntuale ricognizione degli interventi di cui sopra;
- per far fronte ai maggiori oneri, **ferma restando la disciplina del FOI**, le stazioni appaltanti utilizzano le risorse appositamente accantonate per imprevisti e le somme derivanti dai ribassi d'asta;
- qualora le risorse non siano sufficienti, la stazione appaltante attiva in tempo utile le procedure per il reintegro delle somme, **anche attraverso una riduzione delle opere inserite nella programmazione triennale**;
- il conferimento di poteri al Commissario per la linea adriatica per il completamento della progettazione, l'affidamento e la realizzazione della **"Piattaforma logistica di Valle Ufita"**;
- l'assegnazione di un contributo straordinario alla provincia di Potenza di 1,2 milioni di euro per l'anno 2026 per interventi sul **viadotto Tiera**, al fine del ripristino della viabilità e della linea ferroviaria Foggia-Potenza;
- l'autorizzazione di spesa di 5 milioni di euro per il 2026 e per il 2027, al fine di consentire al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di assicurare, **in caso di incidente, l'accessibilità in sicurezza alle gallerie**;
- la previsione che il **PNRR sia rimodulato nei termini previsti dalla Decisione di esecuzione del Consiglio UE** che ha approvato il nuovo Piano dell'Italia e che il MEF debba provvedere ai conseguenti adempimenti amministrativi e contabili per la messa a disposizione delle risorse in favore delle amministrazioni centrali titolari delle misure.

Il **D.L. n. 200 del 31 dicembre 2025**, recante **"Disposizioni urgenti in materia di termini normativi"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 26 del 27 febbraio 2026, dispone lo slittamento al **30 giugno 2026** del termine massimo per l'aggiudicazione degli **appalti** relativi ai finanziamenti del fondo per **ponti nel bacino del Po** e proroga al 2026 una disposizione, riguardante anche progetti RFI, che **semplifica l'approvazione delle varianti localizzative dei progetti di infrastrutture strategiche**, riducendo le tempistiche di realizzazione degli interventi.

Il **D.L. n. 19 del 19 febbraio 2026**, recante **"Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e in materia di politiche di coesione"**, in corso di conversione, dispone, con riguardo alla **Riforma 1.3 «Rafforzare l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria in Italia» della Missione 3 – Componente 1 del PNRR**:

- la revisione dei documenti programmatici degli investimenti infrastrutturali nel settore ferroviario (Documento Strategico Pluriennale della Mobilità – DSPM; Contratto di Programma). Il DSPM assume un ruolo strategico nell'impostazione a lungo termine degli interventi sulla rete e viene sottoposto al parere dell'ART;
- con riferimento ai Contratti di Programma, l'introduzione di un sistema di obiettivi intermedi e traguardi finali, espressi in termini quantitativi o qualitativi, da conseguire entro le scadenze temporali stabilite, nonché il rafforzamento del ruolo dell'ART nel monitoraggio e nell'individuazione degli indicatori. Ai fini dell'introduzione del sistema degli obiettivi intermedi e dei traguardi finali e della programmazione della spesa degli investimenti ferroviari, è previsto che il gestore trasmetta il cronoprogramma di spesa e procedurale degli interventi al MIT e al MEF;
- con decreto del MIT, di concerto con il MEF, la definizione delle modalità di rendicontazione e verifica del raggiungimento degli obiettivi e la conseguente attivazione del circuito finanziario;

- che il gestore dell'infrastruttura debba collegare la parte variabile della remunerazione del management al raggiungimento degli obiettivi, dandone evidenza nel proprio bilancio di esercizio;
- per progetti infrastrutturali di almeno 50 milioni di euro, la pubblicazione dell'analisi costi-benefici prima dell'adozione del Contratto di Programma;
- l'affidamento all'Unità di missione per il PNRR del MIT di funzioni di assistenza e consulenza economico-finanziaria per la progettazione di opere e servizi pubblici in concessione, comprese procedure di affidamento, piani economico-finanziari e monitoraggio dei cronoprogrammi di attuazione, garantendo sostenibilità e rispetto degli obblighi europei in materia di concorrenza.

Con riguardo ancora alla **Missione 3 – Componente 1 del PNRR**, reca le seguenti disposizioni:

- con particolare riferimento agli interventi per i quali, alla data di entrata in vigore del decreto, non sia stato ancora raggiunto l'obiettivo PNRR, inclusi quelli affidati al contraente generale, autorizza fino al 30 marzo 2026 RFI a erogare ai soggetti affidatari un importo fino al 10% dell'ammontare delle riserve già iscritte in contabilità alla data di entrata in vigore del presente decreto, per le quali il collegio consultivo tecnico (CCT) non si sia ancora espresso. È previsto che tale importo sia concesso a titolo provvisorio, previa presentazione da parte dell'affidatario di idonea garanzia bancaria o assicurativa a prima domanda di importo pari alla somma anticipata, e in ogni caso nel limite delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente per ciascun intervento;
- autorizza RFI a procedere all'esproprio delle aree finalizzate alla riambientalizzazione e al recupero dei materiali derivanti dagli scavi ferroviari, promuovendo politiche di sostenibilità ed economia circolare. I progetti infrastrutturali devono includere interventi di riambientalizzazione concordati con Comuni e Regioni interessate e per la loro approvazione devono essere acquisiti tutti i titoli autorizzativi necessari, anche in caso di varianti a progetti già approvati. Gli oneri connessi a queste attività, comprese le acquisizioni di aree, restano a carico del quadro economico dell'infrastruttura, con l'attribuzione a titolo gratuito di aree e opere realizzate a favore del Comune interessato.

Il **D.L. n. 32 dell'11 marzo 2026**, recante **"Disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari e concessioni"**, in corso di conversione in legge, prevede varie disposizioni di diretto interesse per la BU Infrastrutture. In particolare, dispone:

- che l'**AD di RFI è nominato Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali ferroviari complementari al collegamento stabile tra Sicilia e Calabria**. Il Commissario straordinario è autorizzato a nominare, in qualità di subcommissari, i responsabili pro tempore di strutture di RFI, ai quali può delegare attività e funzioni proprie, e può avvalersi della collaborazione delle strutture della medesima società RFI e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- **l'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di RFI è per complessivi 2.800 milioni di euro** (1.800 milioni di euro per l'anno 2026 e 1.000 milioni di euro per l'anno 2027) **e una parziale rimodulazione delle autorizzazioni di spesa nel periodo 2030-2040** (-2.392 milioni di euro);
- la **rimodulazione delle risorse assegnate ad Anas con un incremento delle assegnazioni nel periodo 2026-2029 e una corrispondente riduzione delle assegnazioni nel periodo 2030-2034**;
- il **subentro dell'AD di Anas ai vari Commissari straordinari nominati negli scorsi anni**. Il Commissario subentrante è autorizzato a nominare, in qualità di subcommissari, i responsabili pro tempore delle strutture territoriali di Anas SpA competenti per l'area geografica in cui ricadono le opere commissariate, ai quali può delegare attività e funzioni proprie. Viene previsto che con Decreto MIT siano indicati i cronoprogrammi e le fonti finanziarie disponibili, nonché i criteri di revoca delle stesse in caso di mancato rispetto dei temini previsti;
- il **subentro dell'AD di RFI ai vari Commissari straordinari nominati negli scorsi anni**. Il medesimo Commissario subentrante, per lo svolgimento delle attività commissariali, è autorizzato a nominare, in qualità di subcommissari, i responsabili pro tempore di strutture della società RFI, ai quali può delegare attività e funzioni proprie. Viene previsto che con Decreto MIT siano indicati i cronoprogrammi e le fonti finanziarie disponibili, nonché i criteri di revoca delle stesse in caso di mancato rispetto dei temini previsti;
- la **nomina dell'AD di RFI come Commissario delle opere** (i) Collegamento ferroviario con l'aeroporto «Catullo» e con la sponda orientale del lago di Garda e (ii) Nuovo ponte tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda. Il Commissario straordinario di cui al primo periodo, per lo svolgimento delle attività commissariali, è autorizzato a nominare, in qualità di subcommissari, i responsabili pro tempore di strutture della società RFI SpA, ai quali può delegare attività e funzioni proprie e può avvalersi delle strutture della medesima società, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali,

senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- l'inserimento nello scopo statutario della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA delle attività volte alla realizzazione di interventi, incluse le infrastrutture e gli impianti, anche provvisori, individuati mediante convenzioni con il Commissario straordinario, finalizzati a garantire la funzionalità e l'accessibilità, anche dal punto di vista trasportistico e logistico, delle opere olimpiche e delle opere connesse ed assegna circa 32 milioni di euro al Commissario.

Disposizioni per l'organizzazione e lo svolgimento di grandi eventi sportivi:
- Il **D.L. n. 73 del 21 maggio 2025**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 105 del 18 luglio 2025, precedentemente citato, prevede interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali "**Milano Cortina 2026"**. Con una modifica al D.L. n. 16/2020, viene prevista l'attribuzione dei poteri commissariali all'Amministratore Delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA anche per la realizzazione delle opere elencate nel nuovo Allegato 1-ter del D.L. n. 16/2020 (cfr. allegato C), con i poteri semplificati previsti dal D.L. n. 32/2019 (c.d. "Sblocca cantieri").
- Il **D.L. n. 95 del 30 giugno 2025**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 118 dell'8 agosto 2025, precedentemente citato, proroga l'operatività della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA fino al 31 dicembre 2033 – in luogo del 31 dicembre 2026 – al fine di realizzare le infrastrutture inserite nel Piano complessivo delle opere olimpiche.
- Il **D.L. n. 96 del 30 giugno 2025**, recante **"Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento di grandi eventi sportivi, nonché ulteriori disposizioni urgenti in materia di sport"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 119 dell'8 agosto 2025, prevede la nomina di un Commissario straordinario con poteri speciali e lo stanziamento fino a 228 milioni di euro per la logistica e le infrastrutture temporanee a Milano, Cortina e Tesero. Il decreto reca disposizioni per la realizzazione degli interventi necessari in vista della trentottesima edizione della **"America's Cup - Napoli 2027"**. In particolare, introduce disposizioni riguardanti gli interventi infrastrutturali e la mobilità nell'area Bagnoli Coroglio. Inoltre, prevede la nomina di un Commissario straordinario incaricato di coordinare e attuare le opere necessarie per la fase finale del **Campionato europeo di calcio UEFA 2032** e l'istituzione di un Fondo presso il MEF per finanziare gli interventi, con dotazioni specifiche per il periodo 2025-2032. La **Legge n. 199 del 30 dicembre 2025** (Legge di bilancio 2026 precedentemente citata) incrementa le risorse destinate all'evento **America's Cup** per **30 milioni** di euro nel biennio 2026-2027.

Con la **Delibera n. 116/2025**, l'ART ha adottato l'atto di regolazione recante «**Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**, di cui alla Misura 10.6 dell'Allegato "A" alla Delibera n. 95/2023», nonché aggiornato gli Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. I **meccanismi di premi/penalità** previsti nell'atto regolatorio hanno **effetti sull'importo medio unitario del pedaggio**, sulle **componenti C1** (scarsità di capacità) e **C5** (ottimizzazione dei tempi di percorrenza nell'allocazione della capacità) e sulle **cornici di variabilità massima** dei canoni medi unitari. Sono basati sulla **misurazione di indicatori volti a misurare**, tra l'altro, i **livelli di (in)efficienza nella gestione del processo allocativo della capacità** e delle tracce nelle diverse linee e tratte (e dunque di misurare il gap da colmare rispetto ad un utilizzo efficiente ed efficace delle relative infrastrutture). In tale ambito è previsto, tra l'altro che il gestore dell'infrastruttura **elabori ed aggiorni** (almeno ogni cinque anni, prima di ogni periodo tariffario), per ogni linea e per ogni nodo metropolitano gestiti, **due modelli di esercizio**: (i) modello **tecnico-industriale**"; (ii) modello **tecnico-commerciale**.

Con la **Delibera n. 201/2025**, l'ART - con riferimento all'aggiornamento annuale 2025 del sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e per i servizi extra PMdA, predisposto da RFI - ha approvato alcune **prescrizioni** riguardanti i **costi operativi incrementali** nonché **avviato un procedimento relativo ai costi correlati al nuovo modello organizzativo della manutenzione**, sviluppato da RFI per rispondere all'evoluzione del mercato ed alla necessità di incrementare la resilienza infrastrutturale per prevenire i rischi legati all'impatto del cambiamento climatico. L'Autorità ha rilevato - tra l'altro - criticità relative alla **non coerente allocazione dei costi operativi incrementali** tra PMdA e altri servizi; l'ART ha, pertanto, prescritto a RFI di effettuare una **preliminare ripartizione dei costi fra PMdA**, **servizi regolati e servizi a mercato** sulla base del driver degli asset per servizio risultante dalla **contabilità regolatoria 2024**. RFI dovrà effettuare una più puntuale ripartizione di detti costi nell'ambito dell'aggiornamento dei livelli tariffari del 2026. Con riferimento ai **costi operativi incrementali correlati alle attività di security ed alla variazione del costo medio unitario del lavoro**, l'ART ha, inoltre, prescritto

di **espungere detti costi dall'aggiornamento annuale dei livelli tariffari** relativi al PMdA, in quanto non correlati a sopravvenienze normative/regolamentari. **RFI dovrà, pertanto, procedere a ricalcolare i livelli tariffari** relativi al PMdA e ai servizi extra-PMdA, per tutte le annualità considerate nell'aggiornamento, ed adeguare conseguentemente i pertinenti prospetti informativi della rete. Relativamente, infine, ai **costi operativi incrementali correlati al nuovo modello organizzativo della manutenzione**, l'Autorità - come sopra evidenziato - ha avviato un **procedimento**, il cui termine per la **conclusione** è stato fissato al **30 aprile 2026**. Sono comunque **fatti salvi gli eventuali effetti di tale procedimento sull'aggiornamento annuale 2025 dei livelli tariffari e dei livelli dei corrispettivi**.

Business Unit Trasporto Passeggeri

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

Trenitalia è titolare di un **contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale (c.d. servizi Intercity giorno e notte)**, sottoposti al regime di obbligo di servizio pubblico. Tale Contratto di Servizio ha una durata decennale (dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2026) prorogata di un anno fino al 31 dicembre 2027, sulla base delle specifiche clausole presenti nel contratto stesso, con lettera MIT/MEF a fine anno. Il contratto comprende il network dei collegamenti di media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani. Trenitalia è titolare, inoltre, di 22 **contratti di servizio relativi a servizi di trasporto ferroviario regionale**, sottoposti anch'essi al regime di obbligo di servizio pubblico. Tali contratti di servizio hanno durate comprese tra 9 e 15 anni e comprendono servizi metropolitani, regionali e sovraregionali nelle Regioni e Province Autonome italiane, ad eccezione della Lombardia (dove Trenitalia opera con la società Trenord) e dell'Emilia Romagna (dove Trenitalia opera con la società Trenitalia Tper).

Busitalia eroga servizi TPL in Veneto (Provincia di Rovigo e Padova), Umbria (intera regione) e Campania (Provincia di Salerno), regolati da 21 contratti di servizio, di cui 7 attraverso la partecipazione, in via maggioritaria, in società consortili (contratti vigenti nella regione Umbria); nel 2019, a seguito di aggiudicazione di una procedura di gara, la società ha confermato la sua presenza nel bacino di Padova sino al 2030.

Principali Provvedimenti normativi 2025

Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti intervenuti nell'anno 2025 e di significativo impatto sul business Trasporto Passeggeri.

Il già citato **D.L. n. 73 del 21 maggio 2025**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 105 del 18 luglio 2025, introduce disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'**affidamento del contratto Intercity**, disponendo lo stanziamento di 5,7 milioni di euro per le attività di gestione delle procedure di affidamento dei servizi Intercity.

La **Legge n. 190 del 18 dicembre 2025**, recante **"Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025"**, in materia di misure per la promozione della concorrenza nei servizi di trasporto pubblico regionale, al fine di **rafforzare l'efficienza del servizio pubblico di trasporto ferroviario e su gomma di competenza regionale** e di rendere trasparenti le modalità di gestione dello stesso, **estende gli obblighi istruttori e motivazionali, gli obblighi ricognitori ed il regime sanzionatorio** (artt. 14, commi 2 e 3, 17, 30, 31 e 31-bis del D. Lgs. n. 201/2022) disposti per i servizi pubblici locali, anche al servizio pubblico di trasporto ferroviario e su gomma di competenza regionale.

Il già citato **D.L. n. 200 del 31 dicembre 2025**, recante **"Disposizioni urgenti in materia di termini normativi"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 26 del 27 febbraio 2026, reca disposizioni che definiscono, per l'anno 2026, la ripartizione delle risorse del Fondo TPL (modifiche all'art. 27 del D.L. n. 50/2017).

Business Unit Trasporto Passeggeri Internazionale

In coerenza con il nuovo Modello di Governance del Gruppo FS, nel corso del 2025, il ramo internazionale del Trasporto Passeggeri, costituito dalle società estere del Gruppo che effettuano trasporto passeggeri all'estero, è confluito nella Capofila della Business Unit FS International SpA. In particolare:

- il **gruppo Netinera** opera in **Germania** ed è titolare di 18 contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri e di 2 contratti di servizi TPL. La durata complessiva dei contratti di trasporto è generalmente compresa tra 8 e 12 anni per i vecchi contratti nel settore ferroviario e tra 10 e 22 anni per i nuovi contratti. Il contratto di trasporto più lungo scade nel 2038;
- **Hellenic Train** opera in **Grecia** ed è titolare di un contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri sottoposti al regime di obbligo di servizio pubblico. Tale Contratto di Servizio ha una durata decennale, estendibile di ulteriori 5, con data inizio 14 aprile 2022 e comprende tutto il network ferroviario dello stato greco;
- **Ilsa** opera in **Spagna** come principale operatore privato dell'alta velocità ed è titolare di un contratto decennale per i servizi ferroviari AV, assegnato dal gestore dell'infrastruttura ADIF, con avvio delle attività commerciali nel 2022;
- **FS Group Advisory Limited** (già Trenitalia UK) ha operato nel **Regno Unito** attraverso la gestione della Essex Thameside Rail Franchise con il marchio c2c, acquisito nel 2017 e gestito fino al 2025. Dal 2025, con il ritorno della gestione in capo al Dipartimento dei Trasporti, la società UK prosegue la propria presenza nel mercato come partner strategico, orientato allo sviluppo della mobilità ferroviaria e alla valutazione di ulteriori servizi ad alta velocità;
- **Trenitalia France** opera in **Francia** come vettore di alta velocità, con servizi sulle tratte Paris–Lyon, Paris–Marseille e sulla relazione internazionale Paris–Milan;
- **Qbuzz**, opera nei **Paesi Bassi**, erogando servizi TPL nei bacini di Groningen Drenthe (fino a dicembre 2029), Utrecht (fino a dicembre 2025), Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (fino a dicembre 2033), Zuid Holland Nord (fino a settembre 2029) e Fryslan (fino a ottobre 2034), regolati da altrettanti contratti.

Per quanto riguarda il quadro normativo di contesto, per le società che operano in Stati membri dell'Unione Europea, si fa riferimento a quanto già indicato sopra per il trasporto passeggeri nazionale.

Per quanto riguarda il Regno Unito, il processo di liberalizzazione è stato avviato con il Railways Act 1993, che ha introdotto la privatizzazione di British Rail e il sistema di concessione delle tratte (franchising) tramite gare competitive. Tale assetto è rimasto in vigore fino al 2020, quando il Governo ha abolito il franchising ferroviario, sostituendolo con contratti gestionali transitori (Emergency Recovery Measures Agreements) per garantire la continuità del servizio.
Nel 2024 è stata approvata la Passenger Railway Services (Public Ownership) Act 2024, che ha sancito il ritorno alla gestione pubblica dei servizi ferroviari passeggeri, affidandone l'organizzazione a Great British Railways (GBR), ente unico incaricato di gestire infrastrutture, traffico e accesso alla rete, inclusi i servizi open access. L'accesso alla rete per operatori ad alta velocità e open access è regolato dall'Office of Rail and Road (ORR), che garantisce condizioni eque e sostenibili.
I servizi soggetti a "obblighi di servizio pubblico" sono disciplinati dal Public Service Obligations in Transport Regulations 2023 (SI 2023/1369), che definisce criteri per l'affidamento dei contratti (preferibilmente tramite gara), con eccezioni per assegnazioni dirette in casi specifici (operatori interni, emergenze, servizi ferroviari). L'ORR svolge inoltre funzioni di regolatore economico e garante della concorrenza, applicando le disposizioni del Competition Act 1998 e delle Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016.

Principali Provvedimenti normativi 2025

Tra i principali provvedimenti intervenuti nel 2025 nei Paesi in cui operano le società e di significativo impatto sul business Trasporto Passeggeri Internazionale, si segnalano in particolare le seguenti norme emanate in **Spagna**:

- Regolamento 2025 sui Pedaggi dell'Infrastruttura

Ferroviaria - Il nuovo Regolamento recepisce le posizioni delle imprese ferroviarie e dell'autorità regolatoria spagnola (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia - CNMC), allineando il suo contenuto al diritto dell'UE. In particolare, il Regolamento comporta una riduzione di circa l'8% dei pedaggi di accesso all'infrastruttura ed è inoltre prevista la sua applicazione retroattiva dall'inizio dell'orario di servizio (dicembre 2024), considerato che il Regolamento è stato pubblicato il 4 novembre 2025. Gli importi già versati nel 2025 dovrebbero essere rimborsati a ILSA verso la fine di marzo 2026.

- Legge sul Servizio Clienti ("Ley de Atención a la Clientela") - Questa nuova legge prevede che il servizio clienti debba essere fornito da agenti umani, limitando quindi l'uso di robot o sistemi di intelligenza artificiale, e richiede che i fornitori di servizi offrano supporto nelle lingue co-ufficiali delle regioni in cui operano. Per ILSA, ciò implica essere in grado di assistere i clienti in catalano, poiché l'azienda opera servizi in Catalogna. ILSA dovrà adeguare il proprio servizio clienti nel corso del 2026 per garantirne la conformità, con il relativo impatto economico.
- Modifiche al quadro di assegnazione della capacità infrastrutturale - Il Ministero dei Trasporti spagnolo ha recentemente modificato le norme relative all'assegnazione della capacità, eliminando la possibilità di avvio dell'orario di servizio con reclami e ricorsi degli operatori ancora pendenti.

Business Unit Trasporto merci

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

Principali Provvedimenti normativi 2025

Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti normativi intervenuti nel corso del 2025 e di significativo impatto sul business Trasporto merci.

Il già citato **D.L. n. 73 del 21 maggio 2025**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 105 del 18 luglio 2025, dispone che sia nominato un Commissario straordinario con ampi poteri operativi e organizzativi fino al 31 dicembre 2027 per la tempestiva realizzazione del **Polo logistico Alessandria Smistamento**.

La **Legge n. 177 del 13 novembre 2025**, recante **"Legge quadro in materia di interporti"**, introduce una nuova disciplina quadro in materia di interporti, sostituendo la L. 240/1990 e prevedendo la pianificazione, la realizzazione e la gestione degli interporti, sostenendo, in coerenza con quanto previsto nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, **il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti, di cui al regolamento (UE) 2024/1679** del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024. Vengono introdotti sia la **definizione di «interporto»**, come il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici, sia il principio della **programmazione degli interporti**, attraverso lo strumento del **Piano generale per l'intermodalità**, approvato con decreto del MIT, previa intesa in sede di Conferenza unificata.
Ai fini del finanziamento dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, si autorizza la spesa di 5 milioni di euro per il 2025, 10 milioni di euro per il 2026 e 10 milioni di euro per il 2027, prevedendo che i gestori delle infrastrutture ferroviarie possano provvedere all'adeguamento delle connessioni ferroviarie di "ultimo miglio", con oneri a proprio carico.
Infine, prevede che i soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivano con RFI appositi contratti per procedere all'adeguamento ai parametri dell'Unione europea in materia di adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono

collegati e di funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali.

Da ultimo, la citata **Legge n. 199 del 30 dicembre 2025** (Legge di bilancio 2026), introduce:

- il rifinanziamento, per 1 milione di euro per il 2026 e 2 milioni di euro per il 2027, per l'**attuazione di ulteriori linee di intervento in materia di mobilità e sviluppo e digitalizzazione dei sistemi di trasporto e logistica**;
- l'autorizzazione di spesa di 200 milioni di euro per il 2026 e di 150 milioni di euro per il 2027 per **interventi normativi in materia di mobilità**.

Il già citato **D.L. n. 200 del 31 dicembre 2025**, recante **"Disposizioni urgenti in materia di termini normativi"**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 26 del 27 febbraio 2026, introduce un contributo in favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria che operano al servizio dell'area portuale che può essere assegnato da ciascuna Autorità di sistema portuale nel limite di 500 mila euro annui. La disposizione adegua la durata della misura alla decisione della Commissione europea che ha autorizzato un contributo complessivo 30 milioni di euro per il periodo 2026-2030.

Interventi normativi di interesse trasversale del Gruppo FS

ESRS G1-5 – Influenza politica e attività di lobbying

Nel seguito una sintesi dei principali provvedimenti normativi, di carattere europeo, nazionale e regolamentare, intervenute nel primo semestre dell'anno 2025 e di significativa rilevanza trasversale su tutto il Gruppo.

Obbligo assicurativo per rischi catastrofali

In relazione all'obbligo assicurativo per rischi catastrofali, introdotto con la Legge di Bilancio per il 2024, sono state emanate alcune disposizioni integrative della disciplina. In particolare, il **D.L. n. 202 del 27 dicembre 2024**, recante "**Disposizioni urgenti in materia di termini normativi**", convertito, con modificazioni, nella Legge n. 15 del 21 febbraio 2025, proroga al **31 marzo 2025** il termine, originariamente fissato al 31 dicembre 2024, entro il quale le imprese operanti in Italia sono tenute a stipulare contratti assicurativi a copertura dei danni a terreni e fabbricati, impianti e macchinari, nonché attrezzature industriali e commerciali, direttamente causati da calamità naturali ed eventi catastrofali verificatisi sul territorio nazionale. Nell'ambito di tale obbligo, si segnala la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 27 febbraio 2025 del **Decreto n. 18 del 30 gennaio 2025** del MEF, che definisce nel dettaglio le modalità operative per l'assicurazione obbligatoria, indicando tempi, criteri e modalità di calcolo.

Il **D.L. n. 39 del 31 marzo 2025**, recante "**Misure urgenti in materia di assicurazione dei rischi catastrofali**", convertito, con modificazioni, nella Legge n. 78 del 27 maggio 2025, dispone proroghe in merito all'obbligo di stipula, per le imprese, delle polizze contro i danni catastrofali. In particolare:

- per le **medie aziende** (da 50 a 250 dipendenti) prevede una proroga di ulteriori sei mesi, fino al 1° ottobre 2025;
- per le **micro e piccole imprese** posticipa l'obbligo al 31 dicembre 2025;
- per le **grandi imprese** (oltre 250 dipendenti) conferma il termine del 31 marzo 2025. Il decreto introduce tuttavia un periodo transitorio di 90 giorni, fino al 30 giugno, per consentire alle aziende prive di contratto di adeguarsi all'obbligo, mantenendo comunque l'accesso a eventuali incentivi o contributi.

Inoltre, viene specificato che per la determinazione del valore dei beni da assicurare si considera il valore di ricostruzione a nuovo dell'immobile ovvero il costo di rimpiazzo dei beni mobili o quello di ripristino delle condizioni del terreno interessato dall'evento calamitoso e, inoltre, si stabilisce che il limite dello scoperto del 15% non si applica alle grandi imprese, come definite nel decreto attuativo del MEF, e alle società controllate e collegate, che possiedono congiuntamente i requisiti di fatturato e numero di dipendenti individuati dallo stesso decreto e che stipulano un contratto assicurativo globale valido per tutto il gruppo.

Sicurezza delle gallerie ferroviarie

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

Il **Decreto 4 marzo 2025** del MIT, di concerto con il Ministro dell'Interno, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 75 del 31 marzo 2025, approva le linee guida in materia di sicurezza ferroviaria, in attuazione dell'art. 13, comma 17-bis, del D.L. n. 183/2020, al fine di garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria e assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione europea in materia di requisiti tecnici e di sicurezza delle gallerie ferroviarie. Con particolare riferimento all'adeguamento dei veicoli alla normativa di sicurezza nelle gallerie ferroviarie, il decreto prevede che i veicoli già autorizzati a circolare al momento dell'entrata in vigore del presente decreto, non ancora adeguati ai requisiti relativi alla sicurezza antincendio ed evacuazione, **entro quattro anni dall'entrata in vigore del decreto**, devono essere conformi ai requisiti di alcune specifiche tecniche riportate.

Disposizioni su trasporti eccezionali

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

Fondo Pensioni FS

Il **D.L. n. 25 del 14 marzo 2025**, recante "**Disposizioni urgenti in materia di reclutamento e funzionalità delle pubbliche amministrazioni**", convertito, con modificazioni, nella Legge n. 69 del 9 maggio 2025, prevede che, nei confronti dei dipendenti assunti in data successiva alla data di entrata in vigore del presente decreto, per i quali è prevista l'iscrizione alla Gestione separata dei trattamenti pensionistici al **Fondo Pensioni del Personale delle Ferrovie dello Stato**, ai fini dell'accertamento dello stato di invalidità, inabilità e inidoneità al lavoro ed al servizio e dei conseguenti effetti previdenziali, si applicano le norme in materia di invalidità pensionabile di cui alla L. n. 222/1984. Inoltre, si prevede che, per gli stessi soggetti, il trattamento di fine servizio e di fine rapporto o equipollenti venga erogato nel termine di tre mesi di cui all'articolo 3, comma 5, del D.L. n. 79/1997.

Sicurezza pubblica nell'ambito del sistema dei trasporti

Il **D.L. n. 48 dell'11 aprile 2025**, recante "**Disposizioni urgenti in materia di sicurezza pubblica, di tutela del personale in servizio, nonché di vittime dell'usura e di ordinamento penitenziario**", convertito nella Legge n. 80 del 9 giugno 2025, introduce una nuova circostanza aggravante, applicabile ai delitti non colposi contro la vita e l'incolumità pubblica e individuale, contro la libertà personale e contro il patrimonio, o che comunque offendano il patrimonio, **quando il fatto è commesso all'interno o nelle immediate adiacenze delle stazioni ferroviarie, delle metropolitane o all'interno dei convogli passeggeri.** Tale aggravante comporta un inasprimento della pena in ragione del luogo in cui il reato è consumato, con particolare attenzione alla tutela della sicurezza nelle aree di trasporto pubblico. Inoltre, il suddetto D.L.:

- modifica l'art. 1-bis del D. Lgs. n. 66/1948, recante: "Norme per assicurare la libera circolazione sulle strade ferrate ed ordinarie e la libera navigazione", introducendo nuove pene da irrogare a chiunque impedisce la libera circolazione su strada ordinaria o ferrata, ostruendo la stessa con il proprio corpo";
- introduce modifiche rilevanti all'art. 10 del D.L. n. 14/2017, in materia di **divieto di accesso alle aree delle infrastrutture di trasporto e alle loro pertinenze** nonché in materia di flagranza differita;
- introduce modifiche all'art. 165 del Codice penale in materia di sospensione condizionale della pena, stabilendo che, nei casi di condanna per reati contro la persona o il patrimonio commessi nelle aree delle infrastrutture di trasporto (ferroviarie, aeroportuali, marittime e di trasporto pubblico locale), la sospensione condizionale della pena è subordinata all'osservanza di un divieto di accesso a luoghi specificamente individuati dal giudice, relativi a tali aree;
- apporta modifiche all'art. 583-quater del Codice penale in materia di lesioni personali ai danni di un ufficiale o agente di polizia giudiziaria o di pubblica sicurezza nell'atto o a causa dell'adempimento delle funzioni o del servizio;
- prevede la possibilità di dotare il personale delle Forze di polizia, impiegato nei servizi di ordine pubblico, di controllo del territorio e di vigilanza di siti sensibili nonché in ambito ferroviario a bordo dei treni, di dispositivi di videosorveglianza (c.d. bodycam) indossabili, idonei a registrare l'attività operativa e il suo svolgimento.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, si segnala il **Decreto dirigenziale n. 220 del 4 giugno 2025**, recante "**Linee guida disciplinanti i dispositivi di collegamento con le Forze dell'Ordine, utilizzabili in caso di emergenza da parte del personale a bordo dei mezzi di trasporto pubblico locale**", che dispone che le aziende esercenti servizi di TPL installino, entro il 31 dicembre 2025, su tutti i veicoli adibiti al TPL, un dispositivo autonomo anche mobile che consenta la geolocalizzazione e la chiamata di emergenza dell'autista alle Forze dell'Ordine. Il decreto stabilisce che le aziende esercenti servizi di TPL definiscano un protocollo per la disciplina delle modalità di utilizzo, da parte del proprio personale, dei sistemi di sicurezza sopra citati e che, in via di sperimentazione, a partire dal 1° gennaio 2027, le aziende stesse potranno fornire dispositivi indossabili di videoregistrazione (c.d. bodycam) al proprio personale preposto alle attività di controllo e verifica dei titoli di viaggio maggiormente esposto a situazioni di rischio, al fine di limitare le aggressioni e consentire alle aziende di TPL, all'Autorità Giudiziaria e alle Forze dell'Ordine di ricostruire fatti illeciti e l'identificazione degli autori.
Inoltre, il già menzionato **D.L. n. 73 del 21 maggio 2025**, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 105 del 18 luglio 2025, reca alcune disposizioni in

materia di adeguamento di sanzioni per violazioni relative alla sicurezza e regolarità della circolazione ferroviaria: il decreto prevede l'**incremento del livello sanzionatorio degli illeciti** (previsti dal DPR 753/1980) che incidono sulla sicurezza del sistema ferroviario, al fine di rafforzare la loro funzione deterrente.

Il **D.L. n. 23 del 24 febbraio 2026**, recante "**Disposizioni urgenti in materia di sicurezza pubblica, di attività di indagine dell'autorità giudiziaria in presenza di cause di giustificazione, di funzionalità delle forze di polizia e del Ministero dell'interno, nonché di immigrazione e protezione internazionale**", per quanto di particolare interesse, contiene disposizioni volte ad **estendere la tutela prevista per il reato di lesioni personali aggravate**, anche **al personale che svolge a bordo dei convogli adibiti al trasporto di passeggeri, attività di prevenzione e accertamento delle infrazioni alle norme relative alla regolarità e alla sicurezza dei servizi di trasporto ferroviario**, nell'esercizio o a causa di tali attività. Pertanto, per tale personale, le lesioni commesse nell'esercizio delle proprie funzioni sono ora punite con le stesse pene previste per gli ufficiali di polizia e sono procedibili d'ufficio. Inoltre, **viene esteso l'arresto obbligatorio in flagranza** anche per tale fattispecie.
In aggiunta, oltre a quanto già previsto in materia di tutela della sicurezza delle aree interne delle infrastrutture, fisse e mobili, ferroviarie nonché di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, e delle relative pertinenze (D.L. n. 14/2017), prevede che il prefetto possa individuare specifiche zone urbane, caratterizzate da gravi o ripetuti episodi di criminalità o di illegalità, nelle quali è disposto l'allontanamento dei soggetti denunciati negli ultimi cinque anni per alcuni tipi di reati. Inoltre, viene estesa la disciplina dell'arresto in flagranza differita al reato di danneggiamenti commessi durante manifestazioni pubbliche in luoghi pubblici o aperti al pubblico. **L'arresto in flagranza differita viene previsto anche per il reato di lesioni personali aggravate al personale ferroviario** di cui sopra.

Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche

Il **Decreto direttoriale n. 135 del 12 giugno 2025**, riguardante il Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, prevede che sono ammesse le richieste di accesso al Fondo a valere sul Capitolo 7007 - esercizi finanziari 2024 e 2025 - fatte salve le ulteriori verifiche di legge, in favore delle stazioni appaltanti beneficiarie riportate nella tabella 1, tra cui:

- **RFI**: 127,8 milioni di euro;
- **Trenitalia**: 5,7 milioni di euro;
- **Anas**: 15,9 milioni di euro.

Infine, il decreto stabilisce che non risultano ammissibili alcune istanze di accesso al Fondo concernenti contratti relativi a "servizi e/o forniture" e, pertanto, non rientranti tra gli "appalti pubblici di lavori" ai quali si applica l'art. 26, comma 1, del D.L. n. 50/2022, tra cui istanze di RFI per 2,7 milioni di euro.
Inoltre, come precedentemente citato, la Legge di bilancio 2026 prevede il **rifinanziamento del fondo per 1,1 miliardi di euro** per completare le richieste per il caro materiali relative alle lavorazioni degli anni 2024 e 2025.

Modifiche al Decreto Legislativo n. 36 del 31 marzo 2023 (Codice appalti)

Il **D.L. n. 73 del 21 maggio 2025**, precedentemente citato, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 105 del 18 luglio 2025, apporta modifiche al D. Lgs. n. 36 del 31 marzo 2023 (Codice appalti), introducendo una disciplina differenziata per le "procedure di somma urgenza" (art. 140) e per le "procedure di protezione civile" (nuovo art. 140-bis). Per queste ultime si consente l'affidamento diretto anche al di sopra dei limiti di cui all'art. 140, comma 1 del Codice, e si introducono ulteriori deroghe alla disciplina ordinaria per gli eventi per i quali è dichiarato lo stato di emergenza di rilievo nazionale.
Inoltre, il decreto modifica l'allegato V.2 del Codice appalti in materia di modalità di costituzione del **collegio consultivo tecnico (CCT)** per chiarire che il MIT nomina un componente del Collegio, non solo nei casi in cui partecipa al finanziamento della spesa, ma anche quando svolge il ruolo di concedente.
Si segnalano disposizioni urgenti in materia di revisioni prezzi, poiché il decreto prevede una modifica al modello di revisione dei prezzi degli appalti (anche ferroviari) già affidati sulla base di documenti iniziali di gara, redatti ai sensi dell'art. 29, comma 1, lettera a), del D.L. n. 4/2022, allineandolo alle disposizioni dell'art. 60 del Codice appalti.

Agevolazioni per il biodiesel

Il **D.L. n. 84 del 17 giugno 2025**, recante "**Disposizioni urgenti in materia fiscale**", convertito, con modificazioni, nella Legge n. 108 del 30 luglio 2025, reca disposizioni in materia di agevolazioni applicate al biodiesel, stabilendo che il programma di agevolazioni per lo stesso ha una durata di 6 anni a partire dalla data di pubblicazione del relativo decreto attuativo e prevedendo che il biodiesel debba conformarsi ai criteri di sostenibilità stabiliti dal Regolamento UE 651/2014, al fine di accedere alle agevolazioni fiscali previste per il gasolio. Inoltre, il decreto attuativo dovrà disciplinare anche le modalità di trasmissione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli delle risultanze delle verifiche sul rispetto dei criteri di sostenibilità.

Fondo rigenerazione urbana

Il **D.L. n. 95 del 30 giugno 2025**, recante "**Disposizioni urgenti per il finanziamento di attività economiche e imprese, nonché interventi di carattere sociale e in materia di infrastrutture, trasporti ed enti territoriali**", convertito, con modificazioni, nella Legge n. 118 dell'8 agosto 2025, prevede l'istituzione del "Fondo nazionale da ripartire per la rigenerazione urbana", con una dotazione pari a 50 milioni di euro per l'anno 2025 e a 30 milioni di euro per l'anno 2026. I criteri di assegnazione delle risorse del Fondo verranno definiti con decreto del MEF, di concerto con il MASE e il MIT.

Macchinista solo - Modifica Decreto n. 19 del 24 gennaio 2011

Il **Decreto interministeriale n. 152 del 4 agosto 2025** modifica il Decreto ministeriale n. 19 del 24 gennaio 2011, sulle modalità di applicazione, in ambito ferroviario, del pronto soccorso aziendale, nell'ambito del D.L. n. 81/2008, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Sicurezza sul lavoro

La **Legge n. 167 del 10 novembre 2025**, recante "**Misure per la semplificazione normativa e il miglioramento della qualità della normazione e deleghe al Governo per la semplificazione, il riordino e il riassetto in determinate materie**" delega il Governo, entro 24 mesi dall'entrata in vigore della legge, ad adottare decreti legislativi per il **coordinamento della normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei settori** portuale, marittimo, delle navi da pesca e **ferroviario** con le disposizioni del D.L. n. 81/2008, garantendo i livelli di tutela esistenti e definendo ruoli e responsabilità in materia di sicurezza nonché, entro il medesimo termine, a coordinare con le disposizioni del medesimo decreto legislativo la disciplina di cui alla L. n. 191/1974, recante disposizioni in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, e ai relativi decreti di attuazione, nonché la disciplina vigente in materia di trasporto ferroviario.
Il **Decreto Legislativo n. 213 del 31 dicembre 2025**, recante "**Attuazione della direttiva (UE) 2023/2668 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 novembre 2023, che modifica la direttiva 2009/148/CE sulla protezione dei lavoratori contro i rischi connessi con un'esposizione all'amianto durante il lavoro**", modifica il D.Lgs. n. 81/2008 (T.U. Sicurezza sul lavoro) con riferimento alla protezione dei lavoratori relativamente ai rischi connessi con un'esposizione all'amianto. In particolare, tra le altre, reca disposizioni relative alla valutazione dei rischi connessi alla rimozione dell'amianto, alla conservazione della relativa documentazione per 40 anni, ad obblighi tecnici e DPI, alla Formazione e addestramento specifico dei lavoratori ed alla Sorveglianza sanitaria.

Disposizioni relative a impianti di produzione di energia rinnovabile

Nel corso del 2025 sono entrati in vigore i seguenti provvedimenti in materia di **aree idonee per la realizzazione impianti di produzione di energia rinnovabile**.
Il **D.L. n. 73 del 21 maggio 2025**, precedentemente citato, apporta modifiche all'art. 12 del D. Lgs. n. 190/2024 (zone di accelerazione e disciplina dei relativi regimi amministrativi), prevedendo, tra l'altro, che ciascuna regione e provincia autonoma adotti il Piano di individuazione delle zone di accelerazione terrestri per gli impianti a fonti rinnovabili entro il 21 febbraio 2026, anche sulla base delle aree idonee individuate ai sensi di legge.
Il **D.L. n. 175 del 21 novembre 2025**, recante "**Misure urgenti in materia di Piano Transizione 5.0 e di produzione di energia da fonti rinnovabili**", convertito, con modificazioni, nella Legge n. 4 del 15 gennaio 2026, individua i **siti** e gli **impianti** nelle disponibilità delle società del Gruppo FS e dei gestori di infrastrutture ferroviarie, nonché delle società concessionarie autostradali, quali aree idonee alla realizzazione di impianti di produzione di energia rinnovabile su terraferma. Dispone, inoltre, che entro centoventi giorni dall'entrata in vigore, ciascuna regione e provincia autonoma individui, con propria legge, aree idonee all'installazione di impianti ulteriori rispetto a quelle individuate dal decreto, nel rispetto di determinati principi e dei criteri da esso stabiliti.

Il **D. Lgs. n. 178 del 26 novembre 2025**, recante "**Disposizioni integrative e correttive al D. Lgs. 25 novembre 2024, n. 190, recante disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili, in attuazione dell'art. 26, commi 4 e 5, lettere b) e d), della Legge 5 agosto 2022, n. 11**8", prevede, in materia di **aree idonee**, che sia sempre possibile applicare il principio dell'**interesse pubblico prevalente** agli **impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili** ricompresi all'interno delle **aree idonee** e delle **zone di accelerazione**.
In seguito, precisa che, nel caso in cui gli interventi in attività libera ricadano in aree idonee o in zone di accelerazione, la compatibilità degli interventi medesimi con gli strumenti urbanistici approvati e con i regolamenti edilizi vigenti è da intendersi implicita e, dunque, già acquisita.

Il **Decreto Legislativo n. 5 del 9 gennaio 2026**, recante "**Attuazione della direttiva (UE) 2023/2413 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, che modifica la direttiva (UE) 2018/2001, il regolamento (UE) 2018/1999 e**

la direttiva n. 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio", recepisce la Direttiva UE 2023/2413 sulla promozione di energia da fonti rinnovabili e stabilisce, tra le altre cose, l'obiettivo nazionale relativo alla quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia da conseguire nel 2030, fissato al 39,4%. Il decreto, altresì, mira ad accelerare l'installazione di nuovi impianti FER, mediante l'individuazione di zone di accelerazione con procedure di autorizzazione semplificate. Con riferimento al settore dei trasporti, il testo definitivo introduce obblighi in relazione all'impiego di energie rinnovabili, con specifico riferimento all'elettricità rinnovabile e ai combustibili avanzati, inclusi i RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin) e l'idrogeno verde. Si rafforzano, infine, i sistemi di monitoraggio, certificazione e misure antifrode in capo al GSE.

Attuazione della direttiva (UE) 2024/1226

Il **Decreto Legislativo n. 211 del 30 dicembre 2025**, recante "**Attuazione della direttiva 2024/1226/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, relativa alla definizione dei reati e delle sanzioni per la violazione delle misure restrittive dell'Unione e che modifica la direttiva (UE) 2018/1673**", attua la Direttiva UE 2024/1226, relativa alla definizione dei reati e delle sanzioni per la violazione delle misure restrittive dell'Unione Europea, introducendo nuove fattispecie penali nel Codice Penale, stabilendo **sanzioni pecuniarie per le società secondo il D.lgs. n. 231/2001** e disciplinando la protezione dei whistleblower. In particolare, stabilisce sanzioni pecuniarie per le società proporzionali al fatturato, con importi minimi in milioni di euro in caso di impossibilità di determinare il fatturato, nonché sanzioni interdittive (sospensione attività) da 1 a 6 anni a seconda dei soggetti coinvolti.

DL PNRR

Il **D.L. n. 19 del 19 febbraio 2026**, recante "**Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e in materia di politiche di coesione**", in corso di conversione, oltre alle disposizioni specifiche per business unit già citate, prevede:

- in materia di **responsabilità per il conseguimento degli obiettivi del PNRR**, che i soggetti attuatori degli interventi PNRR, entro il decimo giorno di ogni mese, provvedano a rendere disponibile sul sistema ReGiS, per ciascun intervento, il cronoprogramma finanziario e procedurale aggiornato, lo stato di avanzamento finanziario e procedurale rilevato al mese precedente, con l'attestazione sull'effettiva capacità di conseguimento dell'obiettivo PNRR assegnato all'intervento o le eventuali criticità rispetto a tale conseguimento. Le amministrazioni centrali titolari di misure PNRR e i soggetti attuatori espletano gli interventi di monitoraggio, gestione, rendicontazione e controlli anche oltre la data del 31 dicembre 2026 e fino al completamento degli obblighi connessi al PNRR, mediante la piattaforma ReGiS. La Ragioneria Generale dello Stato provvede allo sviluppo delle funzionalità necessarie di ReGiS, anche in vista delle eventuali esigenze di monitoraggio degli altri programmi e interventi finanziati con risorse nazionali ed europee, ivi comprese le connesse azioni di supporto tecnico specialistico, anche avvalendosi di società a partecipazione pubblica;
- rispetto a **Misure di semplificazione per l'attuazione degli interventi previsti dal PNRR e per la realizzazione di quelli non più finanziati con risorse del medesimo**, tra le altre disposizioni, al fine di assicurare la loro realizzazione, l'articolo prevede che agli interventi non più finanziati in tutto o in parte a valere sulle risorse del PNRR si applichino le misure di semplificazione in materia di affidamento dei contratti pubblici relativi a interventi previsti dal PNRR;
- quanto a **Misure in materia di regimi amministrativi**, alcune norme volte ad accelerare e semplificare i procedimenti relativi alle conferenze di servizi semplificata e simultanea di cui agli articoli 14-bis e 14-ter della L. 241/1990, nonché modifica l'art. 20 della legge citata in materia di silenzio assenso, chiarendo che lo stesso non si forma nei soli casi in cui la domanda non sia stata ricevuta dalla amministrazione competente o sia priva degli elementi indispensabili per individuare l'oggetto e le ragioni del provvedimento richiesto;
- come **Misure di semplificazione per l'attuazione degli interventi previsti dal PNRR e per la realizzazione di quelli non più finanziati con risorse del medesimo**, che le amministrazioni centrali responsabili dell'attuazione delle riforme e degli investimenti previsti nel PNRR adottano i provvedimenti necessari, al fine di assicurare la rendicontazione e la formalizzazione delle richieste di pagamento degli interventi PNRR. Qualora, al fine di recepire le modifiche contenute nella decisione di esecuzione del Consiglio del 27 novembre 2025, si renda necessario procedere all'aggiornamento di provvedimenti già adottati, relativamente agli importi stanziati, ai cronoprogrammi e alla tipologia di interventi, le amministrazioni provvedono all'aggiornamento mediante propri provvedimenti, adottati in deroga alle disposizioni di legge che disciplinano le modalità di adozione dei provvedimenti da aggiornare.
- quanto a **Misure urgenti in materia di investimenti finanziati con le risorse del**

Fondo per lo sviluppo e la coesione, stabilisce che gli accordi per la coesione possono essere modificati d'intesa con le parti previa verifica degli equilibri finanziari e, in caso di modifica del cronoprogramma, non è più necessario che l'Amministrazione assegnataria fornisca adeguata dimostrazione "dell'impossibilità di rispettare il cronoprogramma per circostanze non imputabili a sé ovvero al soggetto attuatore dell'intervento o della linea d'azione." Prevede inoltre che per ciascun anno finanziario per ciascun Accordo per la coesione venga erogata un'anticipazione pari al 20% del piano finanziario annuale anziché del 10%. Inoltre, prevede l'incremento di 200 milioni di euro per l'anno 2026 del Fondo Turismo;

- **una disciplina della gestione delle risorse relative alle misure del PNRR, di cui all'Allegato 2 del decreto, relativo alle economie maturate nell'ambito delle misure**. Viene inoltre previsto che, **decorso il termine del 30 giugno 2026, con uno o più decreti del MEF siano accertate le risorse sulle quali non sussistono obbligazioni giuridicamente vincolanti** e non necessarie per il conseguimento degli obiettivi PNRR oggetto di rendicontazione all'UE. **Con DPCM si provvede poi ad assegnare le risorse in favore di specifiche iniziative**, tra cui il rifinanziamento del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili.

Linee guida comunitarie sugli aiuti statali per imprese ferroviarie

Il 16 marzo 2026 la Commissione Europea ha adottato le nuove Linee Guida per gli aiuti di Stato per il trasporto terrestre e multimodale (**Land and Multimodal Transport Guidelines - LMTG**) e il nuovo Regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti (**Transport Block Exemption Regulation - TBER**).
Si tratta di due provvedimenti che innovano profondamente il quadro di riferimento degli aiuti di Stato nell'ambito dei trasporti terrestri e in particolare di quello ferroviario e intermodale, con entrata in vigore il 30 marzo 2026. In particolare:

- le Linee Guida sostituiscono le precedenti del 2008 sugli aiuti per le imprese ferroviarie e stabiliscono le condizioni alle quali gli aiuti di Stato, soggetti all'obbligo di notifica ex art. 108 paragrafo 3 del TFUE, possono essere dichiarati dalla Commissione compatibili con il mercato interno;
- il Regolamento integra le Linee Guida ed esenta dall'obbligo di notifica preventiva alcune categorie di aiuti.

L'ambito di applicazione dei due atti riguarda gli aiuti per ridurre i costi esterni dei trasporti, per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali, relativi al rimborso degli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto merci ferroviario e le loro modalità di affidamento (solo Linee Guida), per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo degli impianti di servizio ferroviario e multimodale e dei raccordi ferroviari, per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario, per l'acquisto di Unità di Carico Intermodali (solo Regolamento), per gli investimenti a favore dell'interoperabilità e per quelli che promuovono l'adattamento tecnico e la modernizzazione.

3. RISK MANAGEMENT

FRAMEWORK E GOVERNANCE DI RISK MANAGEMENT

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

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

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

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

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

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

In continuità con il passato, nel 2025 le principali società del Gruppo hanno svolto una campagna di risk assessment focalizzata sui rischi di processo ed una dedicata alla individuazione di "top risk & opportunities" sugli obiettivi strategici di Piano Industriale, con il coordinamento metodologico di Holding.

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

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

CATALOGO DEI RISCHI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rischi Strategici

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Mercato		
- Esposizione del capitale investito all'estero - Ingresso nuovi competitor - Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti - Dipendenza da cliente chiave	- Rafforzamento e ammodernamento della flotta - Partnership con grandi operatori - Rafforzamento integrazione intermodale - Nuovi programmi loyalty per fidelizzazione clientela - Politiche di pricing dinamico, azioni di marketing differenziate per segmenti e investimenti tecnologici per l'integrazione dei canali di vendita - Riorganizzazione delle filiere di business per specializzazione e ampliamento gamma di servizi offerti alla clientela	- Orientamento del mercato verso una mobilità eco-sostenibile - Crescita leisure e bleisure travel
Macroeconomico		
- Crisi economico-finanziaria in settori rilevanti per il business - Instabilità geopolitica - Scenario inflattivo e incremento prezzi - Volatilità dei prezzi (ad es. commodities, materie prime)	- Monitoraggio continuo dell'andamento dei principali indicatori macroeconomici e dei prezzi di materie prime ed energia - Efficientamento energetico sia della flotta che degli impianti industriali, anche attraverso l'autoproduzione di energia rinnovabile - Coperture assicurative e clausole contrattuali (fuel surcharge) - Sinergie su centrali acquisti materiale ferroviario - Ampliamento portafoglio fornitori	
Finanziario		
- Criticità nell'accesso a contributi o fondi pubblici - Oscillazione dei tassi di interesse - Rischio di credito - Rischio di liquidità	- Riprioritizzazione degli investimenti - Monitoraggio flussi di cassa - Accesso a linee di credito dedicate - Ricerca di forme di finanziamento alternative (es. green finance, fondi europei, fondi regionali, fondi di altri ministeri) - Revisione dei piani economici finanziari dei contratti di servizio - Interlocuzioni con gli stakeholders istituzionali	- Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile - Accesso a nuove forme di contributi e fondi pubblici

Rischi Operativi

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Business & Development		
- Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento di iniziative di crescita inorganica - Mancata aggiudicazione o rinnovo di concessioni, contratti di servizio - Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento di strategie e dell'offerta commerciale - Criticità nella pianificazione o programmazione operativa - Criticità nella definizione o sviluppo di iniziative di rigenerazione urbana - Criticità nello scouting, definizione, sviluppo, implementazione o aggiornamento di soluzioni innovative	- Definizione di iniziative parallele di crescita organica (es. assunzione di personale specializzato, investimenti in asset/mezzi ferroviari) - Potenziamento di azioni coordinate per minimizzare gli impatti sulla circolazione delle principali linee - Rafforzamento del rapporto con le Imprese Ferroviarie - Evoluzione dei canali di vendita, nuovo CRM e modello di Dynamic Pricing	- Orientamento del mercato verso una mobilità eco-sostenibile - Sviluppo di nuovi business nell'ambito della gestione delle Stazioni
Infrastruttura e Mezzi		
- Criticità nella definizione, implementazione o aggiornamento del reticolo industriale o manutentivo - Inadeguatezza o obsolescenza di infrastrutture ferroviarie o stradali - Inadeguatezza o obsolescenza della flotta (treni, bus, navi, mezzi della logistica e tecnici) - Indisponibilità di infrastrutture ferroviarie o stradali	- Potenziamento della capacità della rete ferroviaria - Valorizzazione delle stazioni e dei servizi connessi - Diagnostica evoluta e manutenzione predittiva - Contingency Plan - Potenziamento servizi alternativi e di infomobilità alla clientela - Rinnovamento della flotta - Programmazione interventi di manutenzione straordinaria	- Uso di tecnologie e impianti innovativi

Rischi Operativi

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Technology & Digital		
- Criticità nel disegno, sviluppo, implementazione o aggiornamento di infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali - Indisponibilità di infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali - Inadeguatezza o obsolescenza di infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali - Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali disruptive	- Distribuzione dei servizi essenziali su più piattaforme digitali - Aggiornamento delle misure di up-to-date tecnologico ed organizzativo - Incremento iniziative di formazione e sensibilizzazione - Potenziamento del Cyber Security Operation Center (C-SOC) - Potenziamento insourcing di personale specializzato	- Utilizzo di nuovi strumenti digitali (Intelligenza Artificiale) e tecnologici (Quantum Computing)
Supply Chain		
- Criticità nella definizione delle strategie di acquisto - Criticità nella definizione o aggiornamento dei fabbisogni - Criticità nella reperibilità di beni o servizi - Criticità nella qualificazione, selezione o contrattualizzazione di fornitori o appaltatori - Inadeguata performance di fornitori o appaltatori - Dipendenza da fornitori o appaltatori chiave	- Definizione di strumenti contrattuali flessibili - Potenziamento relazioni con associazioni industriali italiane ed europee - Vendor rating - Analisi periodiche di turnover, dipendenza e concentrazione del parco fornitori - Scouting nuovi fornitori - Cooperazione con altre società ferroviarie	- Nuovi strumenti digitali (Intelligenza Artificiale) per sviluppo sistema di spending analysis - Operazioni M&A
Persone e organizzazione		
- Carenza di figure professionali con competenze specialistiche o emergenti (key people) - Criticità nel dimensionamento o allocazione del personale - Criticità nella definizione, implementazione o aggiornamento delle politiche retributive - Criticità nelle relazioni con le organizzazioni sindacali - Cambiamenti delle aspettative del personale	- Aggiornamento politiche retributive, formative e di diversificazione del lavoro - Sviluppo e ottimizzazione degli strumenti e delle metodologie a supporto dei processi di selezione e formazione - Piano di Diversity & Inclusion e interventi a sostegno delle persone interne al Gruppo (caring interno, politiche sociali, engagement) - Rafforzamento piano di assunzioni - Accordi e interlocuzioni con i sindacati - Progetto Scuola FS a supporto dello sviluppo di mestieri e competenze specifiche - Identificazione/mappatura dei ruoli chiave e strutturazione piani ad hoc	- Miglioramento attrattività del Gruppo - Upskilling del personale - Miglioramento work life balance
Security		
- Accessi fisici non autorizzati a infrastrutture ferroviarie o stradali, a mezzi e ad altri asset - Distruzione, danneggiamento o furto di asset o beni, aziendali o di terzi - Aggressioni a personale, clienti, fornitori o terzi - Criticità nella gestione delle crisi - Attacchi cyber a infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali - Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di dati o informazioni	- Rafforzamento presidio territoriale asset e monitoraggio - Aggiornamento e rafforzamento delle misure di sicurezza tecnologiche ed organizzative - Rafforzamento delle dotazioni di protezione del personale e corsi di formazione specialistica - Definizione di procedure e adozione di strumenti di crisis management - Verifica dei piani di emergenza attraverso esercitazioni, anche in coordinamento con le imprese a rischio rilevante limitrofe all'infrastruttura - Convenzioni/Protocolli di intesa con Enti e Autorità	- Aumento del livello di sicurezza
Progettazione e Realizzazione		
- Criticità nel coordinamento o monitoraggio di commesse, programmi o progetti - Criticità nella progettazione - Criticità nella realizzazione - Criticità nella validazione, collaudo, consegna e/o messa in servizio	- Approccio risk based (Project Risk Management) - Cabina di regia FS-PNRR - Monitoraggio andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali - Interlocuzione con Enti Pubblici e altri stakeholder nazionali ed internazionali - Reingegnerizzazione e ottimizzazione dei processi - Sistema di Gestione della Qualità	

Rischi Normativi

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Compliance		
- Criticità nell'individuazione di cambiamenti di normative, regolamenti o standard - Non conformità a normative, regolamenti o standard	- Definizione e attuazione programmi di compliance - Monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare - Iniziative di formazione/informazione	
Regolatorio		
- Cambiamenti di normative, regolamenti o standard - Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi - Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali - Mancata o insufficiente previsione di contributi o fondi pubblici	- Rafforzamento relazioni istituzionali - Rimodulazione e riprioritizzazione degli investimenti - Ricorso anticipato al dibattito pubblico e altre forme di interlocuzione con gli stakeholder	- Maggiore eco-sostenibilità della mobilità su ferro - Nuove forme di partenariato e collaborazione con le istituzioni e amministrazioni pubbliche
Legale e Contrattuale		
- Criticità nella definizione o applicazione di clausole contrattuali - Inadempimenti contrattuali attivi e passivi - Contenzioso con controparti (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)	- Monitoraggio andamento contenziosi - Accantonamenti	

Rischi ESG

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Ambientale		
- Ambiente naturale contaminato, danneggiato o collasso dell'ecosistema - Mutamenti climatici cronici - Calamità naturali - Eventi meteoclimatici estremi - Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione - Mancato rispetto della controparte dei principi di sostenibilità ambientale del Gruppo	- Definizione e attuazione Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici - Analisi di scenario per la valutazione degli impatti e della resilienza dei business - Monitoraggio real-time dei fenomeni climatici, degli asset e dei territori - Valutazione dei fornitori in termini di sostenibilità - Progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-resilient - Rafforzamento relazioni istituzionali su ripristino e aumento resilienza del sistema infrastrutturale - Clausole contrattuali/polizze assicurative per copertura rischi ambientali	- Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile - Uso di tecnologie e impianti innovativi
Sociale e Tutela dei Diritti Umani		
- Criticità nelle relazioni con gli stakeholder - Mancato rispetto della controparte dei principi di sostenibilità sociale del Gruppo - Pratiche discriminatorie	- Codice Etico di Gruppo - Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna - Manifesto dei valori	
Etica		
- Mancato rispetto della controparte dei principi etici o degli standard di comportamento del Gruppo - Mancato rispetto dei dipendenti dei principi etici o degli standard di comportamento del Gruppo - Corruzione, frodi e accordi collusivi tra dipendenti e controparti, pubbliche e private	- Policy Anti-Corruption di Gruppo - Definizione di procedure e adozione di strumenti di whistleblowing - Modelli di organizzazione, gestione e controllo societari - Certificazione ISO 37001 - Adesione al Global Compact delle Nazioni Unite - Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna - Sottoscrizione di convenzioni, protocolli e accordi con Enti e Autorità - Valutazioni e verifiche sui fornitori - Inserimento della Clausola d'integrità	

Rischi ESG

Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Governance		
- Criticità nella definizione o attuazione delle relazioni tra le funzioni aziendali o le Società del Gruppo - Criticità nella definizione, attuazione o aggiornamento del sistema di procure e deleghe	- Digitalizzazione flussi informativi - Strumenti di monitoraggio	

4. RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI

Premessa

Il presente paragrafo della Relazione sulla Gestione descrive i principali lineamenti della *Corporate Governance* del Gruppo FS definiti dalla Holding FS, assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'art. 123 bis (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) del D.Lgs. 58/1998 - Testo Unico della Finanza (TUF) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b[18] . All'interno del paragrafo sono fornite, inoltre, le informazioni indicate dalla Direttiva del Ministro dell'economia e delle finanze del 24 giugno 2013 *"in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal MEF"* con riferimento alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati di illustrare e motivare nella relazione sulla *Corporate Governance* e nel bilancio le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro. La presente Relazione assolve inoltre ai nuovi requisiti previsti dalla Direttiva CSRD per quanto concerne, in particolare, gli ESRS G 1 ed ESRS G 2.

Profilo

FS SpA è interamente controllata dallo Stato per il tramite del socio unico MEF, che esercita i relativi poteri di concerto con il MIT.

L'oggetto sociale di FS SpA, disciplinato dall'art. 4 dello Statuto Sociale (consultabile anche sul sito web della Società), è focalizzato sulla missione assegnata alla Holding nel quadro dell'assetto organizzativo del Gruppo previsto dal Piano Strategico, incentrata sull'assunzione e sulla gestione di partecipazioni in imprese operanti nei settori indicati nel citato art. 4 dello Statuto e sull'indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento del comune disegno imprenditoriale di Gruppo.

Il CdA di FS del 21 marzo 2025 ha approvato l'emanazione del nuovo Modello di Governance del Gruppo in coerenza con il Regolamento del Gruppo FS. È istituito un assetto che prevede l'identificazione delle seguenti Business Unit (BU):

i. BU Infrastrutture – Ferrovie, con al vertice Rete Ferroviaria Italiana SpA;
ii. BU Infrastrutture – Strade, con al vertice Anas SpA;
iii. BU Trasporto – Merci, con al vertice FS Logistix SpA[19];
iv. BU Trasporto – Internazionale Passeggeri, con al vertice FS International SpA;
v. BU Trasporto – Passeggeri, con al vertice Trenitalia SpA.

Le società citate sono qualificate quali "Capofila di Business Unit". Nel rispetto della normativa vigente e ferma restando la piena autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle controllate, dirette e indirette, FS svolge funzioni di indirizzo strategico, supervisione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo ed esercita l'attività di direzione e coordinamento nei confronti delle Capofila di BU e delle altre Società direttamente controllate da FS. Ciascuna Capofila di BU esercita il coordinamento e controllo tecnico-operativo nei confronti delle proprie società controllate. Il nuovo assetto organizzativo mira a conseguire il passaggio da un approccio misto (esercizio dell'attività di direzione e coordinamento sia su base partecipativa sia su base contrattuale) ad un'impostazione di tipo "verticale" solo su base partecipativa dell'attività di direzione e coordinamento nell'ambito del Gruppo.

Detto assetto si completa inoltre con le società di "shared services" (tra queste, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, FS Security SpA e FS Energy SpA), direttamente controllate da FS SpA.

Sempre in coerenza con il nuovo assetto di Gruppo, il modello di governance è 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 generale e la definizione, supervisione e coordinamento attuativo e finanziario nei confronti delle società direttamente controllate[20];
- un secondo livello, per l'indirizzo, il coordinamento e il controllo tecnico-operativi, compresi i modelli, sistemi e protocolli di gestione dei rischi, da parte di ciascuna Capofila di BU nei confronti delle proprie società controllate nonché da parte delle altre controllate dirette di FS nei confronti delle società dalle medesime controllate.

La struttura di Corporate Governance di FS SpA e delle

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

19. Già Mercitalia Logistics SpA fino al 7 aprile 2025.

20. Segnatamente Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, FS Logistix SpA, FS International SpA e Anas SpA le quali, nel modello organizzativo di Gruppo, sono individuate a capo delle rispettive BU, nonché Fercredit Servizi Finanziari SpA, Ferservizi SpA, FS Security SpA, FS Sistemi Urbani SpA, FSTechnology SpA e FS Energy SpA (congiuntamente, le "Controllate Dirette di FS").

principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione (CdA) a cui compete la gestione e un Collegio Sindacale a cui compete il controllo.
L'Assemblea nomina, inoltre, su proposta del Collegio Sindacale, la società di revisione legale dei conti. A norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958, alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria.
Conformemente alle previsioni statutarie, il CdA: (i) nomina un Amministratore Delegato (AD); (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea; (iii) costituisce comitati, ove necessario, con funzione istruttoria, consultiva o propositiva; (iv) nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex art. 154 bis del TUF (DP).
Al 31 dicembre 2025, il capitale sociale di FS SpA ammonta a Euro 31.062.952.307,00 interamente versato.
Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica dell'attuale struttura di Governance di FS SpA, rinviando alle sezioni seguenti per i dettagli.

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

COLLEGIO SINDACALE

Società di revisione

PricewaterhouseCoopers SpA

Organismo di vigilanza

Maurizio Bortolotto Presidente	Liliana Cataldi
	Désirée Fondaroli

Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria

Piergiorgio Della Ventura	Valentina Papa Sostituto

Primi riporti dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale

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

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Responsabile Assistenza Societaria e Attuazione Corporate Governance di FS e di Gruppo
Segreteria CdA

Comitato Governance, Nomine e Remunerazione

Franco Fenoglio Presidente	Pietro Bracco
	Loredana Ricciotti

Comitato Controllo e Rischi

Pietro Bracco Presidente	Caterina Belletti
	Tiziana De Luca

Comitato Sostenibilità

Caterina Belletti Presidente	Franco Fenoglio
	Loredana Ricciotti

Chief Audit Officer

Alessandro Perrino

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Fabio Paris

Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA, costituita dal socio unico MEF, è regolata dalle norme di legge e di Statuto. Nel 2025 l'Assemblea si è riunita una volta in sede ordinaria e straordinaria.

Consiglio di Amministrazione di FS SpA

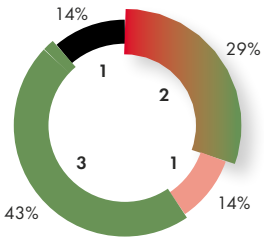
Composizione e nomina

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

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

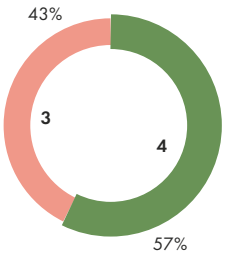
Quanto ai profili di diversità e all'esperienza in relazione ai settori, ai prodotti e alle ubicazioni geografiche dell'impresa riscontrabili nella composizione dell'organo di gestione in carica dal 27 giugno 2024, si evidenzia quanto segue:

DIVERSITÀ DI BACKGROUND



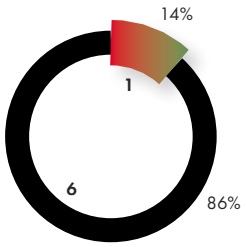
- Tecnico di business
- Economico/legale
- Legale
- Economico/governance

DIVERSITÀ DI GENERE



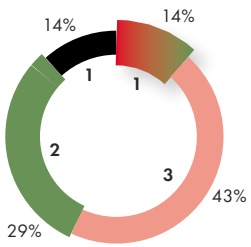
- Uomo
- Donna

DIVERSITÀ DI ETÀ



- 30 - 50
- >50

ESPERIENZA BUSINESS DEL GRUPPO



- Infrastruttura
- Trasporto
- Logistica
- Turismo

Quanto al requisito dell'indipendenza, questo è stato verificato su cinque dei sette componenti del CdA in carica, vale a dire su tutti i componenti del CdA "non esecutivi" esclusi l'AD (in quanto "esecutivo"[21]) e il Presidente (in quanto, seppure membro "non esecutivo"[22], il relativo requisito dell'indipendenza non rileva ai fini della composizione dei comitati endoconsiliari).
Per il CdA la cui nomina è intervenuta in data 27 giugno 2024 ed in carica per il triennio 2024-2026, risulta che quattro dei cinque componenti "non esecutivi" considerati sono risultati "indipendenti" (57%), secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione nella seduta di CdA del 3 aprile 2025 e nella seduta di CdA del 2 aprile 2026.

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

Ruoli e funzioni

L'Organo amministrativo di FS SpA opera come organo collegiale nella forma del Consiglio di Amministrazione. Il CdA è responsabile della gestione della Società e del compimento di tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale. A norma di Statuto, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare su alcune materie altrimenti riservate all'Assemblea Straordinaria (quali: fusioni e scissioni nei casi previsti dalla legge, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative); infine, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del c.c., il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.
Ai sensi dello Statuto, il CdA delega le proprie competenze, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del c.c., ad uno dei suoi membri (AD) e, previa delibera dell'Assemblea, può attribuire deleghe anche operative al Presidente sulle materie delegabili ai sensi di legge, indicate dall'Assemblea, determinandone in concreto il contenuto.
Il CdA di FS SpA, con delibera assunta nella seduta del 27 giugno 2024, ha sostanzialmente confermato l'assetto di governance adottato dalla Società nei precedenti mandati, prevedendo quindi la specifica indicazione delle materie e dei poteri di esclusiva competenza del CdA e dei particolari incarichi da attribuire al Presidente (questi ultimi in quanto autorizzati dall'Assemblea), di modo che all'AD siano attribuiti tutti i restanti poteri di amministrazione.
Il CdA in particolare si è riservato, oltre alle materie non delegabili per legge, competenze esclusive su materie di importanza strategica ed economica, tra le quali: definizione - su proposta dell'AD - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del piano industriale pluriennale e del budget annuale della Società e del Gruppo; deliberazioni in merito alle operazioni finanziare per importi superiori ad una certa soglia; deliberazioni di acquisto/cessione e affitto di azienda, di acquisizione/dismissione di partecipazioni societarie se superiori ad una certa percentuale; operazioni straordinarie riguardanti le "società strategiche" direttamente controllate da FS SpA e definizione della volontà da esprimere nelle assemblee delle stesse società; nomina degli organi di amministrazione e di controllo delle "società strategiche". Riguardo ai flussi informativi destinati al CdA, si rinvia al successivo paragrafo *"Riunioni e funzionamento"*.
Il CdA ha, pertanto, conferito all'AD tutti i poteri di amministrazione della Società con esclusione delle attribuzioni del Presidente e di quelle che il CdA si è riservato in via esclusiva (oltre a quelle non delegabili a norma di legge); ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, l'AD cura, altresì, che l'assetto organizzativo, amministrativo e contabile sia adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa e riferisce al CdA ed al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate.
Sempre nella seduta del 27 giugno 2024, il CdA ha conferito al Presidente - previa autorizzazione deliberata dall'Assemblea in pari data - specifici incarichi in materia di:

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

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

Riunioni e funzionamento

- **Regolamento del CdA**

Il CdA, nella seduta del 7 ottobre 2024, ha approvato, sentito il parere del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione e avendo a riferimento i principi e le raccomandazioni del Codice di *Corporate*

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

Governance delle Società Quotate, un regolamento (di seguito "Regolamento CdA") il cui testo è in sostanziale continuità con quello adottato per la precedente consiliatura e che, in coerenza e a integrazione di quanto previsto dallo Statuto, disciplina le regole di funzionamento dell'organo di amministrazione e in particolare: (i) le modalità di convocazione e di verbalizzazione delle riunioni; (ii) le procedure per la gestione dell'informativa agli amministratori; (iii) le attività di autovalutazione del Consiglio; (iv) la tutela della riservatezza delle informazioni. In particolare, il CdA di FS SpA viene convocato e presieduto dal Presidente e si riunisce almeno ogni due mesi e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'AD o, quando ne sia fatta motivata richiesta scritta, dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale.
Nel corso del 2025 il CdA si è riunito 13 volte, con una durata media di 3 ore e 1 minuto e con una partecipazione complessiva degli Amministratori del 100%.

- **Ruolo del Presidente ed informazioni ai Consiglieri**

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

a. il raccordo tra l'AD/DG e gli Amministratori non esecutivi;
b. la definizione, sentito l'AD/DG, della proposta di calendario delle riunioni consiliari;
c. la convocazione delle riunioni consiliari, mediante avviso contenente, tra l'altro, l'elenco delle materie da trattare e le modalità previste per la partecipazione, da spedirsi almeno cinque giorni prima del giorno fissato per l'adunanza (ovvero, nei casi di urgenza, almeno due giorni prima) a ciascun Consigliere e Sindaco effettivo nonché al Magistrato Delegato della Corte dei conti;
d. che l'informativa pre-consiliare e le informazioni ulteriori fornite durante le riunioni siano idonee a consentire agli Amministratori di agire in modo informato;
e. che l'attività dei comitati endoconsiliari sia coordinata con quella del CdA;
f. d'intesa con l'AD/DG che intervengano alle riunioni consiliari dirigenti della Società e dirigenti/amministratori del Gruppo, nonché soggetti o consulenti esterni, per fornire sugli argomenti all'ordine del giorno informazioni o approfondimenti ritenuti utili;
g. che tutti gli Amministratori e i Sindaci, durante il loro mandato, possano partecipare a iniziative finalizzate a fornire loro un'adeguata conoscenza dei settori in cui opera la Società e il Gruppo, delle attività aziendali e della loro evoluzione, dei principi di corretta gestione dei rischi e del quadro normativo e regolamentare di riferimento (c.d. riunioni di *board induction*);
h. l'adeguatezza e la trasparenza del procedimento di autovalutazione del CdA ("*board review*"), con il supporto del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione;
i. che sia data esecuzione alle deliberazioni dell'Assemblea e del CdA.

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

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

Il Segretario del Consiglio di Amministrazione

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

Comitati endoconsiliari

Per la Consiliatura 2024-2026, sono stati istituiti con delibera del CdA del 23 luglio 2024: (i) il Comitato Controllo e Rischi; (ii) il Comitato Governance, Nomine e Remunerazione; (iii) il Comitato Sostenibilità.
Composizione, funzionamento e compiti di detti comitati sono disciplinati in appositi regolamenti approvati dal CdA in sede di costituzione dei comitati medesimi.

- **Comitato Controllo e Rischi**

Sono componenti del Comitato Controllo e Rischi: Pietro Bracco (non esecutivo ed indipendente) Presidente; Caterina Belletti (non esecutivo ed indipendente) e Tiziana De Luca (non esecutivo).
Tale Comitato ha il compito[23] di supportare le decisioni del Consiglio di Amministrazione in tema di:

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

- approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario;
- sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

- **Comitato Governance, Nomine e Remunerazione**

Sono componenti del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione: Franco Fenoglio (non esecutivo ed indipendente) Presidente, nominato con delibera del CdA 23 luglio 2024; Pietro Bracco e Loredana Ricciotti con ruoli non esecutivi ed indipendenti.
Tale Comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di:

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

- **Comitato Sostenibilità**

Sono componenti del Comitato Sostenibilità: Caterina Belletti (non esecutiva e indipendente) Presidente; Franco Fenoglio e Loredana Ricciotti, con ruoli non esecutivi ed indipendenti.
Tale Comitato ha il compito[24] di supportare le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative ai profili di sostenibilità connessi all'esercizio dell'attività di FS e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli stakeholders.

Remunerazione degli Amministratori

Ai sensi dello Statuto, agli Amministratori spetta il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio; l'Assemblea può inoltre stabilire un compenso, su base annuale, per il periodo di durata della carica. Inoltre, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ed è posto un limite all'importo della remunerazione che può essere riconosciuta (ai sensi dell'art. 2389, comma 3, c.c.) ai componenti di Comitati con funzioni consultive o di proposta costituiti, ove necessario, all'interno del Consiglio (limite fissato in non oltre il 30% del compenso deliberato per la carica di Amministratore).
Con riferimento al CdA di FS nominato per il triennio 2024-2026: (i) i compensi per i Consiglieri di Amministrazione e il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella seduta del 27 giugno 2024; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3 del c.c., nel caso di attribuzioni di deleghe; (ii) nella seduta del 27 giugno 2024, il CdA, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito poteri sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato l'ammontare complessivo del compenso del Presidente, dottor Tommaso Tanzilli; (iii) nella seduta del 6 agosto 2024, il CdA ha deliberato per l'ingegner Stefano Antonio Donnarumma il compenso quale AD (ai sensi dell'articolo 2389, comma 3 c.c., comprensivo del compenso attribuito per la carica di Amministratore) e quale DG, tenuto conto del parere del Comitato Governance Nomine e Remunerazione.
Per i componenti dei Comitati endoconsiliari è stata deliberata, con delibera consiliare del 23 luglio 2024, l'attribuzione - in coerenza con le norme di Statuto - di un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.

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

La tabella che segue, note incluse, dettaglia le componenti retributive complessive annue deliberate per Presidente e Amministratore Delegato/Direttore Generale di FS in carica per il triennio 2024-2026.

valori in euro

Presidente del Consiglio di Amministrazione[25]	**Emolumenti annuali mandato come Presidente**
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
Amministratore Delegato/Direttore Generale	**Emolumenti annuali mandato come Amministratore Delegato e Direttore Generale**
Compenso fisso:	
come AD[26]	120.000
come DG	500.000
Componente variabile:	
come AD	-
come DG[27]	150.000

Tematiche ESG e sostenibilità

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

ESRS 2 GOV-2 – Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate
ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Nel corso del 2025, il CdA, avvalendosi ove previsto anche dei Comitati endoconsiliari sopra citati (uno dei quali con competenze specifiche sulla sostenibilità) ha affrontato tematiche ESG sia in relazione a specifiche iniziative sia in occasione tra l'altro:

- dell'aggiornamento del Piano Industriale del Gruppo (in particolare il focus sul Piano di Sostenibilità);
- dell'approvazione della Rendicontazione consolidata di sostenibilità, inclusa all'interno della Relazione annuale finanziaria, di cui al Decreto Legislativo n. 125/2024;
- delle relazioni periodiche Internal Audit, Comitato Etico e Segnalazioni e OdV;
- delle relazioni periodiche Anti-Corruption anche sul progetto di certificazione UNI-ISO 37001:2016.

Inoltre, al fine di informare i suddetti organi in merito agli impatti, ai rischi e alle opportunità identificate dal Gruppo FS ai fini della Rendicontazione consolidata di sostenibilità, le strutture responsabili[28] del processo di "doppia rilevanza" previsto dagli ESRS hanno presentato le "questioni di sostenibilità" risultate rilevanti[29]; il CdA ha analizzato i risultati nella seduta del 12 marzo 2026.

ESRS 2 GOV-3 – Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione
ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Il Gruppo FS tiene conto di considerazioni inerenti al clima nella remunerazione dei membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo, coinvolgendo la totalità della popolazione dirigenziale e dei quadri individuati in posizioni di elevata rilevanza per la missione aziendale (cd. apicali), nonché talune specifiche professionalità.
In particolare, la politica di incentivazione 2025 ha previsto la definizione di un indicatore trasversale, comune per tutta la popolazione coinvolta nel processo di Management By Objective (MbO), che misura l'impegno del Gruppo nella lotta al cambiamento climatico, mettendo in relazione un numeratore che misura gli investimenti tecnici complessivi al netto delle anticipazioni – con ricadute in termini di sostenibilità economica, sociale ed ambientale – con un denominatore che misura la sostenibilità ambientale attraverso la proxy delle emissioni di CO_2 equivalente ai sensi dell'obbligo di informativa E1-4. L'obiettivo ha previsto, inoltre, un "entry gate" (soglia di accesso) dato dalla percentuale di investimenti ecosostenibili ai sensi del Regolamento UE 2020/852 che non deve essere inferiore all'80% rispetto agli investimenti complessivi.
Il peso attribuito a tale indicatore è pari al 10% e il valore consuntivato nel 2025 è stato pari a 8.697 €/tCO_2e.

25. Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti al Presidente ai sensi dell'art. 2389 c.c., indicati in tabella, sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del CdA (50.000 euro).
26. Comprende l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di Consigliere pari a 30.000 euro.
27. Importo da corrispondere al raggiungimento del 100% di predefiniti obiettivi aziendali annuali (valore target) oggettivi e specifici, definiti dal CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA su proposta ovvero con il parere favorevole del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione; l'importo spettante a titolo di quota variabile annua è riproporzionato ai parametri (under/over/target) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle policy di Gruppo.
28. La struttura Sostenibilità per la rilevanza d'impatto e la struttura Climate & Sustainability Risk Resilience per la rilevanza finanziaria.
29. L'elenco degli impatti, dei rischi e delle opportunità associati alle questioni di sostenibilità presentate agli organi di amministrazione, direzione e controllo sono riportate nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza* della Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

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

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

Inoltre, in ossequio alle citate Direttive, per le società indirettamente controllate dal MEF, comunica al richiamato Ministero, prima di procedere alla nomina dei componenti di tali organi, l'esito dell'istruttoria di carattere qualitativo e attitudinale dei potenziali candidati.

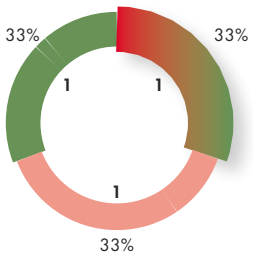
Collegio Sindacale

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

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

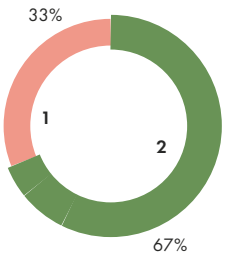
Quanto ai profili di diversità e all'esperienza in relazione ai settori, ai prodotti e alle ubicazioni geografiche dell'impresa riscontrabili nella composizione dell'organo di controllo per il periodo di riferimento, si evidenzia quanto segue:

DIVERSITÀ DI BACKGROUND



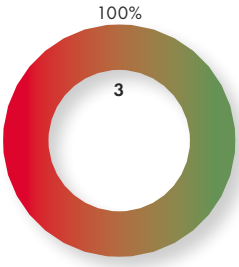
- Tributario
- Revisore Contabile Legale
- Contabilità Pubblica

DIVERSITÀ DI GENERE



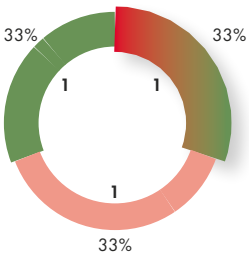
- Uomo
- Donna

DIVERSITÀ DI ETÀ



- 30 - 50
- >50

ESPERIENZA BUSINESS DEL GRUPPO



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

Quanto alle competenze, come risultanti all'atto di nomina, un componente risulta dirigente del MEF, mentre gli altri due vantano una solida esperienza nel mondo professionale. I due sindaci supplenti risultano entrambi dipendenti del MEF. Tutti i sindaci, effettivi e supplenti, sono laureati in Economia e Commercio ed iscritti nel Registro dei revisori legali dei conti.
Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS SpA e sul suo concreto funzionamento.
Con la qualifica acquisita da FS SpA di EIP nei termini già precedentemente citati, il Collegio Sindacale della Holding svolge anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, diversi dalla revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti ed alle sue controllate.
Nel corso del 2025 il Collegio Sindacale si è riunito 21 volte, con una durata media di 2 ore e 26 minuti e con una partecipazione dei sindaci del 95,24%. La presenza media dei Sindaci alle sedute consiliari tenutesi nel corso dell'esercizio (13 riunioni) è stata del 95,00%.

**

ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

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

Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi

Il Sistema di controllo interno e gestione rischi (SCIGR) è 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 idonee a consentire ai diversi attori coinvolti nel SCIGR di svolgere il ruolo loro affidato.
Un efficace SCIGR favorisce l'assunzione di decisioni consapevoli e tracciate e concorre ad assicurare il raggiungimento degli obiettivi di salvaguardia del patrimonio sociale, efficienza ed efficacia dei processi aziendali, l'affidabilità dell'informativa finanziaria e di quella di sostenibilità, 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 dei suddetti obiettivi. Ciò in quanto il SCIGR ha come obiettivo la mitigazione del rischio attraverso la gestione dello stesso, non la totale eliminazione del rischio intrinseco insito in ciascun processo gestionale e di controllo.
La Società utilizza il modello *"Controls – Integrated Framework"* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* nel 2013 (c.d. CoSO Report)[30], quale framework di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per l'implementazione, l'analisi e la valutazione del SCIGR.
Il SCIGR si articola nei seguenti tre livelli di controllo:

- I livello di controllo: diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi. Rientra in tale attività anche la verifica periodica dell'efficacia e dell'efficienza del disegno e dell'effettiva operatività dei controlli, al fine di: *i)* accertare che agiscano in funzione degli obiettivi ad essi assegnati, *ii)* verificare che siano adeguati rispetto ad eventuali cambiamenti intervenuti nella realtà operativa, *iii)* coglierne e promuoverne eventuali possibilità di miglioramento. La responsabilità di definire ed effettuare tali controlli è del Management che opera ad ogni livello della struttura organizzativa e si esplica nel quadro della gestione corrente;
- II livello di controllo: volto a monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi, nonché a monitorare l'adeguatezza e operatività dei controlli (posti a presidio dei principali rischi). Fornisce, inoltre, supporto al primo livello nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. È responsabilità di specifiche funzioni aziendali a cui sono affidati il

30. Integrato con "*Enterprise Risk Management Framework – Integrating with Strategy and Performance*" (c.d. CoSO ERM) per i processi di gestione del rischio.

monitoraggio e la gestione di particolari categorie di rischio quali a titolo esemplificativo, Data Protection, Compliance, Anti-Corruption e Dirigente Preposto;
- III livello di controllo: atto a fornire assurance indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e in generale sul SCIGR nel suo complesso. È responsabilità di unità indipendenti, diverse da quelle operative, quali l'Internal Audit.

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

Audit

La funzione Audit, attraverso attività di assurance, advisory, analisi e previsione, iniziative strategiche e ICT oriented, fornisce supporto all'organizzazione nel raggiungimento dei propri obiettivi, nella governance, nel risk management e nei processi di controllo, nei processi decisionali e di supervisione, nella costruzione della reputazione e della credibilità nei confronti degli stakeholder e nella capacità di perseguire l'interesse pubblico.
Nel Gruppo FS, il Responsabile della funzione Audit dipende gerarchicamente dal CdA, cui riferisce per il tramite del Presidente, che garantisce il raccordo tra la funzione Audit e l'organo collegiale. Tale posizionamento contribuisce al presidio di compiti e responsabilità senza interferenze. Il Comitato Controllo e Rischi di Società, ove presente, di concerto con il Presidente del CdA, monitora l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza della funzione Audit.
Il Responsabile della funzione Audit è nominato dal CdA, previo parere del CCR, ove presente, e sentito il Collegio Sindacale su proposta del Presidente del CdA, d'intesa con l'Amministratore Delegato. In FS SpA il Responsabile della funzione Audit (Chief Audit Officer, di seguito anche "CAO") è il dott. Alessandro Perrino.
La nomina del Responsabile della funzione Audit è a tempo indeterminato ed è soggetta a revoca, con le stesse modalità previste per la nomina. Il CAO è coinvolto nel processo di nomina e di revoca del Responsabile della funzione Audit delle società del Gruppo in qualità di Process Owner della Community Audit.
Il budget di funzione e la struttura di remunerazione del Responsabile della funzione Audit sono approvate dal CdA.
In coerenza con il Modello di Governance del Gruppo, l'assetto dell'Audit nel Gruppo prevede la presenza della funzione Audit in FS SpA, nelle Capofila di Business Unit e nelle altre Controllate Dirette di FS; per le restanti società del Gruppo le attività di internal auditing possono essere assicurate dall'istituzione della funzione o tramite accordi di service. Eventuali modifiche organizzative societarie sono preliminarmente condivise con il CAO.
La funzione Audit di FS SpA svolge un ruolo di indirizzo, coordinamento metodologico e controllo attuativo. Per l'esercizio 2025 la funzione Audit di FS SpA ha verificato, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli standard internazionali, l'operatività e l'adeguatezza del SCIGR attraverso un Piano di Audit annuale, secondo la metodologia definita. Infine, la funzione Audit di FS SpA ha redatto le relazioni periodiche, semestrali e annuali, oggetto di informativa al CdA di Società a cura del Presidente, per contribuire a una rendicontazione tempestiva, chiara e trasparente al fine di supportare il CdA nell'esercizio delle proprie responsabilità di supervisione.

Risk Management

La funzione Risk Management di Holding, collocata a diretto riporto della struttura "Anti-Corruption, Risk & Compliance", svolge funzioni di indirizzo e coordinamento delle attività di gestione dei rischi e delle opportunità relativi ai processi aziendali, alla pianificazione strategica e alla programmazione operativa, alle iniziative progettuali e quelle di allocazione del capitale (anche all'estero). In particolare, definisce e aggiorna il Framework di Risk Management del Gruppo FS, che individua il sistema complessivo di regole, strumenti e tassonomie adottati per la gestione del rischio da parte di tutte le società del Gruppo, attribuendo ruoli e responsabilità e definendo flussi informativi verso i vertici societari e di Gruppo, gli organi di governance e controllo, gli stakeholders esterni, i risk specialist ed i process owner. Costituisce referente funzionale di Gruppo per strutture/presidi/referenti di Risk Management delle società controllate.

Climate & Sustainability Risk Resilience

La funzione Climate & Sustainability Risk Resilience di Holding, collocata a diretto riporto della struttura "Anti-Corruption, Risk & Compliance", svolge funzioni di indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle attività per la gestione dei rischi fisici e di transizione legati ai cambiamenti climatici e degli altri rischi ESG rilevanti individuati ai sensi della Direttiva (UE) 2022/2464; in particolare la struttura definisce e aggiorna il Framework di Climate & Sustainability Risk Resilience, gli standard per l'attuazione di azioni di adattamento, anche al fine di assicurare gli adempimenti in materia di EU Taxonomy, e fornisce la reportistica agli organi di governance e controllo aziendali ed agli stakeholders interni. Costituisce referente funzionale di Gruppo per strutture/presidi/referenti di Climate & Sustainability Risk Resilience delle società controllate.

Anti-Corruption

La funzione Anti-Corruption di Holding, collocata a diretto riporto della struttura "Anti-Corruption, Risk & Compliance", assicura la definizione di strategie, indirizzi,

politiche, linee guida e standard di Gruppo in materia di anti-corruption; costituisce presidio di conformità per la prevenzione della corruzione, anche attraverso la verifica del soddisfacimento dei requisiti generali del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione, il relativo monitoraggio attuativo ed il reporting agli organi di governance e controllo. Costituisce referente funzionale di Gruppo per strutture/presidi/referenti di Anti-Corruption delle società controllate.

Data Protection

In ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2016/679 (*General Data Protection Regulation* – c.d. GDPR), il Gruppo FS applica un proprio modello di gestione (c.d. Framework di Data Protection) che definisce principi, ruoli e responsabilità per la protezione dei dati personali, nonché i relativi flussi informativi adottati dalle società del Gruppo.
Il Data Protection Officer (DPO) di FS SpA è un soggetto esterno nominato dal CdA di FS. Dal 2022 al 31 dicembre 2025 tale ruolo è stato ricoperto da Francesco Giorgianni. Dal 1° gennaio 2026 l'incarico è stato affidato, con durata annuale, a Giuseppe Alverone.
La funzione Data Protection di Holding, collocata a diretto riporto della struttura "Anti-Corruption, Risk & Compliance", assicura la definizione di strategie, indirizzi, politiche, linee guida e standard di Gruppo in materia di protezione dei dati personali, nonché il raccordo informativo fra il DPO di FS SpA e l'organizzazione aziendale. Costituisce referente funzionale di Gruppo per strutture/presidi/referenti di Data Protection delle società controllate.

Compliance

Il Gruppo FS applica un proprio modello di gestione della compliance (c.d. Framework di Compliance) che definisce l'architettura del Sistema di Gestione della Compliance nel Gruppo FS e individua gli obiettivi e i principi di riferimento per la gestione del rischio di Compliance. Tale Framework è costituito dall'insieme dei documenti che contengono i principi, gli indirizzi e le regole in materia di Compliance, quali:

- la Policy di Compliance, che indica i principi di riferimento per la gestione del rischio di compliance e definisce la relativa governance, attribuendo ruoli e responsabilità del processo di compliance ed evidenziando il ruolo di leadership del CdA;
- il Modello di Compliance, che descrive e disciplina le attività attraverso le quali le funzioni societarie attuano la gestione dei rischi di compliance;
- la Tassonomia degli ambiti di Compliance, che costituisce la mappa degli Ambiti di Compliance rilevanti per il Gruppo.

La funzione Compliance & 231 di Holding, collocata a diretto riporto della struttura "Anti-Corruption, Risk & Compliance", assicura la definizione di strategie, indirizzi, politiche, linee guida e standard di Gruppo in materia di conformità normativa.
Costituisce referente funzionale di Gruppo per strutture/presidi/referenti di Compliance delle società controllate.

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

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

La figura del Dirigente Preposto (DP) di FS SpA, istituita su richiesta dell'Azionista MEF nel 2007, è divenuta obbligatoria ex lege nel 2013, a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese[31], con conseguente piena applicazione dell'art. 154 bis del TUF. Ricopre attualmente il ruolo di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili di FS SpA il dott. Fabio Paris[32], Chief Financial Officer, in carica fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2026. Si evidenzia che a partire dall'esercizio 2024 al Dirigente Preposto di FS SpA sono state affidate anche le responsabilità di Attestazione in merito alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, di cui all' art. 154 bis, comma 5-ter, del TUF.
L'art. 16 dello Statuto di FS SpA prevede che: 1) il CdA nomini il DP, previo parere del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del CdA e non superiore a sei esercizi; 2) lo stesso debba possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli Amministratori e che venga scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i Dirigenti che abbiano maturato un'esperienza adeguata all'ampiezza e complessità dell'incarico.
I poteri e i mezzi per lo svolgimento dei compiti attribuiti al DP, nonché i flussi e le interrelazioni del DP con gli organi sociali, gli organi e le funzioni di controllo sono formalizzati nel Regolamento delle attività del Dirigente Preposto, approvato dal CdA del 2 agosto 2023.
Al fine di ottenere un rafforzamento ed una migliore efficacia nell'applicazione della norma, stante l'ampiezza e complessità del Gruppo FS, il CdA di Holding ha promosso, fin dal principio, la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali controllate. I DP risultano nominati nelle seguenti società controllate: RFI SpA, Trenitalia SpA, Anas SpA, FS Logistix SpA, Mercitalia Rail Srl, Busitalia-Sita Nord Srl, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, FS Sistemi Urbani SpA e FS Engineering SpA (già Italferr SpA).

31. A seguito di ciò, FS SpA ha assunto la configurazione di Ente di interesse Pubblico (EIP), di cui all'art.16 del D.Lgs. 39/2010, in quanto società "Emittente Strumenti finanziari quotati".
32. Nominato dal CdA FS del 29 ottobre 2024, previo parere favorevole del Collegio Sindacale.

Descrizione delle 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).

Lo SCIGR sull'informativa finanziaria ha l'obiettivo di fornire una ragionevole certezza sull'attendibilità, accuratezza, affidabilità e tempestività dell'informativa medesima, nel rispetto di quanto statuito dai principi contabili di riferimento.
Il Dirigente Preposto di Holding definisce ed aggiorna il Modello di Controllo Interno sull'Informativa Finanziaria del Gruppo (c.d. "Modello 262") in funzione della configurazione organizzativa, operativa e di Governance del Gruppo stesso, oltre che del quadro normativo (art. 154-bis e ss. TUF) e degli standard di riferimento internazionali (CoSO Report). Il DP di Holding definisce gli standard delle procedure amministrativo–contabili, fiscali e sull'informativa di sostenibilità, le metodologie di verifica dell'adeguatezza ed effettiva operatività dei controlli, fornisce le istruzioni per il rilascio delle Attestazioni inerenti al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria integrate con gli aspetti di sostenibilità, supervisionando la corretta implementazione degli indirizzi forniti all'interno del Gruppo. I DP delle controllate implementano e manutengono il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria societaria garantendo flussi di interscambio continui con il DP di Holding. In considerazione anche delle novità normative in tema di sostenibilità e con la finalità di potenziare ulteriormente l'efficacia ed efficienza del sistema dei controlli interni, il Modello 262 del Gruppo è stato aggiornato intervenendo, in particolare, sulla semplificazione ed ottimizzazione dell'architettura delle PAC, sul potenziamento delle attività di monitoraggio oltre che sull'integrazione con gli aspetti di controllo sull'informativa di sostenibilità (Modello approvato dal CdA di FS SpA del 22 gennaio 2026).
Il Modello 262 del Gruppo si caratterizza per i seguenti principali aspetti:

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

Ai fini dell'efficienza del sistema dei controlli complessivo, il Modello 262 si coordina, pertanto, con gli altri modelli di controllo presenti nel Gruppo quali, ad esempio, i Modelli Tax Control Framework (TCF), sull'Informativa di Sostenibilità e Anti-Corruzione. In tale ottica, i controlli 262 (cd. multicompliance) con rilevanza di presidio di rischi fiscali, di sostenibilità e/o anticorruzione sono codificati come tali e partecipano alle diverse fasi del processo 262. I controlli e le procedure 262 costituiscono, inoltre, presidi ai fini dei Modelli 231 societari.
Come previsto dal Modello 262 (*"GR_PY_ Modello di Controllo Interno e Gestione dei Rischi sull'Informativa Economica Finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane_n.43_v.02"*), il processo di controllo sull'informativa finanziaria si articola nelle seguenti fasi:
(1) definizione delle Direttive Amministrativo Contabili, che rappresentano le linee di indirizzo/requisiti minimi di controllo a presidio dei rischi di errata informativa finanziaria, frode, e dei rischi fiscali, da rispettare a cura di tutte le controllate incluse nel perimetro di consolidamento del Gruppo. Sono definite per i principali processi e sono emanate a cura del DP di Holding;
(2) Entity Level Control, che consistono nell'attività di monitoraggio delle componenti strutturali del SCIGR attraverso lo svolgimento di verifiche documentali sui controlli a livello di entità. Si applicano, con logiche rotative, alle controllate incluse nel perimetro di consolidamento;
(3) definizione del perimetro 262, la definizione delle cd. "imprese rilevanti" viene effettuata su base annuale, applicando specifici criteri quantitativi - basati sulla contribuzione in termini percentuali delle singole società a determinati valori del bilancio aggregato - eventualmente integrati da valutazioni di natura qualitativa. Per tali imprese è prevista l'applicazione piena del Modello ed eventualmente l'introduzione della figura del Dirigente Preposto. Per le società così individuate sono identificati i processi significativi, ossia quelli che contribuiscono alle voci di bilancio per importi superiori a prefissate soglie percentuali dell'utile lordo o del patrimonio netto aggregato, tenuto conto, ove opportuno, di ulteriori elementi qualitativi.
Per le restanti imprese, qualora siano presenti uno o più processi significativi che incidano sulle voci di bilancio oltre determinate soglie percentuali dell'EBITDA o del patrimonio netto aggregato, è prevista un'applicazione selettiva del Modello (c.d. "imprese parzialmente rilevanti"). Le altre imprese, non rilevanti o parzialmente rilevanti, applicano il Modello con riferimento ai citati punti (1) e (2);
(4) definizione del Piano di Attività 262 del Gruppo, predisposto su base annuale, a cura dello staff del DP di Holding in collaborazione con gli staff dei DP di Sub-Holding e con le strutture competenti delle altre società del Gruppo. Il Piano descrive le attività afferenti al processo 262 – tra cui l'individuazione delle società incluse nel perimetro, il fabbisogno di copertura

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

Modelli di Gruppo:

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

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

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

Nel corso del 2025, il Gruppo FS ha aggiornato il Modello di controllo interno sull'informativa di sostenibilità (di seguito anche "Modello di controllo di sostenibilità"), in linea con le più recenti evoluzioni normative introdotte dalla Direttiva UE 2022/2464 "CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive"), dal D.lgs. 125/2024 e con gli standard internazionali in tema di sistema di controllo interno (*CoSO Internal Control Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* e successiva guida *Achieving Effective Internal Control over Sustainability Reporting, ICSR*). Il Modello, inserito nel più ampio Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR) definisce, in sinergia con gli altri Modelli di controllo aziendali, il processo e l'approccio metodologico per l'istituzione, il mantenimento, il monitoraggio e la valutazione del sistema di controllo che sovrintende la redazione della Rendicontazione consolidata di sostenibilità di Gruppo. La governance del Modello di controllo interno sull'informativa di sostenibilità è affidata al Dirigente Preposto di Holding, che ne è responsabile per la definizione, aggiornamento e valutazione, supportato per il presidio e la gestione operativa dalla funzione Sustainability Reporting Control & Compliance di Holding.

Il Modello di controllo interno sull'informativa di sostenibilità, in un'ottica di economia, integrazione ed efficienza organizzativa, ferma restando la sua autonomia giuridica e funzionale, beneficia, ove applicabili, dei presidi, dei processi e delle metodologie già implementate attraverso il Modello 262. In tale contesto, il Modello di sostenibilità mutua le medesime fasi del Modello 262, come descritto nel paragrafo precedente, configurando un processo unico e applicabile ad entrambe le aree, fatta eccezione per la fase relativa alle Direttive Amministrativo-Contabili, che rimane propria ed esclusiva del Modello 262. Al contempo, il Modello di sostenibilità si caratterizza per alcune specifiche peculiarità, in particolare con riferimento ai criteri di scoping, alle modalità di valutazione dei rischi e alle strutture operative coinvolte, come di seguito descritto. La fase di Scoping, finalizzata a definire il perimetro di applicazione del Modello, assicura un'adeguata copertura dei processi, degli elementi informativi (KPI) e delle società del Gruppo FS che contribuiscono alla Rendicontazione di sostenibilità, in una logica risk-based. La fase di Risk & Control Assessment basata, analogamente al Modello 262, sui criteri di impatto e probabilità, è sviluppata secondo una metodologia di valutazione specifica, coerente con la diversa natura dei rischi di sostenibilità. La definizione delle procedure sull'informativa di sostenibilità (PIS) che descrivono i processi propedeutici o funzionali alla Rendicontazione di sostenibilità, adottando gli standard e le metodologie previste dal Modello 262. Le PIS prevedono controlli volti a presidiare i rischi di sostenibilità e disciplinano le responsabilità dei soggetti coinvolti, i flussi di comunicazione tra i vari owner e gli applicativi informatici utilizzati. Tali procedure si distinguono in due tipologie principali: PIS di società, afferenti ai singoli processi/informativa di ciascuna società e PIS trasversali, applicabili a più società del Gruppo e riferite a controlli standardizzati. Infine, altra peculiarità del Modello di sostenibilità è afferente alle Verifiche generali che gli utenti inseritori e approvatori effettuano sui dati e le informazioni dichiarate nel sistema di sostenibilità, ESGeo, al fine di presidiare l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle istruzioni di rendicontazione per ciascun indicatore.

Il Modello di controllo di sostenibilità è di natura risk based, ovvero orientato a definire le priorità e modulare i diversi interventi in base alle valutazioni dei rischi relativi ai dati e alle informazioni di sostenibilità. I rischi relativi alla Rendicontazione consolidata di sostenibilità sono intesi come quelle situazioni, azioni o eventi, il cui verificarsi può minare, in varia misura, la conformità e l'attendibilità della rendicontazione stessa, incidendo sulle "Caratteristiche qualitative delle informazioni" previste dall'ESRS 1 Appendice B. Fin dalla fase iniziale di scoping, il Modello individua il proprio perimetro di applicazione attraverso un'analisi e una clusterizzazione dei processi e degli elementi informativi. Questa attività si basa su un modello di scoring che utilizza specifici driver di rischio e di rilevanza, nonché sull'analisi delle società in base al loro contributo significativo al processo o al valore consolidato di Gruppo. Successivamente, nella fase di mappatura dei processi, i rischi vengono analizzati e valutati secondo due parametri: impatto e probabilità. Entrambi sono misurati su una scala qualitativa (alto, medio, basso) e la loro combinazione consente di classificare i rischi da critici a trascurabili. La valutazione dell'impatto si fonda su driver che considerano la priorità rispetto alla corretta rappresentazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti (IROs) in relazione alle risultanze della Doppia Rilevanza, in base alla connessione con la strategia di sostenibilità e all'eventuale connessione

con i dati finanziari. La probabilità, invece, viene stimata tramite driver che analizzano la complessità della raccolta delle informazioni (metodologie, stime, etc.), la granularità degli owner dell'informazione, la presenza di osservazioni pregresse da parte della società di revisione, la storia di errori materiali e il livello di automazione dei processi. Oltre ai parametri quantitativi, la valutazione dei rischi può essere integrata da elementi qualitativi, utili a intercettare fattori di rischio specifici o aspetti strategici che potrebbero influire sull'accuratezza, affidabilità e completezza della rendicontazione di sostenibilità. Questo sistema consente di indirizzare le risorse e i controlli sulle aree a maggior rischio, garantendo la conformità agli ESRS e la qualità dell'informativa di sostenibilità.
Per mitigare i rischi di sostenibilità, il Modello prevede il seguente sistema di controlli. I Process Level Controls (PLCs) sono controlli che possono essere applicati sia lungo l'intero processo end-to-end (generazione, rilevazione, raccolta, aggregazione, calcolo e validazione dei dati) sia nella fase finale di closing (aggregazione, calcolo e validazione dei dati). Sono inoltre previste apposite Verifiche generali sui dati/informazioni di sostenibilità rendicontate tramite il sistema ESGeo.
Infine, in coerenza con il Modello 262, è prevista l'applicazione degli Entity Level Controls (ELC) e del Modello di Gruppo "ITGC - Information Technology General Controls".

Modello di Governo della Sostenibilità

Il Modello di Governo della Sostenibilità (MdS) definisce la governance e disegna i processi di gestione con cui FS intende garantire il presidio integrato delle tre dimensioni della sostenibilità (governance, sociale e ambientale), promuovendone l'integrazione nella gestione d'impresa del Gruppo. Attuando il MdS la Holding definisce, quindi, un sistema a supporto del miglioramento continuo del profilo di sostenibilità delle società del Gruppo e delle rispettive organizzazioni, nel rispetto dell'autonomia, delle peculiarità e delle esigenze gestionali specifiche di ciascuna società.
Il MdS si applica a tutti i processi di indirizzo e coordinamento svolti da FS SpA e coinvolge tutte le società del Gruppo, controllate dirette e indirette nazionali ed estere, in un'ottica di creazione di valore a lungo termine per tutti gli stakeholder.
L'accountability del Modello è attribuita al Consiglio di Amministrazione, supportato dal Comitato endoconsiliare di Sostenibilità (CdS) per le decisioni relative ai profili di sostenibilità connessi alle attività di FS e alle sue dinamiche di interazione con il mondo degli stakeholder.
A presidio dell'integrazione strategica opera, inoltre, il Comitato Strategie di Sostenibilità (CSS), con la partecipazione degli Amministratori Delegati delle società Capofila delle Business Unit, che promuove l'integrazione delle best practice ESG nelle strategie del Gruppo. Il Comitato si avvale di un Integrated Project Team (IPT) composto dai Responsabili di sostenibilità delle società Capofila delle Business Unit, con il compito di tradurre gli indirizzi strategici in piani e progetti operativi. La Struttura Sostenibilità di Gruppo assicura, infine, il raccordo tra il CSS e il CdS.

Tax Control Framework

FS SpA, sensibile all'esigenza di garantire la promozione di una cultura aziendale improntata a principi di onestà, correttezza e rispetto della normativa tributaria, a tutela della propria reputazione ha aderito, insieme alle sue principali controllate[33] Trenitalia SpA, RFI SpA, Anas SpA e FS Sistemi Urbani SpA al regime di Adempimento collaborativo (Cooperative Compliance) di cui al D. Lgs. 5 agosto 2015, n.128.
L'ammissione al regime richiede l'adozione, nel più ampio contesto del sistema di governo aziendale e di controllo interno, di un efficace sistema di controllo del rischio fiscale ("Tax Control Framework") declinabile nelle seguenti categorie:

- rischio adempimento, quale rischio di omessa o non corretta esecuzione dell'adempimento tributario;
- rischio interpretativo, quale rischio di erronea interpretazione della normativa tributaria;
- rischio frode fiscale, quale rischio di commissione di reati tributari di natura fraudolenta, in conseguenza di condotte rilevanti poste in essere da soggetti terzi.

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

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

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

- la struttura Planning & Control garantisce la gestione del processo di pianificazione di medio-lungo termine per la definizione del Budget e del Piano Industriale di Gruppo e cura il relativo monitoraggio e controllo

33. L'adesione al regime di Adempimento collaborativo decorre dal periodo di imposta 2017 per Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA, dal periodo di imposta 2023 per Anas SpA e dal periodo di imposta 2024 per FS Sistemi Urbani SpA.

di attuazione;
- attraverso l'attività di Controllo di Gestione, con particolare focus sugli avanzamenti di consuntivo e sulle analisi degli scostamenti, al fine di individuarne le eventuali cause, promuovendo gli opportuni interventi correttivi e valutando le prestazioni dei soggetti responsabili secondo il modello di controllo per responsabilità (Management by Objectives).

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

Società di Revisione legale dei conti

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

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

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

Altre pratiche di Governo societario

Il Codice Etico

Il Codice Etico del Gruppo FS, aggiornato con delibera del CdA del 24 febbraio 2026, rappresenta la "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie responsabilità ed impegni etico/sociali verso gli stakeholders interni ed esterni. Il Codice Etico del Gruppo FS, che le società del Gruppo sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi CdA, impegna gli Organi sociali, il management, il personale e tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, instaurino con le società del Gruppo rapporti e relazioni. Nel Codice sono indicati i valori fondamentali del Gruppo, gli standard di comportamento e il sistema di attuazione e controllo per il rispetto del Codice Etico.
Al Codice Etico è data ampia diffusione sui siti intranet ed internet del Gruppo FS. L'osservanza delle norme in esso previste è parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale e, inoltre, i contratti stipulati dalle società del Gruppo prevedono l'adesione dei terzi ai principi in esso contenuti.

Trattamento delle informazioni societarie

Il trattamento delle informazioni societarie all'interno del Gruppo FS avviene in conformità a quanto disposto dal Regolamento UE 569 del 2014 Market Abuse Regulation (MAR) come emendato dal Regolamento (UE) 2024/2809, volto al contrasto dei fenomeni di abusi di mercato.
Nel corso del 2025, in coerenza con le vigenti disposizioni aziendali, è proseguita l'attività inerente al trattamento delle informazioni societarie, iniziata nel 2016 con l'adozione da parte del CdA di FS SpA del documento normativo interno, denominato - a seguito dell'ultima modifica intervenuta in data 4 agosto 2025 - Linea Guida e Procedura "Gestione e trattamento delle Informazioni Privilegiate del Gruppo FS" (Regolamento Insider).
Al fine di prevenire il rischio che sull'azienda ricadano responsabilità, in seguito a comportamenti adottati da soggetti interni o ad essa correlati, derivanti dalla diffusione, in modo intempestivo o prematuro, di dati e informazioni di natura privilegiata e/o riservata, il Regolamento Insider definisce, pertanto, i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità sul trattamento e la gestione delle informazioni privilegiate e riservate del Gruppo ed è rivolto a soggetti quali gli Amministratori, i Sindaci e i dipendenti di FS e delle sue controllate, i consulenti, nonché tutti coloro che per ragioni di ufficio o professionali hanno accesso regolarmente oppure occasionalmente ad informazioni di natura privilegiata/riservata (c.d. insider). In applicazione del Regolamento Insider ed in conformità con la MAR, FS oltre ad essersi dotata della suddetta procedura, dal 2018 ha adottato un "Codice di comportamento per

l'identificazione dei soggetti Internal Dealing e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS" (Codice Internal Dealing) emendato lo scorso 9 luglio 2025, che disciplina gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità di soggetti, quali i membri del CdA, i Sindaci Effettivi ed i Chief Officer di FS, nonché tutti gli altri soggetti che, previamente individuati dall'AD di FS, abbiano regolare accesso ad informazioni privilegiate concernenti, direttamente o indirettamente, FS e detengano il potere di adottare decisioni di gestione che possano incidere sull'evoluzione futura e sulle prospettive della Società. Analoghi obblighi ricadono anche sulle c.d. Persone Strettamente Legate ai soggetti di cui sopra.

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

Le Linee Guida per l'applicazione del D.Lgs. n. 231/2001 nel Gruppo FS del 31 ottobre 2023, che hanno sostituito le precedenti procedure in materia a partire dal 2002, promuovono l'adozione e l'efficace attuazione di Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 da parte delle società del Gruppo FS, e l'istituzione di un Organismo di Vigilanza dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo.
Le citate Linee Guida specificano i criteri di composizione (collegiali o monocratici sulla base della complessità dell'azienda) e nomina dell'OdV, i requisiti e le cause di ineleggibilità, decadenza e revoca dei suoi membri nonché i relativi flussi informativi. Con particolare riferimento ai flussi informativi verso l'OdV, a dicembre 2022 FS ha formalizzato in apposita procedura i ruoli, le responsabilità, la periodicità e le modalità operative del processo di gestione di tali flussi.
Inoltre, le Linee Guida prevedono che l'OdV sia composto da: (i) almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali - in possesso di specifiche competenze sul D. Lgs. 231/2001 - viene nominato Presidente, e (ii) dal responsabile della funzione aziendale Internal Audit in carica o da un altro soggetto di provenienza esterna al Gruppo. Un componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere individuato in un membro del Collegio Sindacale.
L'OdV di FS attualmente in carica è composto dai tre membri esterni, Maurizio Bortolotto, con ruolo di Presidente, Liliana Cataldi e Desirèe Fondaroli ed è stato nominato dal CdA del 20 dicembre 2023 per la durata di tre anni.
La funzione Compliance & 231 di FS assicura, anche interfacciando le competenti strutture aziendali, l'aggiornamento periodico del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di FS, da ultimo aggiornato il 24 febbraio 2026.
Inoltre, in linea con quanto previsto dalle best practice in materia, nel corso del 2023 FS SpA si è dotata di un *International Compliance Program*, ossia uno strumento per le società estere del Gruppo finalizzato a promuovere comportamenti basati sui principi di lealtà, correttezza, onestà e integrità attraverso la definizione di misure volte a prevenire, mitigare e gestire i rischi di responsabilità d'impresa, da adottare nel rispetto della normativa locale di riferimento.
Il Modello 231 di FS SpA (Parte Generale) e l'*International Compliance Program* sono pubblicati, nella versione in italiano e inglese, nella pagina web "Etica, Compliance e Integrità" del sito web istituzionale, ove sono previste sezioni dedicate al Codice Etico, al Modello 231, al Framework e alla Policy Anti-Corruption, al Programma di Compliance Antitrust e al Sistema di gestione delle segnalazioni – whistleblowing, e sono oggetto di periodiche iniziative di formazione.

Sistema di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione

ESRS G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese
ESRS G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

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

- documenti a valenza di Gruppo: Codice Etico e Policy Anti-Corruption;
- documenti a valenza societaria: Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e Modello di Gestione Anti-Corruption[34].

La Policy Anti-Corruption[35] (Policy), il cui recepimento è obbligatorio per tutte le società del Gruppo FS sottoposte a direzione e coordinamento di FS, definisce e comunica la strategia di prevenzione e contrasto della corruzione del Gruppo, improntata al principio "zero tolerance for corruption", con l'obiettivo di:

- uniformare ed integrare in un quadro unitario per le società del Gruppo, italiane ed estere, i principi e i presìdi di prevenzione e contrasto della corruzione;
- elevare la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che le persone del Gruppo, ovunque operino (anche all'estero), e i terzi con cui il Gruppo

34. Il Modello di Gestione *Anti-Corruption* è stato pubblicato nella sua prima edizione (2018) con la denominazione "*Anti-Bribery & Corruption management system*".
35. La *Policy Anti-Corruption* è stata approvata il 6 luglio 2022 dal CdA di FS ed aggiornata con delibera consiliare del 27 febbraio 2024.

instaura relazioni professionali o d'affari (fornitori, business partner, consulenti, ecc.) sono chiamati ad osservare.

La Policy vincola infatti anche i terzi che interagiscono con le società del Gruppo. Per assicurarne la piena conoscibilità e imporne l'osservanza da parte di tutti i destinatari, è pubblicata, anche in lingua inglese, sui siti internet ed intranet delle società e richiamata nei format dei contratti con i terzi e negli standard dei contratti di lavoro attraverso una specifica clausola.

La Policy contiene principi di controllo trasversali e standard di comportamento per 14 aree considerate più esposte a rischio:

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

Il Gruppo FS non ammette comportamenti in contrasto con i princìpi, le prescrizioni ed i divieti della Policy e della normativa anticorruzione applicabile, prevedendo, in caso contrario, l'irrogazione di sanzioni disciplinari e l'adozione di rimedi contrattuali.

Il Modello di Gestione Anti-Corruption (Modello AC)[36] dà attuazione, a livello societario, alle strategie definite nella Policy, adeguandole allo specifico contesto giuridico ed operativo di riferimento: attraverso il Modello AC, le società del Gruppo individuano, anche sulla base di mirati risk assessment, le proprie aree a rischio e i connessi strumenti di prevenzione, di controllo e organizzativi.

Il Modello AC prevede, tra l'altro, lo svolgimento di risk assessment anticorruzione periodici e di attività di monitoraggio, e richiede l'implementazione di specifici piani a mitigazione dei rischi e delle criticità rilevati.

Gli standard di comportamento individuati nei documenti anti-corruption sono recepiti nelle disposizioni aziendali, così da rendere più immediata l'individuazione delle regole da rispettare nello svolgimento delle attività ed agevolarne l'applicazione. Le disposizioni aziendali rilevanti ai fini anticorruzione riportano in apertura il flag "Anti-Corruption" e individuano i soggetti destinatari (Società, dipendenti e/o terzi) e il processo di riferimento.

Le funzioni Anti-Corruption societarie curano il reporting in materia agli organi di governance e controllo aziendali ed agli stakeholder interni come individuati nel Modello AC.

Nel 2024 il sistema di gestione della prevenzione della corruzione di FS ha ottenuto la certificazione di conformità allo standard internazionale UNI ISO 37001:2016. La certificazione ha validità triennale ed è sottoposta ad audit di mantenimento annuali da parte dell'Ente di Certificazione[37].

ESRS G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva

Per l'esercizio 2025 non sono stati registrati casi di corruzione accertata con sentenza di condanna definitiva né sono state disposte sanzioni pecuniarie ex D.Lgs. 231/2001 a carico delle società del Gruppo per fatti di tale tipologia.

Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing

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

Il Gruppo FS attua un processo di gestione delle segnalazioni riguardanti le società del Gruppo inviate da persone del Gruppo FS o da Terzi.

FS ha adottato la Procedura per la Gestione delle Segnalazioni, aggiornata da ultimo nel 2023 in conformità al D.lgs. 10 marzo 2023 n. 24 in materia di whistleblowing, che costituisce un atto di direzione e coordinamento a valenza di Gruppo ad applicabilità diretta per le società controllate italiane e ad applicabilità con integrazione per le società controllate estere. La Procedura disciplina, a livello di Gruppo, la ricezione, l'analisi e il trattamento delle segnalazioni (anche anonime) su fatti che possano integrare: (i) violazioni del Codice Etico e/o del Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o della Policy Anti-Corruption e del Modello di Gestione Anti-Corruption e/o delle normative interne aziendali in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS; (ii) illeciti amministrativi, contabili, civili o penali; (iii) condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. n. 231/01; (iv) violazioni del diritto dell'Unione Europea e ulteriori condotte illecite ai sensi del D.lgs. n. 24/2023.

Le segnalazioni possono essere inviate, anche in forma anonima, al Comitato Etico e Segnalazioni e/o all'OdV di FS attraverso i seguenti canali di trasmissione: (i) piattaforma informatica, accessibile dai siti internet societari e dalla intranet aziendale; (ii) posta ordinaria; (iii) posta elettronica; (iv) linea telefonica con sistema automatico di risposta (Interactive Voice Response) con

36. Il Modello AC di FS è stato aggiornato con "SO_P_Modello di Gestione Anti-Corruption di Ferrovie dello Stato Italiane_n.76_v.02" del 14 novembre 2025.
37. Il primo audit di mantenimento è stato svolto, con esito positivo, a novembre 2025.

registrazione e contraffazione della voce, integrata nella piattaforma informatica; (v) verbalmente, mediante dichiarazione rilasciata dal segnalante, in apposita audizione, al Comitato Etico e Segnalazioni/all'OdV di FS, riportata a verbale e sottoscritta dal segnalante.
La piattaforma informatica costituisce lo strumento preferenziale per l'invio e la gestione delle segnalazioni, in quanto maggiormente idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del Segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni. Tramite la piattaforma è possibile inviare una segnalazione, modificare o aggiornare una segnalazione inviata, consultare lo stato di una segnalazione inviata e ricevere riscontro sul seguito dato alla segnalazione. La piattaforma consente di: (i) separare i dati identificativi del Segnalante dal contenuto della segnalazione, prevedendo l'adozione di codici sostitutivi dei dati identificativi, in modo che la segnalazione possa essere processata in modalità anonima; (ii) mantenere riservato il contenuto della segnalazione durante l'intera fase di gestione della stessa, consentendo l'accesso ai soli soggetti autorizzati; (iii) adottare protocolli sicuri per il trasporto dei dati in rete nonché l'utilizzo di strumenti di crittografia per il contenuto della segnalazione e dell'eventuale documentazione allegata; (iv) interagire con il segnalante, garantendone l'anonimato.
I canali di trasmissione, ivi incluso il link di accesso alla piattaforma, sono elencati nella Procedura per la Gestione delle Segnalazioni e pubblicati sul sito internet e nella intranet aziendale nella sezione dedicata alla "Gestione delle segnalazioni – whistleblowing" (sul sito internet all'interno della pagina "Etica, compliance e integrità").
L'attività di gestione delle segnalazioni è di competenza del Comitato Etico e Segnalazioni e/o dell'OdV, quest'ultimo con riferimento alle segnalazioni di potenziale rilevanza 231; entrambi gli organismi sono supportati da una struttura della funzione Audit con personale specificatamente formato. In particolare, alla ricezione di una segnalazione attraverso i canali dedicati, il Comitato Etico e Segnalazioni e/o l'OdV, avviano, ove ne ricorrano i presupposti, le relative attività istruttorie e di accertamento, che devono concludersi in tempi congrui.
Le attività di verifica sono svolte con il supporto dell'Audit - funzione di controllo di terzo livello a riporto del Presidente del CdA - affinché possano essere assunte, ove necessarie, opportune azioni correttive, avviati eventuali procedimenti disciplinari ovvero intraprese altre iniziative considerate adeguate. Al Segnalante è fornito riscontro, entro tre mesi dalla data dell'avviso di ricevimento della segnalazione, attraverso i previsti canali comunicativi, in merito al seguito dato o che si intende dare alla segnalazione.
Le segnalazioni concernenti una o più società del Gruppo sono trasmesse ai competenti organi della società interessata per i relativi accertamenti.
In FS sono previste le seguenti forme di tutela del Segnalante: (i) viene garantita la riservatezza dell'identità del segnalante dalla ricezione della segnalazione; (ii) è vietata (e sanzionata per quanto consentito dai poteri e facoltà della società) ogni forma diretta o indiretta di provvedimenti e comportamenti ritorsivi o discriminatori adottati nei confronti del segnalante in conseguenza della segnalazione, inclusi quelli omissivi, anche tentati o minacciati, nonché quelli rivolti a terzi connessi al segnalante, quali parenti, colleghi, soggetti giuridici di cui i segnalanti sono proprietari o per cui lavorano, che operano in un contesto lavorativo collegato al Gruppo FS. Le tutele sopra descritte sono garantite ai segnalanti anche nel caso in cui la segnalazione non si sia poi rivelata fondata, salvo il caso di segnalazione effettuata con dolo o colpa grave, oltre che al personale che ha collaborato alle attività di accertamento sui fatti segnalati.
Per assicurare che non siano poste in essere ritorsioni nei confronti del Segnalante anche a distanza di tempo dalla segnalazione, per i dipendenti del Gruppo FS viene attivato da parte del Comitato Etico e Segnalazioni/OdV un monitoraggio della situazione lavorativa del Segnalante per un periodo di due anni dalla data della segnalazione.
La società tutela anche i diritti delle Persone Coinvolte, innanzitutto assicurando, per garantire l'appropriata riservatezza, che ogni comunicazione relativa alla loro identità segua rigorosamente il criterio "need to know".
Periodicamente sono promosse iniziative di formazione sul whistleblowing rilasciate su piattaforma di e-learning per tutto il personale del Gruppo con test finale di apprendimento.
Alla procedura è assicurata la massima diffusione tramite pubblicazione in versione integrale nella intranet aziendale e in versione sintetica sul sito internet istituzionale, sia in italiano che in inglese. All'atto dell'assunzione è reso noto ai dipendenti il percorso per consultare la procedura sulla intranet aziendale.

Programma di Compliance Antitrust

Il Gruppo FS, consapevole del valore della concorrenza (sia a livello europeo, che nazionale) quale elemento determinante e strategico della cultura e della politica aziendale, il cui rispetto costituisce uno dei principi ispiratori del Codice Etico di Gruppo, è costantemente impegnato nell'implementazione del Programma di Compliance Antitrust di Gruppo (Programma), da ultimo aggiornato con DdG n. 69 v.01 del 26 aprile 2024 "Policy Antitrust del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" (Policy Antitrust), in coerenza con il modello di Governance del Gruppo FS vigente. Il Programma si compone di una serie di regole, standard di comportamento e di attività ed è vincolante per tutte le società del Gruppo, che sono tenute a declinarle nella rispettiva realtà aziendale, adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia. In particolare, costituiscono parte integrante del Programma, il Manuale di Compliance Antitrust e il Codice di Condotta Antitrust,

in cui vengono rispettivamente descritti i limiti imposti dalla normativa antitrust nazionale ed europea e declinate in modo semplice e chiaro le principali regole di condotta che ogni dipendente del Gruppo FS è tenuto ad osservare al fine di garantire il pieno rispetto della disciplina antitrust.
Tra i pilastri del Programma, rileva l'attività di formazione periodica, finalizzata alla sensibilizzazione del personale del Gruppo FS sulle tematiche antitrust. In attuazione di quanto previsto dalla Policy Antitrust, l'Organismo Responsabile si occupa di predisporre e somministrare al personale del Gruppo FS la formazione d'interesse trasversale per il Gruppo. A tal fine, ha: (i) predisposto e reso disponibile a tutte le società del Gruppo FS un percorso formativo e-learning obbligatorio in materia di concorrenza e appalti pubblici, dedicata al personale delle funzioni acquisti e appalti delle società del Gruppo FS; (ii) organizzato ed erogato, in collaborazione con le strutture Affari Regolatori e Antitrust delle società Capofila di Business Unit, una sessione formativa in merito ai profili regolatori e antitrust della Governance del Gruppo FS, dedicata al personale delle società del Gruppo FS; (iii) erogato una sessione formativa in merito alla gestione di informazioni sensibili nell'ambito di gruppi societari verticalmente integrati, dedicata al personale di FS SpA. La formazione periodica dedicata a specifiche tematiche di interesse per le singole società del Gruppo è altresì demandata alle funzioni antitrust delle società Capofila di Business Unit di competenza, le quali possono predisporre appositi seminari formativi.

Parti Correlate

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

- una Policy di Gruppo, da ultimo aggiornata con delibera del CdA del 24 febbraio 2026, che definisce il processo di identificazione, approvazione ed esecuzione delle Operazioni con Parti Correlate, specificando i principi, i ruoli e le responsabilità a cui gli organi e le strutture aziendali di FS e delle società da quest'ultima controllate devono attenersi per assicurare la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle Operazioni;
- una PAC di Gruppo che disciplina gli aspetti amministrativo-contabili dell'informativa sulle Operazioni con Parti Correlate da rendersi in sede di redazione della Relazione finanziaria annuale e semestrale, nonché i flussi informativi verso le competenti strutture delegate alla redazione dei citati documenti, al fine di assicurare l'adeguatezza e la correttezza sostanziale dell'informativa di bilancio stessa.

Comitati non Consiliari

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

- il *Comitato Etico e Segnalazioni*[38] è un organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del Codice Etico del Gruppo, come da delibera del CdA di FS SpA;
- il *Comitato Pari Opportunità* del Gruppo è un organismo aziendale bilaterale e paritetico, istituito dal CCNL, che ha lo scopo di promuovere iniziative e azioni positive finalizzate ad offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia. È articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali;
- il *Comitato Guida Parità di Genere del Gruppo FS* a cui è affidato il compito di garantire la definizione della politica per la Parità di Genere del Gruppo FS compliant con la normativa di riferimento, assicurarne l'efficace adozione e la continua applicazione;
- il *Comitato Strategie di Sostenibilità*, istituito per garantire l'integrazione delle best practice di sostenibilità nelle strategie aziendali del Gruppo e promuove i principi e i valori dello sviluppo sostenibile;
- il *Green Bond Working Committee*, istituito per individuare nuovi progetti *eligible* ai sensi del Green Bond Framework di FS SpA e monitorare la persistenza, in capo a quelli individuati, dei criteri di finanziabilità attraverso green bond;
- il *Comitato Executive AI Sponsorship* è l'organo che promuove l'adozione dell'Intelligenza Artificiale (AI) all'interno del Gruppo FS, definendo modalità, principi e valori da perseguire nell'integrazione delle soluzioni AI;
- il *Comitato Etica & Compliance AI* è l'organo chiamato a intervenire nei processi di sviluppo e/o adozione dell'Intelligenza Artificiale del Gruppo FS, al fine di garantire la coerenza con i Principi Etici AI adottati dal Gruppo, nonché il rispetto del quadro normativo di riferimento per l'Intelligenza Artificiale, recepito all'interno delle policy e procedure aziendali;
- il *Comitato Executive per l'Innovazione* a cui è

38. Il 25 febbraio 2026 il nome del Comitato Etico e Segnalazioni è stato aggiornato in quello (peraltro originario) di Comitato Etico.

affidato il compito di promuove l'innovazione all'interno del Gruppo FS, definendo modalità, principi e valori da perseguire nella diffusione di iniziative innovative.

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

Tutela dei Diritti Umani

Il Gruppo FS promuove la tutela dei diritti umani tra i suoi stakeholder, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization. Il Gruppo, in particolare, promuove ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrasta ogni comportamento discriminatorio o lesivo della persona, previene qualsiasi forma di lavoro irregolare e sostiene politiche rivolte al benessere psicofisico del personale. Dal 2017 il Gruppo FS aderisce al network del Global Compact dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business i 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione, principi che integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, nel Codice Etico, nel Modello 231, nel Modello di Gestione Anti-Corruption e nella Policy Anticorruzione. In particolare, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:

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

Inoltre, a novembre 2023 l'AD di FS ha firmato il Manifesto "Imprese per le Persone e la Società" del network dell'ONU, con cui si impegna a rafforzare il ruolo della dimensione sociale della sostenibilità nelle strategie aziendali – rispettando, ad esempio, i diritti umani e i diritti del lavoro – e generare valore nelle filiere. L'impegno del Gruppo nel prevenire ogni forma di violazione dei diritti umani lungo l'intera catena del valore si esplicita anche attraverso:

- l'utilizzo di clausole contrattuali standard e specifiche[39] sul rispetto dei diritti umani, tra cui la sottoscrizione del Codice Etico del Gruppo, inserite nei contratti stipulati con i fornitori, e l'introduzione di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore[40];
- la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della supply chain attraverso la redazione delle "Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti", tese a integrare i più recenti standard, nazionali e internazionali, in tema di sostenibilità – inclusi i diritti umani - nelle fasi di acquisto di beni, servizi e lavori;
- la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità attraverso servizi di assistenza ai viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie in 382 stazioni, garantiti dal network delle Sale Blu;
- la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie, attraverso la rete degli help center in locali di FS all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie.

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

39. Con particolare riguardo agli affidamenti di appalti e concessioni di lavori e servizi ad alta intensità di manodopera, il Gruppo FS applica le "clausole sociali", disposizioni che impongono il rispetto di determinati standard di protezione sociale e del lavoro, al fine di promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato.
40. RFI SpA, nel corso del 2017, ha avviato l'introduzione nelle gare di un criterio premiale che include, tra gli elementi di valutazione, il rispetto dei diritti umani; prendendo spunto da questa iniziativa di RFI, è stato avviato il progetto "*Supply Chain Sustainable Management*" per il miglioramento del profilo di sostenibilità dei fornitori del Gruppo FS.

5. PRINCIPALI EVENTI

Nuove emissioni obbligazionarie EMTN

Il 21 marzo 2025 il CdA di FS SpA ha deliberato l'emissione di nuovi bond EMTN e il ricorso ad altri strumenti di provvista per un importo complessivo massimo di 1,95 miliardi di euro, per la copertura dei fabbisogni di medio e lungo termine del Gruppo. Le eventuali emissioni obbligazionarie, a valere sul Programma EMTN di 12 miliardi di euro quotato presso l'Irish Stock Exchange, saranno riservate agli Investitori Istituzionali.

Il CdA di FS approva il nuovo Modello di Governance del Gruppo

Il 21 marzo 2025, il CdA di FS SpA ha approvato il nuovo Modello di Governance del Gruppo in coerenza con gli obiettivi di Piano Strategico 2025-2029. È stato istituito un assetto di business che prevede l'identificazione delle seguenti Business Unit (BU) con relative "Capofila": (i) BU Infrastrutture – Ferrovie, con al vertice RFI; (ii) BU Infrastrutture – Strade, con al vertice Anas; (iii) BU Trasporto – Merci, con al vertice FS Logistix; (iv) BU Trasporto – Internazionale Passeggeri, con al vertice FS International; (v) BU Trasporto – Passeggeri, con al vertice Trenitalia. Nel rispetto della normativa vigente e ferma restando la piena autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle controllate, dirette e indirette, FS svolge funzioni di indirizzo strategico, supervisione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo ed esercita l'attività di direzione e coordinamento - solo su base partecipativa e non anche contrattuale come previsto nel precedente modello - nei confronti delle Capofila di BU e delle altre società direttamente controllate da FS. Ciascuna Capofila di BU esercita il coordinamento e controllo tecnico-operativo nei confronti delle proprie società controllate.

Al fine di rendere l'assetto organizzativo del Gruppo FS coerente con il nuovo Modello di Governance, nel corso del 2025 sono state messe in atto le seguenti principali operazioni straordinarie:

- il 6 maggio 2025 l'Assemblea straordinaria di Trenitalia SpA ha deliberato un aumento del capitale sociale da 1.607 milioni di euro a 1.655 milioni di euro (quindi per un importo complessivo pari a 48 milioni di euro) mediante emissione di n. 96.452 azioni ordinarie, integralmente liberate mediante conferimento, da parte della controllante FS SpA, dell'intera partecipazione detenuta in Busitalia Sita Nord Srl, pari al 100% del relativo capitale sociale;
- l'8 maggio 2025 l'Assemblea straordinaria di RFI SpA ha deliberato un aumento del capitale sociale da 31.528 milioni di euro a 31.536 milioni di euro (quindi per un importo complessivo pari a 8 milioni di euro) mediante emissione di n. 8.047.399 azioni ordinarie, integralmente liberate mediante conferimento, da parte della controllante FS SpA, dell'intera partecipazione detenuta in FS Engineering SpA (già Italferr SpA), pari al 100% del relativo capitale sociale;
- il 23 ottobre 2025 è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia in favore di FS International mediante assegnazione del Ramo International, costituito, tra l'altro, dalle partecipazioni detenute in ILSA, Trenitalia France, Trenitalia UK, Qbuzz/QMS, Netinera e Hellenic Train;
- il 16 giugno 2025 è stato stipulato l'atto di fusione per incorporazione di Grandi Stazioni Immobiliare SpA in FS Sistemi Urbani SpA. L'operazione straordinaria risponde al Piano Strategico di Gruppo e si pone in continuità con il processo di concentrazione del patrimonio immobiliare non strumentale in FSSU;
- il 5 agosto 2025 è stato sottoscritto l'Atto di scissione parziale di FSTechnology in favore di FS Security mediante assegnazione del Ramo Cyber, dedicato all'attività di Solution e Operations di Cyber Security, finalizzato alla protezione del Gruppo FS con efficacia giuridica contabile a partire dal 1° settembre 2025.

Per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 4.2 "Variazione area di consolidamento" del Bilancio Consolidato.

Mercitalia Logistics: cambio di denominazione sociale e aumento di capitale

Il 7 aprile 2025 l'Assemblea di Mercitalia Logistics SpA ha deliberato il cambio di denominazione sociale in FS Logistix SpA (da ora in avanti FS Logistix). Successivamente, il 19 maggio 2025, l'Assemblea straordinaria ha deliberato l'aumento di capitale sociale per un importo pari a 2,45 milioni di euro, che si aggiunge a quello già deliberato dall'Assemblea del 20 dicembre 2022 e del 31 maggio 2023, portando così l'importo massimo dell'aumento di capitale deliberato della società a 606,5 milioni di euro. Il socio unico FS SpA, il 27 febbraio 2025 e il 27 agosto 2025, ha quindi sottoscritto e versato rispettivamente la quinta tranche (per un importo pari a 96 milioni di euro) e la sesta tranche (per un importo pari a 14,4 milioni di euro) di aumento di capitale. All'esito del versamento, il capitale sociale di FS Logistix è pari a 495,7 milioni di euro. Ad oggi le quote residue ancora da sottoscrivere sono pari a 110,9 milioni di euro.

Perfezionamento della cessione delle partecipazioni detenute da Anas SpA

Il 15 aprile 2025 si è perfezionata l'operazione di cessione delle partecipazioni detenute da Anas SpA nelle società concessionarie Concessioni Autostradali Venete – CAV, Autostrada Asti – Cuneo, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco – SITMB e della Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus – SITAF, come previsto dal D.L. 155/2024 convertito in Legge 189/2024, per l'importo di 342 milioni di euro, pari al valore netto contabile di iscrizione delle suddette partecipazioni nel bilancio 2024 di Anas SpA.

Miglioramento del rating Standard and Poor's

Il 18 aprile 2025 S&P's ha migliorato il Rating di lungo termine di FS SpA da 'BBB' a 'BBB+' con Outlook stabile. Tale iniziativa è diretta conseguenza dell'upgrade al Rating della Repubblica Italiana - effettuato l'11 aprile 2025 dalla stessa Agenzia - in virtù della metodologia applicata da S&P's al Rating di FS. Il Rating di breve termine è stato confermato ad 'A-2'.

Rinnovo contrattuale

In data 22 maggio 2025, sono stati sottoscritti gli accordi per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane, a copertura del triennio 2024-2026. Tra le principali novità previste dagli accordi, l'incremento di 230 euro a livello C1, erogati in 3 tranches tra giugno 2025 e giugno 2026, l'Una Tantum per vacanza contrattuale pari a 1.000 euro a livello C1 erogata ad agosto 2025, l'incremento dal 2 al 3% del contributo al Fondo di previdenza complementare a carico del datore di lavoro dal 1° gennaio 2026; l'incremento da 100 a 300 euro del contributo welfare annuale per la conciliazione vita-lavoro dal mese di agosto 2025.

Emissione obbligazionaria in private placement con Eurofima

Il 23 maggio 2025, FS ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in private placement per 400 milioni di euro, a tasso variabile e scadenza maggio 2040 (durata quindici 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 ha concesso a Trenitalia un prestito intercompany per finanziare il materiale rotabile di Trenitalia impiegato nel pubblico servizio.

Emissione obbligazionaria "green" - serie 25

Il 17 giugno 2025 – con regolamento del 24 giugno – FS SpA ha collocato il suo decimo green bond per un ammontare di 800 milioni di euro, con scadenza a 7 anni. Il titolo ha cedola fissa pari al 3,375% ed è stato emesso a valere del Programma EMTN di cui sopra. Il titolo è stato quotato presso Euronext Dublin e per la prima volta sul MOT (Mercato Telematico delle Obbligazioni) di Borsa Italiana. 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 le spese di manutenzione relative ai treni elettrici passeggeri di Trenitalia, sia i lavori sull'infrastruttura ferroviaria per il completamento della rete ad alta velocità Torino-Milano-Napoli di RFI. L'allocazione dei proventi dell'emissione è avvenuta mediante la sottoscrizione di intercompany loans tra FS e le controllate Trenitalia e RFI. Tra gli investitori si annovera anche la presenza della Banca europea per gli investimenti (BEI) che, per la prima volta, ha sottoscritto un'emissione pubblica corporate italiana green.

FS Energy SpA

Il 17 luglio 2025 è stata costituita la società FS Energy SpA quale partecipata al 100% di FS SpA, con il compito di gestire le attività energetiche per conto di tutte le società del Gruppo, con la conseguente e coerente necessità di far confluire in FS Energy tutte le risorse, le attività, gli asset e i contratti in ambito energetico, prevedendo in particolare il trasferimento del Ramo Energy di RFI. In data 18 dicembre 2025, è stato stipulato l'atto di scissione parziale di RFI in favore di FS Energy, con efficacia giuridica, contabile e fiscale dal 1° gennaio 2026.
La società al 31 dicembre 2025 è ancora non operativa e per tale ragione è esclusa dall'area di consolidamento.

Miglioramento del Rating Fitch

Il 25 settembre 2025 Fitch Ratings ha migliorato il Rating di lungo termine di FS da 'BBB' a 'BBB+' con Outlook stabile. Tale iniziativa è diretta conseguenza dell'upgrade al Rating della Repubblica Italiana - effettuato lo scorso 19 settembre 2025 dalla stessa Agenzia - in virtù della metodologia applicata da Fitch al Rating di FS.
Lo Standalone Credit Profile è stato alzato a 'bbb+' da 'bbb'. Il Rating di breve termine è stato migliorato a 'F1'.

Aggiornamento programma EMTN

Il 15 ottobre 2025 FS ha aggiornato il Programma di emissioni obbligazionarie denominato Euro Medium Term Note Programme (EMTN), quotato alla Borsa valori di Dublino e riservato agli Investitori Istituzionali. I titoli potranno essere quotati, su richiesta dell'emittente, anche sul Mercato Obbligazionario Telematico (MOT) di Borsa Italiana e potranno essere emessi in forma di global notes con accentramento su Euroclear e Clearstream oppure in forma dematerializzata e accentrati presso Euronext Securities Milan. Il rating del Programma a "BBB+" è stato confermato da Fitch e S&P.

Conferma del Rating e miglioramento outlook Fitch

Il 21 ottobre 2025 l'agenzia di rating Fitch ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di FS Italiane, confermando il Long-Term Issuer Default Rating a BBB+ e l'Outlook "stabile". Fitch ha inoltre confermato lo Standalone Credit Profile (SCP) di FS a 'bbb+'. L'Issuer Default Rating di Breve Termine è stato confermato a 'F1'.

Nuovi contratti di prestito bancari

Il 19 novembre 2025 FS Italiane ha sottoscritto due contratti di finanziamento con Intesa Sanpaolo per un importo complessivo di 250 milioni di euro, con scadenze entro il 2031. Il primo contratto, un green loan di 150 milioni di euro con durata pari a 6 anni, è destinato all'acquisto di materiale rotabile per il business merci del Gruppo FS. Il secondo contratto ha invece una durata di 5 anni ed un importo pari a 100 milioni di euro. I proventi delle operazioni sono destinati alla copertura di investimenti di medio-lungo termine nei molteplici ambiti di operatività del Gruppo FS.

Conferma del rating Standard and Poor's

Il 26 novembre 2025 S&P's ha pubblicato la revisione annuale del profilo di credito di FS, i cui ratings sono BBB+/Stabile/A-2 e riflettono quelli della Repubblica Italiana. Lo "Stand Alone Credit Profile" (SACP) è stato rivisto da 'bbb+' a 'bbb', in conseguenza del maggiore ricorso all'indebitamento a sostegno degli investimenti infrastrutturali di rilevanza strategica per il Gruppo FS e per il sistema Paese.

FS pubblica il settimo Green Bond Report

Il 16 dicembre 2025 FS ha pubblicato il settimo Green Bond Report, in cui vengono resi noti l'allocazione dei proventi dei green bond emessi a valere del Programma EMTN fino alla Serie 23, per un totale di 4,95 miliardi di euro, nonché gli impatti positivi che gli investimenti finanziati generano in termini di sostenibilità ambientale. Sono stati inoltre riportati dettagli utili alla compliance dei progetti finanziati con la Tassonomia Europea. Il report ha ottenuto la third party opinion da PwC.

6. PERFORMANCE DEL GRUPPO

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEL GRUPPO

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari del Gruppo FS, sono stati predisposti schemi riclassificati di stato patrimoniale e conto economico ulteriori rispetto a quelli previsti dai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea e dal Gruppo. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance che il management ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo FS, nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dai business. I metodi utilizzati per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella precedente sezione, "Legenda e glossario". I dati comparativi sono presentati in modo omogeneo per tutti i periodi di riferimento; le riclassifiche operate al 31 dicembre 2025 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente.

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	%
Ricavi operativi	**17.254**	**16.529**	**725**	**4**
Costi operativi	**(14.882)**	**(14.288)**	**(594)**	**4**
EBITDA	**2.372**	**2.242**	**131**	**6**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(2.022)	(1.898)	(124)	*7*
EBIT	**350**	**343**	**7**	**2**
Saldo della gestione finanziaria	(273)	(505)	232	(46)
Risultato prima delle imposte	**77**	**(162)**	**239**	**148**
Imposte sul reddito	(47)	(46)	(1)	2
Risultato netto di periodo	**30**	**(208)**	**238**	**115**
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	*35*	*(198)*	*233*	*118*
RISULTATO NETTO DI TERZI	*(5)*	*(10)*	*5*	*50*

L'esercizio 2025 chiude con un **Risultato Netto di periodo** positivo pari a 30 milioni di euro (-208 milioni di euro di perdite registrati nel 2024). I due principali risultati intermedi, EBITDA ed EBIT, mostrano un saldo positivo con una variazione in crescita, ulteriormente rafforzata dall'impatto della gestione finanziaria.

I **Ricavi operativi** registrano un incremento pari a +725 milioni di euro (+4%), a seguito dell'aumento dei Ricavi da servizi di trasporto per +483 milioni di euro e dei Ricavi da servizi di infrastruttura per +473 milioni di euro, compensati dalla diminuzione degli Altri ricavi da contratti con la clientela per -395 milioni di euro. Gli Altri ricavi e gli Altri proventi complessivamente aumentano di +164 milioni di euro.

In dettaglio, i Ricavi da servizi di trasporto (+483 milioni di euro):

- i ricavi del business AV e Intercity aumentano, rispetto all'esercizio precedente, per un importo pari a +157 milioni di euro, di cui +122 milioni di euro nella componente mercato e +35 milioni di euro nel servizio Intercity. Il business AV nazionale registra un incremento di +48 milioni di euro per effetto principalmente del ricavo medio unitario, cui si aggiungono +9 milioni di euro della società FS Treni Turistici, attiva nella gestione dei treni di interesse storico e turistico. In ambito AV internazionale si rilevano maggiori ricavi delle società Trenitalia France (+50 milioni di euro) e Intermodalidad de Levante (+15 milioni di euro). Il business Intercity aumenta di +35 milioni di euro, trainato da un incremento dei volumi di domanda dell'+1,2% e di produzione in termini di treni-km del +2,3%;
- i ricavi del servizio passeggeri su ferro Regionale aumentano complessivamente di +155 milioni di euro, +168 milioni di euro in ambito internazionale e -13 milioni di euro in ambito nazionale. All'estero, si segnalano maggiori ricavi sul mercato greco (+135 milioni di euro), comprensivi dell'iscrizione del credito regolatorio per compensazione prevista dal contratto PSO, per gli anni 2022-2025, e tedesco (+85 milioni di euro), a fronte di minori ricavi sul mercato inglese (-52 milioni di euro) a seguito del termine della concessione per la nazionalizzazione del trasporto ferroviario in Gran Bretagna. Il Business Regionale della società Trenitalia registra un aumento dei ricavi da traffico per +17 milioni di euro rispetto al 2024, correlato principalmente agli incrementi tariffari contrattuali e all'aumento dei viaggiatori nei fine

settimana e nei periodi festivi, mentre i ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni registrano una variazione di +8 milioni di euro. Sul totale della voce l'uscita dall'area di consolidamento della società FSE nel 2024 comporta una riduzione di -38 milioni di euro;

- i ricavi del trasporto su gomma aumentano di +169 milioni di euro, di cui +188 milioni di euro in ambito internazionale (+52%), per effetto sostanzialmente delle nuove concessioni acquisite da Qbuzz nel bacino di Zuid Holland Noord e Fryslan oltre all'indicizzazione contrattuale dei corrispettivi, contro una diminuzione di -19 milioni di euro in ambito nazionale, su cui incide principalmente l'uscita dall'area di consolidamento della società FSE nel 2024 (-33 milioni di euro), compensata da maggiori ricavi delle società del gruppo Busitalia (+14 milioni di euro);
- i ricavi del trasporto su ferro delle merci registrano una variazione positiva di +2 milioni di euro.

I **Ricavi da servizi di infrastruttura** aumentano rispetto al 2024 di +473 milioni di euro (+10%). La variazione è riconducibile principalmente alla società Anas (+465 milioni di euro) per maggiori lavori effettuati nell'esercizio per servizi di gestione sulla rete in concessione (+453 milioni di euro) e per l'incremento dei corrispettivi di Servizio e Concessori, principalmente per integrazione canone annuo (+12 milioni di euro). RFI rileva un incremento dei ricavi da servizi in concessione sull'infrastruttura ferroviaria (+32 milioni di euro), nonché maggiori ricavi da pedaggio per effetto sia di un aumento delle tariffe (rivalutazione Istat) che dei maggiori volumi di traffico (+9 milioni di euro). Sul totale della voce l'uscita dall'area di consolidamento della società FSE nel 2024 incide per -33 milioni di euro.

Gli **Altri ricavi da servizi alla clientela** diminuiscono rispetto al 2024 di -395 milioni di euro. La variazione è sostanzialmente legata alla vendita degli scali ferroviari dismessi Farini e San Cristoforo perfezionata da FS Sistemi Urbani SpA nell'esercizio precedente (-397 milioni di euro).

Il residuo incremento degli **Altri ricavi operativi** (+164 milioni di euro) beneficia prevalentemente dell'aumento dei ricavi per contributi stanziati dal MEF a valere sul Contratto di Programma (+290 milioni di euro), cui si contrappone sostanzialmente l'effetto variazione area legato all'uscita di FSE nel 2024 per -127 milioni di euro.

I **Costi operativi** si attestano a 14.882 milioni di euro, in aumento di +594 milioni di euro (+4%) rispetto al 2024. Nel dettaglio:

- i costi netti del personale aumentano per un importo pari a +249 milioni di euro prevalentemente per l'incremento dell'organico e del costo medio unitario del lavoro, oltre che delle competenze accessorie ed altri costi del personale a ruolo (+442 milioni di euro), compensati da minori "Accantonamenti e rilasci" (-230 milioni euro) relativi a contenziosi giuslavoristici, incentivi all'esodo ed altre esigenze di natura contrattuale;
- gli altri costi netti aumentano per un importo pari a +345 milioni di euro e sono riconducibili prevalentemente a: (i) maggiori costi per materie e materiali di consumo (+46 milioni di euro), principalmente per più elevati consumi di materiali su progetti d'investimento; (ii) minori costi per energia elettrica e combustibili per la trazione (-28 milioni di euro), sostanzialmente per l'effetto combinato dell'andamento del prezzo medio annuo del costo dell'energia e della quota compensativa regolata dal Regime Tariffario Speciale (ARERA); (iii) minore variazione delle giacenze di immobili e terreni trading (-151 milioni di euro) soprattutto in relazione alla già citata vendita dello Scalo Farini perfezionata nel 2024; (iv) maggiori costi per servizi (+878 milioni di euro), in particolare manutenzioni (+644 milioni di euro) e prestazioni per il trasporto (+103 milioni di euro); (v) minori altri costi operativi (-127 milioni di euro); (vi) maggiori capitalizzazioni di costi di materiali, personale, servizi informatici e trasporto (-282 milioni di euro).

L'**EBITDA**, pari a 2.372 milioni di euro, per effetto della dinamica di ricavi e costi sopra descritta, si incrementa di +131 milioni di euro, +6% rispetto al 2024. L'**EBIT** ammonta a 350 milioni di euro (343 milioni di euro al 31 dicembre 2024, +2%), e risulta condizionato da maggiori ammortamenti per +81 milioni di euro, maggiori svalutazioni e rettifiche di valore nette per +12 milioni di euro, oltre che da minori rilasci fondi per +31 milioni di euro.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, che mostra un onere netto di 273 milioni di euro, migliora di +232 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. I proventi finanziari registrano un decremento di -119 milioni di euro principalmente per derivati, a causa della chiusura di alcuni contratti giunti a scadenza (-60 milioni di euro), minori interessi su conti correnti bancari e postali (-33 milioni di euro), minori proventi finanziari per interessi maturati nel 2024 sul credito finanziario verso FSE (-21 milioni di euro) e minori utili su cambi (-5 milioni di euro); gli oneri finanziari diminuiscono anch'essi, per un importo pari a +269 milioni di euro, sostanzialmente per minori oneri finanziari su debiti (+93 milioni di euro) e per le svalutazioni di +176 milioni di euro registrate lo scorso esercizio in riferimento alla società FSE. I risultati delle società contabilizzate con il metodo del patrimonio netto comportano un incremento pari a +82 milioni di euro. La voce, al 31 dicembre 2024, includeva inoltre, per un importo netto pari a 102 milioni di euro, i risultati

economici delle società concessionarie partecipate da Anas cedute in data 15 aprile 2025 e la svalutazione operata sulle stesse.
Le **Imposte sul reddito** si incrementano di 1 milione di euro principalmente per effetto di minori imposte correnti (IRES ed IRAP rilevata nel periodo, -14 milioni di euro) verso maggiori imposte estere correnti (+1 milione di euro), rettifiche di imposte su esercizi precedenti (+3 milioni di euro) ed imposte differite/anticipate nazionali ed estere (+11 milioni di euro).

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Attività			
Capitale circolante netto gestionale	(3.061)	(2.480)	(581)
Altre attività nette	5.033	5.721	(688)
Capitale circolante	**1.972**	**3.241**	**(1.269)**
Capitale immobilizzato netto	**54.784**	**54.148**	**636**
Altri fondi	**(2.125)**	**(2.445)**	**320**
Attività nette possedute per la vendita		**342**	**(342)**
Capitale investito netto	**54.631**	**55.286**	**(655)**
Coperture			
Posizione finanziaria netta a breve	(101)	2.142	(2.243)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	12.934	11.392	1.542
Posizione finanziaria netta	**12.833**	**13.534**	**(701)**
Mezzi propri	**41.798**	**41.752**	**46**
Coperture	**54.631**	**55.286**	**(655)**

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a 54.631 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2025 di 655 milioni di euro per effetto del decremento del **Capitale circolante** (-1.269 milioni di euro) e delle Attività nette possedute per la vendita (-342 milioni di euro), parzialmente compensato dall'incremento del **Capitale immobilizzato netto** (+636 milioni di euro) e dalla diminuzione degli **Altri fondi** (+320 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a un valore negativo di 3.061 milioni di euro, presenta una variazione in diminuzione di 581 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente che deriva principalmente da:

- decremento del saldo delle partite commerciali nette (-562 milioni di euro), connesso in particolare all'incremento dei debiti per i maggiori lavori effettuati nel corso dell'esercizio relativi a progetti d'investimento sulla rete ferroviaria, stradale e autostradale;
- minori crediti relativi ai Contratti di Servizio (-119 milioni di euro) verso le Regioni e il MEF per la dinamica di riequilibrio degli stessi e per effetto dell'incasso del conguaglio sul corrispettivo del Contratto di Servizio intercity nei confronti del MEF di competenza 2018-2020;
- maggiori rimanenze (+99 milioni di euro), principalmente riferibili a maggiori rimanenze di materie prime e di consumo al netto del fondo svalutazione dovute per lo più all'incremento della produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna (+110 milioni di euro) ed alla riduzione per vendita di immobili e terreni di trading (-8 milioni di euro);

Le **Altre attività nette**, che si attestano a un valore di 5.033 milioni di euro, registrano un decremento pari a 688 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 (-346 milioni di euro), per la rilevazione di competenza dei nuovi contributi e degli incassi dell'esercizio, al netto della variazione degli acconti allocati ai progetti avviati;
- al decremento del saldo delle altre attività nette (-322 milioni di euro), principalmente per i maggiori debiti verso il personale, verso istituti di previdenza e altri debiti;
- decremento dei crediti netti IVA (-20 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto**, che si attesta a un valore di 54.784 milioni di euro, presenta un incremento di 636 milioni di euro, sostanzialmente legato:

- alla variazione netta delle immobilizzazioni pari a 579 milioni di euro in particolare per:
  - l'incremento degli investimenti dell'anno, pari a 14.105 milioni di euro;
  - i contributi in conto impianti pari a 11.439 milioni

di euro;
  - gli ammortamenti pari a 1.858 milioni di euro;
  - le alienazioni e dismissioni (-158 milioni di euro) e le perdite di valore (-87 milioni di euro) legate per lo più al materiale rotabile risultato obsoleto;
  - le riclassifiche (+16 milioni di euro) legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate;
- all'incremento del valore delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto e delle altre partecipazioni minoritarie al fair value (+57 milioni di euro) dovuto principalmente ai risultati conseguiti dalle società partecipate e alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE, parzialmente compensato dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

Nel paragrafo seguente viene fornito un dettaglio degli investimenti tecnici del Gruppo.

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 320 milioni di euro, ascrivibile: alla riduzione del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (+55 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 (+261 milioni di euro), per effetto sia dell'aggiornamento della valutazione analitica della rischiosità del contenzioso relativamente ai segmenti patrimoniale, civile, giuslavoristico, delle controversie concernenti i lavori e rapporti di concessione, sia della conclusione di contenziosi civili verso terzi; alla variazione del fondo imposte differite e delle imposte anticipate (+4 milioni di euro) derivante dalle nuove differenze temporanee e dai rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno.

Le **Attività nette possedute per la vendita** rilevano una variazione in diminuzione pari a -342 milioni di euro per effetto dell'iscrizione avvenuta nello scorso esercizio del valore delle partecipazioni concessionarie di Anas che, a seguito del D.L. 155/2024, sono state cedute ad Autostrade dello Stato SpA, nel corso dell'anno 2025.

valori in milioni di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**(101)**	**2.142**	**(2.243)**
Conti correnti di tesoreria	(320)	(196)	(124)
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(10)	(10)	
Debiti verso altri finanziatori		5	(5)
Finanziamenti da banche	3.498	4.464	(966)
Prestiti obbligazionari	1.276	1.598	(322)
Diritti concessori finanziari correnti	(3.624)	(3.325)	(299)
Acconti per opere da realizzare correnti	613	609	4
Passività finanziarie correnti	235	254	(19)
Strumenti finanziari derivati correnti	(3)	(13)	10
Altro	(1.766)	(1.244)	(522)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**12.934**	**11.392**	**1.542**
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(65)	(75)	10
Debiti verso altri finanziatori	10	3	7
Finanziamenti da banche	3.777	1.939	1.838
Prestiti obbligazionari	7.737	7.716	21
Diritti concessori finanziari non correnti	(467)	(90)	(377)
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.236	1.223	13
Passività finanziarie non correnti	778	778	
Strumenti finanziari derivati non correnti	2	(3)	5
Altro	(74)	(99)	25
Totale complessivo	**12.833**	**13.534**	**(701)**

La **Posizione finanziaria netta** presenta un indebitamento netto di 12.833 milioni di euro e registra un miglioramento di 701 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024. Tale variazione è essenzialmente correlata all'effetto netto:

- dell'incremento delle attività finanziarie per accordi di servizi in concessione (-676 milioni di euro), determinata dall'effetto netto tra l'incremento dei crediti esigibili sulla produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, e il decremento generato dagli incassi dell'esercizio per i rimborsi dai Ministeri/Enti;
- dell'incremento netto delle altre attività e passività finanziarie (-497 milioni di euro) principalmente per l'incremento delle disponibilità liquide;
- dell'incremento netto dei finanziamenti da banche (+872 milioni di euro), riconducibile principalmente alla sottoscrizione di nuovi contratti di finanziamento (+298 milioni di euro), all'incremento della provvista a breve (+832 milioni di euro) nonché all'incremento relativo alle operazioni di factoring da parte del Gruppo (+117 milioni di euro), controbilanciati dai rimborsi dei finanziamenti e dal decremento dei debiti del Programma di Euro-Commercial Paper (-380 milioni di euro). Si segnala inoltre che, a partire dal 2025, è operativo il finanziamento quadriennale (stipulato a fine 2024) sottoscritto dalla Holding con Intesa Sanpaolo di importo pari a 2.000 milioni di euro, finalizzato alla copertura delle spese di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria e caratterizzato da finalità ESG. L'operazione ha permesso la rimodulazione del debito da breve a medio/lungo termine rispetto al precedente finanziamento a breve sottoscritto nel 2023 con lo stesso istituto bancario; del decremento dei prestiti obbligazionari (-301 milioni di euro), riferibile principalmente ai rimborsi del periodo (-1.501 milioni di euro), cui si contrappone la sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere del Programma EMTN (+800 milioni di euro) a cedola fissa e una durata pari a 7 anni e a valere del Programma Eurofima (+400 milioni di euro) a tasso variabile e durata pari a 15 anni;
- dell'incremento del conto corrente di tesoreria (-124 milioni di euro), nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF per il Contratto di Programma dell'infrastruttura ferroviaria, legato alla discrasia tra i tempi di incasso delle risorse statali ed il relativo pagamento dei fornitori, in particolare degli appaltatori di opere;
- del decremento delle passività finanziarie per i leasing (-19 milioni di euro) quale effetto netto della registrazione di nuovi contratti, dei rimborsi e delle valutazioni del debito dell'esercizio;
- del decremento netto dei derivati attivi (+15 milioni di euro) a seguito della valutazione del fair value effettuata al 31 dicembre 2025, dovuto all'andamento dei tassi oggetto di copertura nel periodo di riferimento;
- dell'incremento degli acconti per opere da realizzare (+17 milioni di euro) in relazione alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi ad Anas SpA;
- del decremento del credito finanziario verso il MEF legato al business dell'infrastruttura ferroviaria (+10 milioni di euro) per effetto dell'incasso del periodo dei contributi previsti dal "Decreto Sostegni Ter".

I **Mezzi propri** ammontano a 41.798 milioni con un incremento pari a 46 milioni di euro, per effetto principalmente:

- dell'utile di esercizio (+30 milioni di euro), inclusivo della quota dei terzi;
- della variazione delle riserve di valutazione su derivati - Cash Flow Hedge e attualizzazione del TFR (+6 milioni di euro);
- della variazione intervenuta nelle interessenze dei terzi dovuta agli aumenti di capitale sociale e/o riserva soprapprezzo azioni della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (+18 milioni di euro) ed alla perdita di periodo riferibile in particolare a Intermodalidad de Levante SA (-5 milioni di euro).

Finanza sostenibile

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

- **Green bond:** il Gruppo FS ha sviluppato il proprio Green Bond Framework, in linea con i Green Bond Principles dell'International Capital Market Association e allineato alla tassonomia dell'UE, e ha istituito un Green Bond Working Committee per implementare e aggiornare il Green Bond Framework, con particolare riguardo all'identificazione e alla valutazione dei progetti verdi ammissibili. I green bond sono emessi nell'ambito del Programma EMTN e del Green Bond Framework, con l'obiettivo di indirizzare e valorizzare adeguatamente il profilo di sostenibilità del Gruppo FS presso gli investitori, migliorando e diversificando l'accesso al mercato dei capitali. Dal 2017 al 2025 sono stati emessi dieci Green Bond, per un totale di 6,35 miliardi di euro, tra cui tre Green Bond sottoscritti dalla BEI tra il 2021 e il 2023 per un importo totale di 1,05 miliardi di euro. Con queste emissioni green, FS ha finanziato investimenti per nuovo materiale rotabile per il trasporto passeggeri regionale e ad alta velocità, locomotive e vagoni elettrici per il trasporto merci, l'ammodernamento e il retrofit dei treni elettrici, delle carrozze passeggeri e dei vagoni esistenti con emissioni dirette di CO_2 allo scarico pari a zero, infrastruttura ferroviaria ad alta velocità;

- **Revolving Credit Facility**: la Revolving Credit Facility (RCF) è una linea di credito committed (attualmente da 3,5 miliardi di euro) messa a disposizione da un pool di banche, il cui costo è legato a specifici KPI di natura ESG (cd. Sustainability Linked). Dal 2024, i KPI sono relativi agli investimenti allineati alla tassonomia europea, all'efficienza energetica del Gruppo e al gender gap. Al raggiungimento dei target contrattualmente pattuiti, FS può beneficiare di un risparmio inerente alle spese per interessi e commissioni legate all'utilizzo della linea di credito. Simmetricamente, in caso di mancato raggiungimento di uno o più target, FS sosterrà spese per interessi e commissioni più elevate;
- **Green/ESG Loan**: FS negli ultimi anni ha stipulato finanziamenti bancari bilaterali con green label o con profilo ESG. In merito ai green loan, sono attualmente in essere un finanziamento per 100 milioni di euro destinato agli investimenti di RFI sull'Alta Velocità e un finanziamento per 150 milioni di euro destinato agli investimenti in materiale rotabile di TX Logistik e Mercitalia Rail. Per ciò che concerne i loan con profilo ESG, il primo da 100 milioni di euro, stipulato con Banco BPM, prevede un meccanismo di indicizzazione del costo per interessi con i medesimi KPI inseriti nella RCF. Il secondo da 2 miliardi di euro, stipulato con Intesa Sanpaolo, è invece finalizzato al finanziamento degli investimenti allineati alla tassonomia UE inerenti alla realizzazione e/o l'ammodernamento della rete ferroviaria elettrificata.
- **ESG Bond**: l'ente sovranazionale Eurofima ha sottoscritto sette collocamenti obbligazionari destinati a rifinanziare investimenti pienamente allineati alla tassonomia dell'UE, ossia il materiale rotabile elettrico utilizzato per il trasporto pubblico passeggeri; inoltre, la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha sottoscritto due collocamenti privati nell'ambito del programma EMTN di FS finalizzati al finanziamento di treni ibridi, tipologia di investimento allineato alla tassonomia UE.

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024 tra il bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed il bilancio consolidato del Gruppo FS relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto.

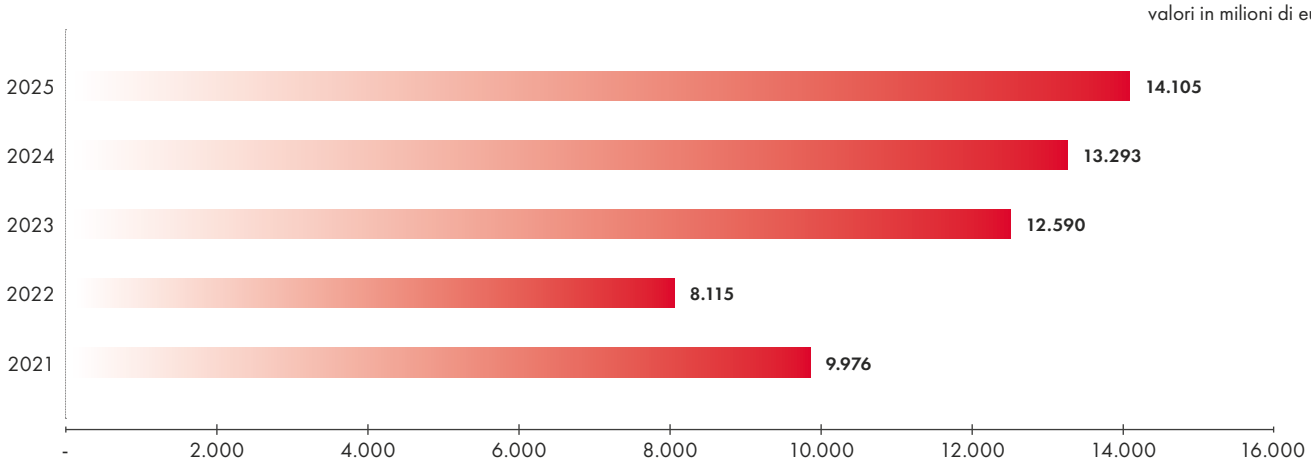
valori in milioni di euro

	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
	Patrimonio Netto	**Risultato di esercizio**	**Patrimonio Netto**	**Risultato di esercizio**
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA	40.722	100	40.623	431
Utili (perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) di esercizio e di quelli precedenti	1.841	150	1.867	(212)
- elisione svalutazione partecipazioni	715	6	717	183
- storno dividendi	(4)	(208)	(4)	(428)
Totale	**2.552**	**(52)**	**2.580**	**(457)**
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	160	31	138	(51)
- storno utili infragruppo	(1.217)	(124)	(1.093)	(97)
- storno imposte da consolidato fiscale	(188)	73	(261)	(131)
- altre	(141)	7	(130)	107
Totale	**(1.386)**	**(13)**	**(1.346)**	**(172)**
- Riserve da valutazione	(284)		(286)	
- Riserva per differenze di traduzione	(5)		(9)	
Patrimonio netto di Gruppo	**41.599**	**35**	**41.562**	**(198)**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	204		200	
- Utile di competenza dei terzi	(5)	(5)	(10)	(10)
Patrimonio netto dei terzi	**199**	**(5)**	**190**	**(10)**
Totale patrimonio netto consolidato	**41.798**	**30**	**41.752**	**(208)**

INVESTIMENTI

Il 2025 rappresenta ancora un anno record per gli investimenti del Gruppo FS, impegnato nello sviluppo del PNRR, confermando il ruolo centrale del Gruppo a sostegno del sistema industriale nazionale.
In coerenza con il trend dell'ultimo decennio, l'indice Investimenti/Ammortamenti continua a mantenersi sempre superiore a 1, garantendo, quindi, non solo la sostituzione del capitale che di anno in anno diventa obsoleto, ma anche una crescita costante, al fine di sostenere lo sviluppo e il rinnovo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica.
In sintesi, la spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo nel corso del 2025 è pari a 14.105 milioni di euro, di cui 2.666 milioni di euro in autofinanziamento e 11.439 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche, con un incremento pari a circa il 6% rispetto all'analogo dato di fine 2024.

valori in milioni di euro



Il Gruppo FS nel corso del 2025 ha sviluppato e gestito **investimenti tecnici**[41] per 18.269 milioni di euro (17.559 milioni di euro nel 2024, con un incremento pari al 4%), di cui il 98% in Italia, così composti:

- il 65,9% circa delle contabilizzazioni ha riguardato le Infrastrutture Ferrovie, nel cui ambito i progetti di RFI hanno inciso per 11.675 milioni di euro;
- il 20,4% circa delle contabilizzazioni ha riguardato le Infrastrutture Strade, ovvero Anas, con un volume di investimenti pari a 3.726 milioni di euro;
- il 9,4% circa si concentra nell'ambito del Trasporto Passeggeri, per interventi dedicati al trasporto su ferro e su gomma. In particolare, Trenitalia registra investimenti per 1.610 milioni di euro e il gruppo Busitalia per 88 milioni di euro;
- l'1,6% circa ha interessato il Trasporto Passeggeri Internazionale con investimenti pari a 292 milioni di euro;
- l'1,8% circa riguarda l'ambito Trasporto Merci, per interventi sia in Italia che all'estero con un volume complessivo che si attesta a 322 milioni di euro;
- lo 0,9% circa è relativo al business Altri Servizi.

Si rimanda al paragrafo "Performance dei Settori di business" per l'illustrazione dei principali investimenti effettuati nel 2025 da ciascuna Business Unit.

In merito agli investimenti ecosostenibili, così come definiti dal Regolamento (UE) 2020/852 e relativi atti delegati[42], sostenuti dal Gruppo FS, si rimanda al paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento sulla Tassonomia)" nel capitolo "Rendicontazione consolidata di sostenibilità".

Focus PNRR

A seguito della rimodulazione del PNRR del 2023, i fondi assegnati all'Italia sono pari a 239 miliardi di euro: 194,4 miliardi di euro di PNRR, 14 miliardi di euro di React EU e 30,6 miliardi di euro di Fondo Complementare. L'Italia, che al mese di dicembre 2025 ha incassato 153,2 miliardi di euro, corrispondenti a circa il 79% del totale del PNRR, comprensivi del prefinanziamento iniziale, il 30 dicembre 2025 ha trasmesso alla Commissione Europea la richiesta di pagamento della nona rata del PNRR, pari

41. Gli Investimenti Tecnici, la cui definizione è contenuta nel paragrafo "Legenda e glossario", ricomprendono, rispetto al dato degli Investimenti contabili consolidati anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di Anas SpA (per circa 3,7 miliardi di euro) e, per la differenza, gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (es.: TELT, BBT, etc).
42. Regolamento delegato (UE) 2021/2139 c.d. Climate Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2021/2178 c.d. Disclosure Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2022/1214 c.d. Complementary Climate Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2023/2485; Regolamento delegato (UE) 2023/2486 c.d. Environmental Delegated Act.

a 12,8 miliardi di euro.

Il 19 maggio 2025 il Governo ha trasmesso ai Presidenti delle Camere una nuova proposta di revisione del PNRR approvata dalla Cabina di regia. Il Consiglio dell'UE ha approvato il 17 giugno 2025, con Decisione di esecuzione del Consiglio (CID), la proposta di rimodulazione dell'Italia. Le modifiche hanno natura prevalentemente tecnica e sono finalizzate a consentire la realizzazione degli obiettivi secondo modalità più efficaci ed alternative a quelle originariamente ipotizzate. La rimodulazione riguarda traguardi e obiettivi delle ultime quattro rate (dalla settima alla decima). Il numero complessivo di traguardi/obiettivi si è ridotto da 621 a 614.

In tale contesto, è stata rimodulata la Missione 3 componente 1, sulla quale insistono la maggior parte dei fondi PNRR attribuiti a RFI, principale soggetto attuatore del Gruppo FS.
La revisione si è resa necessaria in considerazione di alcune criticità nell'attuazione del PNRR legate a circostanze oggettive (es. aumento dei prezzi, scarsità di materie prime e fattori produttivi, imprevisti di natura geologica o riconducibili alla crisi idrica ed energetica), nonché in relazione alla necessità di correggere alcuni errori materiali. I principali elementi caratterizzanti la proposta sono:

- re-inserimento nel perimetro PNRR degli interventi cofinanziati dal FESR nell'ambito del PON Infrastrutture & Reti 2014-2020;
- passaggio del KPI fisico relativo alla conclusione lavori da lotto funzionale a parti d'opera;
- quantificazione della quota PNRR considerando la copertura di tutti i costi maturati nel periodo ammissibile, anche se non direttamente riconducibili al raggiungimento del target fisico, ma comunque riferiti al lotto funzionale di riferimento;
- eliminazione di alcuni interventi dal perimetro di finanziamento del PNRR in relazione alle criticità di conseguimento dei target.

Il Consiglio dell'UE ha approvato il 27 novembre 2025, con Decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin, la sesta revisione del PNRR italiano, che ha previsto modifiche per 173 misure, al fine di assicurare il conseguimento dei target previsti e di massimizzare i relativi obiettivi di spesa, consentendo di preservare a livello complessivo il volume di risorse PNRR assegnato. In particolare, per la Misura 3 Componente 1, la modifica principale è stata una semplificazione dei traguardi finali (giugno 2026), attraverso l'istituzione della nuova misura "Investimento 1.10 Potenziamento dei nodi ferroviari, metropolitani e delle linee ferroviarie interregionali e regionali", nella quale confluiscono i target delle originarie misure 1.5, 1.6, 1.7 e 1.9.
Si rinvia al capitolo "Quadro normativo e regolamentare" per maggiori dettagli sulla normativa di riferimento.
Al 31 dicembre 2025, sono assegnati alle società del Gruppo FS - in qualità di soggetti attuatori e responsabili degli interventi - circa 24,92 miliardi[43] di euro di fondi PNRR e PNC, pari a circa l'11% delle risorse rese disponibili all'Italia.

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

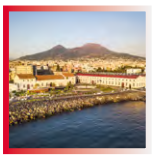
24,92 Mld €

13,68 Mld €
Infrastruttura ferroviaria Alta Velocità

8,95 Mld €
Upgrade Infrastruttura ferroviaria incluso ERTMS e Stazioni

1,29 Mld €
Rinnovo mezzi

0,62 Mld €
Interventi rete stradale



0,37 Mld €
Interventi su linee turistiche e patrimonio culturale e attività di Ricerca

0,01 Mld €
Navigazione

43. Il dato include il valore dei fondi attribuiti per i progetti di Ricerca (es. e.g. MOST, RETURN, NBFC) e quelli attribuiti a Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici Srl per la quota consuntivata fino al 5 agosto 2024, quando la società è stata oggetto di sentenza del Consiglio di Stato che, a partire da tale data, ne ha determinato l'uscita dal perimetro di consolidamento di bilancio del Gruppo FS. Nelle more delle evoluzioni del caso, la società è ancora oggetto di monitoraggio da parte del Gruppo per i progetti PNRR.
Per Anas potenziale definanziamento a valle del D.L. 19/24 e della Legge di bilancio 2025 a valere sui fondi PNC-MIT (Strade Sicure) e sui fondi PNRR ZES (istruttoria in corso). In corso valutazioni anche su PNRR Alluvione, che al momento rappresenta una fonte attribuita in via potenziale (possibilità di rendicontare gli interventi a valere sulla fonte PNRR a valle del loro completamento).

RFI è soggetto attuatore del Gruppo per circa 22,74 miliardi di euro (pari a circa il 90% del totale assegnato al Gruppo), seguito da Trenitalia con circa 1,23 miliardi di euro, Anas con 0,62 miliardi di euro e le altre società del Gruppo con circa 0,32 miliardi di euro.
Di seguito alcuni principali esempi di opere finanziate con i fondi PNRR:

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

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

A dicembre 2025 il Gruppo FS ha raggiunto tutte le milestone europee previste dal PNRR per il periodo di riferimento e ha consuntivato lato fonte un importo pari a 15,9[44] miliardi di euro pari a circa il 63% delle risorse assegnate. Il dato di consuntivo non recepisce gli effetti della rimodulazione del PNRR di giugno 2025, in quanto non è ad oggi stato emesso il Decreto MIT-MEF che ne consente il recepimento nei sistemi.

RFI assume un ruolo estremamente rilevante per la riuscita del Piano. Di seguito si riporta lo stato di attuazione sintetico dei principali progetti nell'ambito della Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile":

- Misura 1.1 Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci: il Target finale di giugno 2026 consiste nella costruzione di 114 km relativo alla ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania. Gli interventi sono tutti in avanzata fase realizzativa.
- Misura 1.2 Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa: il Target finale di giugno 2026 è pari a 158 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova e Liguria-Alpi. Gli interventi sono tutti in fase realizzativa.
- Misura 1.3 Connessioni diagonali: il Target finale di giugno 2026 è pari a 15 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso i lotti Genga-Serra S. Quirico e PM228-Albacina sulla linea Orte-Falconara, l'interconnessione dispari con Lotto 1a Battipaglia-Romagnano ed il lotto prioritario Grassano-Bernalda sulla linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto (Opere rimodulate per parti d'opera). Gli interventi sono tutti in fase realizzativa.
- Misura 1.4 Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS): il Target intermedio di 1.400 km è stato attestato da parte di RFI, come previsto, in data 17 giugno 2025. Quello finale pari a 2.785 km è previsto a giugno 2026. Sono state completate tutte le progettazioni di base e sono stati stipulati i contratti applicativi di esecuzione (totali o parziali) sulla maggior parte delle linee interessate, circa 132 contratti tra attività di progettazione, esecuzione ed anticipo fornitura materiali. Gli interventi sono in fase realizzativa.
- Misura 1.5 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave: sono stati confermati i traguardi originari, quello intermedio di 700 km, raggiunto in data 13 dicembre 2024, e quello finale, da raggiungere a giugno 2026, di 1.280 km di linee riqualificate che è confluito nell'investimento Misura 1.10 - Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e delle linee ferroviarie interregionali e regionali. Gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali sono tutti in fase realizzativa.
- Misura 1.6 Potenziamento delle linee regionali: il Target finale è pari a complessivi 646 km - di cui 15 km investimenti di RFI - entro giugno 2026 ed è confluito in quello della Misura 1.10 - Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e delle linee ferroviarie interregionali e regionali. Gli interventi di pertinenza di RFI sono in fase di realizzazione.
- Misura 1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud: la misura prevede due target, il Target intermedio pari a 172 km attestato il 22 dicembre 2023 ed il Target finale di giugno 2026 pari a 1.162 km di interventi di upgrade e resilienza al sud confluito nell'investimento Misura 1.10 - Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e delle linee ferroviarie interregionali e regionali. Gli interventi sono in fase realizzativa.
- Misura 1.8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud: il Target finale è pari a 38 stazioni completate anche in ambiti "parziali" d'intervento per giugno 2026. Al 31 dicembre 2024 è stato raggiunto il Target intermedio che prevedeva la riqualificazione di 10

44. Il valore include il consuntivo dei progetti conto terzi di RFI e il consuntivo di FSE fino al mese di agosto 2024, non include quello dei progetti di ricerca MOST, RETURN, NBFC e HPC.

stazioni per le parti finanziate con fondo PNRR. Al 31 dicembre 2025 sono in corso le attività di realizzazione sulle restanti 28 stazioni.
- Misura 1.9 Connessioni interregionali: il Target finale per complessivi 221 km entro giugno 2026 è confluito in quello della Misura 1.10 - Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e delle linee ferroviarie interregionali e regionali; allo stato attuale sono stati completati 92 km di collegamenti interregionali resi più veloci. Gli interventi sono in fase realizzativa.
- Misura 1.10 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e delle linee ferroviarie regionali: il Target finale prevede il completamento dei lavori per la riqualificazione di almeno 3.309 km di linee ferroviarie regionali e locali di cui 1.280 km provenienti dalla ex misura 1.5, 646 km provenienti dalla ex misura 1.6 (di cui 15 km investimenti di RFI), 1.162 km relativi alla ex misura 1.7 e 221 km dalla ex misura 1.9.

Le altre società del Gruppo sono nominate soggetti attuatori di primo e secondo livello e responsabili dell'intervento per un totale di fondi pari a 2,55 miliardi di euro. Si riporta di seguito un focus sui principali soggetti attuatori.

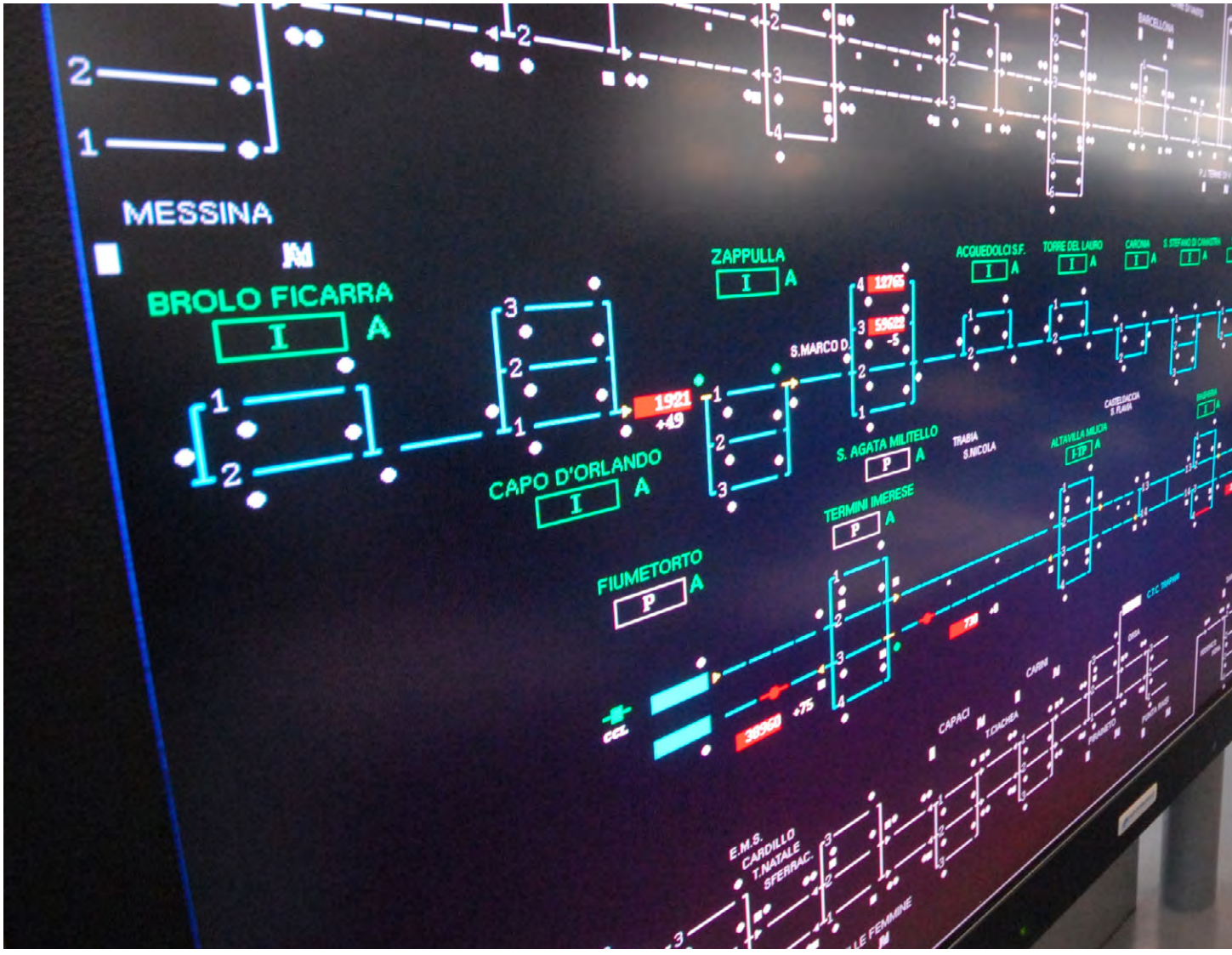
Trenitalia svolge il ruolo di soggetto attuatore per un totale di fondi PNRR pari a circa 1,23 miliardi di euro, di cui:
- Missione 2 componente 2 per la linea di intervento 4.4.2 "Rinnovo della flotta bus e treni verdi – treni" per un valore complessivo di 0,59 miliardi di euro ed in particolare:
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Regionale (risorse pari a 0,22 miliardi di euro): sono stati siglati tutti i contratti applicativi per le regioni che hanno indicato la società come soggetto attuatore ed è stata pertanto raggiunta la milestone del 30 giugno 2023 "Sottoscrizione contratto". Al 31 dicembre 2025 sono stati consegnati 38 su 38 treni previsti a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario;
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Intercity al Sud (risorse pari a 0,20 miliardi di euro): sono stati siglati i contratti applicativi per i 7 treni ibridi e le 70 carrozze notte ed è stata pertanto raggiunta la milestone del 30 giugno 2023 "Sottoscrizione contratto". I 7 treni bimodali sono stati resi complessivamente disponibili entro il 31 dicembre 2024, come previsto dalla milestone del DM 475 del 29.11.2021. Con riferimento alle 70 carrozze, il 16 ottobre 2025 è stata comunicata al MIT la mancata capacità del fornitore nel rispettare gli impegni entro il termine previsto dal DM n. 475/2021, in considerazione del proprio determinato scenario critico;
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Intercity al Sud (risorse pari a 0,16 miliardi di euro): prevede la fornitura di 13 treni bimodali entro il 30 giugno 2026.
- Missione 7 componente 1 per la linea di intervento 11 "Misura rafforzata: Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale" per un valore complessivo di 0,65 miliardi di euro, relativamente al:
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Intercity al Sud (risorse pari a 0,30 miliardi di euro): i fondi sono destinati all'acquisto di 12 elettrotreni POP e 6 treni elettrici full-battery previsti in consegna entro il 30 giugno 2026;
  - rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Regionale (risorse pari a 0,34 miliardi di euro): i fondi sono destinati all'acquisto di 39 treni POP e Rock. Al 31 dicembre 2025 sono stati consegnati 31 su 39 treni previsti.

Anas svolge il ruolo di soggetto attuatore nell'ambito della Missione 1, della Missione 2, della Missione 3 e della Missione 5, per un totale di fondi (PNRR e Fondo Complementare) di circa 0,43 miliardi di euro:
- Missione 1 componente 1 "Infrastrutture digitali": risorse PNRR pari a 0,007 miliardi di euro. In corso l'installazione dei server previsti per il raggiungimento dell'obiettivo della misura. Le attività sono in linea con quanto pianificato secondo il cronoprogramma;
- Missione 3 componente 1 "Monitoraggio e sorveglianza digitale delle opere d'arte": risorse Fondo Complementare pari a 0,275 miliardi di euro. Sono in corso i lavori per tutti i progetti previsti; l'intervento potrebbe subire un definanziamento di 0,050 miliardi di euro a valere sul Fondo Complementare, per il per il quale è ancora in corso l'iter procedurale e che comporterà un aggiornamento del Piano Interventi; in forza delle previsioni del D.L. 156/2025 (DL economia) convertito in Legge 191/2025. La data della milestone finale è traslata al 31 dicembre 2028;
- Missione 2 Componente 4 "Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico - Interventi in Emilia Romagna, Toscana e Marche": interventi in essere nel territorio dell'Emilia Romagna già finanziati con risorse nazionali per i quali è prevista la rendicontazione da parte del Commissario Straordinario per la Ricostruzione a valere sulle risorse PNRR al fine del tiraggio della spesa per un massimo di 0,147 miliardi di euro; per tale Missione è stato rivisto il target PNRR e sono in corso attività di definizione degli interventi che potranno rispettare il target previsto per il 30 giugno 2026;
- Missione 5 componente 3 "Accessibilità al porto di Gioia Tauro": i lavori per la realizzazione del progetto Accessibilità porto Gioia Tauro – Svincolo Rosarno sono iniziati nel 2024, conformemente a quanto previsto dalla milestone al 30 giugno 2024 "Avvio lavori interventi ZES". L'intervento per la realizzazione del progetto Accessibilità porto Gioia Tauro – Gate lato sud è stato escluso da quelli finanziati con fonti PNRR a seguito della rivisitazione del Piano a livello europeo in quanto il cronoprogramma previsto non è in linea con la milestone finale del 30 giugno 2026.

Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche

La seguente tabella riporta i trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio per l'esercizio 2025.

	RFI	FS	Trenitalia	Anas	Grandi Stazioni Rail	FS Logistix	Mercitalia Rail
Conto esercizio							
Contratto di Programma	1.255,6						45,2
Contributi Covid 19			166,1	25,0			1,1
Altri dallo Stato	86,3		156,4	6,7	1,6	1,1	2,1
Contributi UE		0,1					0,1
Da Enti pubblici territoriali			0,1				
Contributi diversi			4,8			0,3	
Conto investimento							
Da Stato	7.794,9	117,6	1,0	2.534,8	9,0		
Da Enti pubblici territoriali	56,2		444,3	510,8			
Da UE	2.364,8		12,3	8,2			
Contributi diversi				7,4			
Totale	**11.557,8**	**117,7**	**785,1**	**3.093,0**	**10,6**	**1,4**	**48,6**



valori in milioni di euro

Mercitalia Intemodal	Mercitalia Shunting & Terminal	QBUZZ	Teralp	Terminali Italia	Gruppo TX	Gruppo Busitalia	Totale
	0,1						1.300,9
		4,1				1,5	197,8
10,1					12,4		276,8
0,1							0,3
2,1						8,1	10,4
1,9						0,5	7,4
0,3			1,4	0,2			10.459,2
						19,9	1.031,3
							2.385,4
							7,4
14,4	**0,1**	**4,1**	**1,4**	**0,2**	**12,4**	**30,0**	**15.676,8**

ATTIVITÀ DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Attività di sviluppo

Le attività di sviluppo condotte dal Gruppo hanno generato investimenti per circa 14,5 milioni di euro, prevalentemente a cura di RFI. Circa l'80% degli investimenti per sviluppi tecnologici è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, mentre la restante parte è dedicata a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi, alla diagnostica innovativa e alla difesa di ambiente e territorio.

valori in milioni di euro

	2025			2024			Variazione		
	RFI	Anas	Totale	RFI	Anas	Totale	RFI	Anas	Totale
Tecnologie per la sicurezza	11,5	0,1	11,6	14,0	0,0	14,0	(2,5)	0,1	(2,5)
Diagnostica innovativa	1,2	0,0	1,2	0,1	0,1	0,2	1,1	(0,1)	1,0
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	1,2	0,1	1,3	0,9	0,1	1,0	0,3	0,0	0,3
Eco-compatibilità ambientale	0,2	0,3	0,5	1,2	0,3	1,5	(1,0)	0,0	(1,0)
Totale	**14,1**	**0,4**	**14,5**	**16,2**	**0,5**	**16,7**	**(2,1)**	**(0,1)**	**(2,1)**

Nel corso del 2025 sono proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- dimostratori tecnologici di ricerca e sviluppo con la finalità di realizzare un polo di eccellenza dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti al segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- sviluppo di piattaforme hardware software di RFI ed interventi sui sistemi informativi a supporto dei servizi analitici per la circolazione;
- sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari con cui sono stati individuati gli standard di riferimento. È stata eseguita un'analisi per definire il cluster ottimizzato delle opere da monitorare senza necessità di interruzioni dell'esercizio; nel 2025 è stata pubblicata la gara inerente all'attrezzaggio di 150 campate di opere d'arte prioritarie;
- piattaforma informatica IODA (Ispezione Opere D'Arte) per la gestione, archiviazione e visualizzazione dei dati acquisiti durante le attività di ispezione alle opere d'arte appartenenti alla rete ferroviaria anche con l'ausilio di Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR - droni);
- assemblaggio e realizzazione del primo Convoglio Diagnostico Multifunzione ("Testa di Serie") attrezzato con sistemi di diagnostica mobile per il rilievo dei difetti delle gallerie ai fini dell'internalizzazione dell'attività;
- attività di sviluppo relative all'azione dei venti trasversali estesa a tutte le tipologie di treni interoperabili, per la determinazione dell'azione dei venti trasversali sulle linee AV/AC di nuova costruzione, monitoraggio della sede ferroviaria, presso il sito di Petacciato, mediante l'allestimento del sito prova con applicazione di sensori in fibra ottica alla rotaia.

Attività di innovazione

A conferma dell'importanza strategica dell'innovazione per il Gruppo FS, nel 2025 è stato avviato un processo di integrazione ed efficientamento delle attività di innovazione che ha portato all'organizzazione di una funzione "Innovation" centrale a livello di Gruppo, per guidare e coordinare le iniziative in sinergia e allineamento con la strategia complessiva del Gruppo. Il Gruppo FS sceglie un approccio "Business Driven" per definire la strategia di innovazione, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi strategici di Gruppo valorizzando le specificità di ogni singola società. Nel corso del 2025 le attività di innovazione si sono concentrate sui seguenti temi:

- Sperimentazioni: le principali iniziative, orientate all'innovazione tecnologica e digitale del sistema ferroviario, hanno riguardato l'impiego di sensoristica avanzata e soluzioni di machine learning avanzato per il monitoraggio in tempo reale dell'infrastruttura e degli impianti, l'analisi di immagini satellitari per la gestione dei rischi ambientali e idrogeologici, nonché l'adozione di tecnologie immersive a supporto delle attività operative e di manutenzione. Ulteriori ambiti di sperimentazione hanno incluso l'ottimizzazione dei processi logistici e della circolazione ferroviaria tramite algoritmi avanzati, soluzioni di navigazione indoor nelle stazioni, sistemi digitali per la gestione della sicurezza e del benessere dei lavoratori e strumenti innovativi per la tracciabilità, la compliance e l'analisi documentale;
- Analisi di trend e tecnologie emergenti: la funzione Innovation ha analizzato nel corso dell'anno il mercato e l'ecosistema dell'innovazione per identificare trend e tecnologie emergenti e orientare l'innovazione del Gruppo FS favorendo l'adozione di soluzioni disruptive ad alto valore aggiunto;
- Presidio dell'ecosistema: anche per il 2025 le attività

di innovazione si sono concentrate sul contributo attivo del Gruppo all'ecosistema con particolare riferimento all'accrescimento della cultura interna dell'innovazione attraverso la creazione di network e dinamiche collaborative che facilitino l'interazione tra talenti interni e stakeholder esterni tramite, ad esempio, programmi di corporate entrepreneurship ("Innovate") e partnership strategiche;
- Proprietà Intellettuale: nell'arco del 2025 il Gruppo FS ha concentrato le proprie attività sull'aggiornamento e rafforzamento della procedura interna di valorizzazione della proprietà intellettuale, con l'obiettivo di favorire la generazione e l'emersione di proprietà intellettuale latente, intercettando e fornendo una struttura e processi che siano da hummus per le proposte di invenzione generate all'interno dell'organizzazione. Il nuovo framework di valutazione e validazione delle iniziative inventive consente di selezionare in modo più efficace le soluzioni ad alto potenziale tecnologico e industriale, creando le condizioni per il deposito di nuovi brevetti e contribuendo al rafforzamento del portafoglio di asset immateriali del Gruppo a supporto della competitività e della crescita di lungo periodo.

PERFORMANCE DEI SETTORI DI BUSINESS

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

In linea con quanto disposto dall'IFRS 8 Settori operativi, si fornisce di seguito l'analisi dell'andamento gestionale, degli investimenti tecnici e dei principali KPI del Gruppo FS, con riferimento alle performance dei Settori di business (di seguito anche Business Unit o BU), rappresentati in coerenza con il Piano strategico e il nuovo modello di Governance del Gruppo.

Infrastrutture – Ferrovie

La Business Unit Infrastrutture - Ferrovie garantisce la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, in ambito nazionale e internazionale, con l'obiettivo di massimizzare le sinergie industriali, anche per mezzo del sostegno di programmazioni comunitarie e nazionali. Nella BU opera sia Rete Ferroviaria Italiana SpA, Capofila di Business Unit, 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 FS Engineering SpA (già Italferr SpA), la società di ingegneria del Gruppo. Le altre società che si occupano di infrastruttura ferroviaria all'interno del Gruppo, in via esclusiva o accessoria, sono Grandi Stazioni Rail SpA, Infrarail Srl, Blu Jet Srl, Brenner Basis Tunnel SE, Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB) e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT).

L'infrastruttura ferroviaria nazionale, distribuita capillarmente su tutto il territorio, è gestita da RFI, che assicura, attraverso il potenziamento degli standard di qualità e sicurezza, la connettività e l'integrazione del Paese secondo quanto disposto dal D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000. Al 31 dicembre 2025, l'infrastruttura gestita da RFI ammonta a 16.881 km di linee, e la consistenza delle stesse, in base alla classificazione utilizzata ai fini del calcolo del canone di utilizzo della rete ferroviaria, coerentemente con il D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000, è la seguente:
- 6.451 km di linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico;
- 9.477 km di linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali;
- 953 km di linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane.

Considerando la tipologia, le linee a doppio binario sono distribuite per 7.833 km, pari al 46% del totale, mentre le linee sono elettrificate per 12.634 km (73% del totale) per una lunghezza complessiva dei binari pari a 24.714 km. La lunghezza delle linee AV/AC ammonta a 1.097 km.
Tutte le linee della rete sono dotate di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria di RFI tra le più sicure d'Europa. In particolare, il sistema ERTMS/ETCS è applicato a circa 1.088 km della rete Alta Velocità.
Al 31 dicembre 2025, le imprese ferroviarie "operative", legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata da ANSFISA o dall'ERA, ai sensi del 4° pacchetto ferroviario (Direttiva UE 2016/798, recepita in Italia con il D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50), erano 42 (23 per il solo trasporto merci, 12 per il solo trasporto viaggiatori e 7 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci).
Nel corso del 2025, sulla rete ferroviaria nazionale hanno circolato in media oltre 9.800 treni al giorno per un volume complessivo annuo di circa 375,2 milioni di km percorsi, lievemente in diminuzione rispetto al 2024 (-0,5%).
All'estero, il Gruppo FS, attraverso le controllate del gruppo Netinera, gestisce circa 300 km di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. La produzione realizzata nel corso del 2025 è stata di circa 58,5 milioni di treni km.

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.361	3.051	310	10,2
Altri proventi	127	150	(23)	(15,3)
Ricavi operativi	**3.488**	**3.201**	**287**	**9,0**
Costi operativi	**(3.124)**	**(3.115)**	**(9)**	**0,3**
EBITDA	**364**	**86**	**278**	**>200**
Risultato Operativo (EBIT)	**180**	**(42)**	**222**	**>200**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**114**	**(121)**	**235**	**194,2**
	31.12.2025	**31.12.2024**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**39.277**	**39.587**	**(310)**	**(0,8)**
Posizione finanziaria netta	**5.645**	**6.041**	**(396)**	**(6,6)**
Mezzi propri	**33.632**	**33.546**	**86**	**0,3**

Il Business Infrastrutture Ferrovie registra nel 2025 un **Risultato Netto** positivo pari a 114 milioni di euro, in miglioramento di 235 milioni di euro rispetto al 2024.
I **Ricavi operativi** ammontano a 3.488 milioni di euro, in incremento rispetto al 2024 per 287 milioni di euro. La variazione è principalmente dovuta all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori ricavi e proventi di RFI per 345 milioni di euro, relativi a:
  - maggiori ricavi per contributi (291 milioni di euro);
  - minori ricavi per la vendita di energia per la trazione dei treni (33 milioni di euro), legati principalmente all'andamento del prezzo dell'energia (tale partita trova corrispondente variazione nei costi);
  - maggiori ricavi da pedaggio (36 milioni di euro);
  - maggiori ricavi per servizi in concessione (32 milioni di euro);
  - maggiori altri ricavi (19 milioni di euro), per gestione immobiliare e vendita di materiali;
- minori ricavi e proventi di FSE infrastruttura per circa 28 milioni di euro (deconsolidata a partire dal 5 agosto 2024);
- minori ricavi e proventi di Terminali Italia e Grandi Stazioni Rail per complessivi 26 milioni di euro.

L'**EBITDA** si attesta ad un valore positivo di 364 milioni di euro e registra un incremento di 278 milioni di euro rispetto al 2024, dovuto principalmente al miglioramento dell'EBITDA di RFI per 278 milioni di euro. I sopra citati maggiori ricavi sono parzialmente mitigati dai maggiori costi del personale (28 milioni di euro) e dai maggiori costi operativi (40 milioni di euro), principalmente costi di manutenzione.
Il **Risultato operativo (EBIT)** si attesta ad un valore positivo di 180 milioni di euro, in incremento di 222 milioni di euro rispetto al 2024. Il miglioramento a livello di EBITDA viene ridotto da RFI per i maggiori ammortamenti e svalutazioni di materiale rotabile (21 milioni di euro), e rilascio fondi nel 2024 pari a 35 milioni di euro.

I **Proventi e oneri finanziari** di periodo sono negativi per 65 milioni di euro e registrano una variazione positiva di 17 milioni di euro rispetto al 2024, principalmente per minori oneri su debiti di RFI.
Le **Imposte sul reddito** ammontano ad un valore negativo di 1 milione di euro.

Gli **investimenti tecnici** sulle Infrastrutture ferroviarie realizzati nel 2025 ammontano a 12.042 milioni di euro (11.273 milioni di euro nel 2024) e rappresentano circa il 66% del totale investimenti tecnici del Gruppo.
Il 97% degli investimenti, pari a 11.675 milioni di euro (di cui 69 milioni di euro gli anticipi corrisposti ai fornitori), sono attribuibili a RFI e sono stati destinati per:

- il 33% alla sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza. Da segnalare che 956 milioni di euro (circa l'8% della spesa complessiva) sono dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia, tra cui il progressivo completamento del sistema ERTMS;
- il 67% alle stazioni, ai collegamenti con porti e interporti e alla realizzazione di progetti di sviluppo infrastrutturale della rete, in particolare alle grandi opere realizzate per lotti costruttivi principalmente sul Terzo Valico dei Giovi, sull'itinerario Palermo-Catania-Messina, sulla Napoli-Bari, sulla linea AV/AC Brescia-Verona-Vicenza-Padova.

Nel corso del 2025 RFI ha pubblicato 973 gare per l'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto pari a 3,8 miliardi di euro e ha disposto l'efficacia dell'aggiudicazione di 754 gare per 10,4 miliardi di euro, di cui 46 gare per l'affidamento di lavori per 8,8 miliardi di euro.
Tra le principali attivazioni infrastrutturali del 2025, 21 hanno riguardato sviluppi infrastrutturali, 29 le stazioni e 18 manutenzione e upgrading delle linee diffusi sul territorio, mentre le principali attività progettuali hanno riguardato l'avvio del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) della Nuova Stazione AV Medio

Etruria e della Circonvallazione di Rovereto, della nuova Località di Servizio di Castellucchio nell'ambito del Raddoppio Piadena-Mantova, del collegamento Savona Parco Doria - Savona Marittima e delle Fermate Dora e Zappata la conclusione del PFTE del Raddoppio della tratta S. Zeno-Ghedi, del PRG di Montirone e Ghedi e dei Lotti 3 e 4 nell'ambito dell'intervento Roma-Pescara; la consegna del PFTE della Circonvallazione di Bolzano e della Modifica di alimentazione della stazione di Ventimiglia; l'avvio della Progettazione Definitiva delle opere ferroviarie di collegamento al Ponte sullo Stretto, sponda calabra; la conclusione della Progettazione Definitiva della nuova fermata Aeroporto nell'ambito del Nodo di Bari Nord e del Quadruplicamento in uscita Est da Brescia nell'ambito della Linea AV/AC MI-VR -tratta Brescia-Verona.
Si segnala inoltre che, nell'ambito degli interventi di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, nel 2025 sono stati realizzati interventi di rinnovo Binari su 879 km (pari al 103% del piano previsto per il 2025), rinnovo Deviatoi per 996 elementi (pari al 125% del piano previsto per il 2025), rinnovo delle linee di contatto per la Trazione Elettrica su 161 km (pari al 92% del piano previsto per il 2025).

Infrastrutture – Strade

La Business Unit Infrastrutture - Strade vede in particolare Anas SpA e la sua controllata Quadrilatero Marche-Umbria SpA impegnate nella progettazione, gestione, costruzione e manutenzione della rete stradale e autostradale italiana non a pedaggio di interesse nazionale. L'impegno si concentra sulla sicurezza della rete, tutela dell'ambiente, efficienza energetica, nonché sulla salvaguardia del patrimonio paesaggistico del nostro territorio.
Riguardo all'infrastruttura stradale, il Gruppo FS gestisce attraverso la controllata Anas circa 32.700 km di strade statali, di cui circa 1.293 km di autostrade non a pedaggio.

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.630	4.180	450	10,8
Altri proventi	72	40	32	80,0
Ricavi operativi	**4.702**	**4.220**	**482**	**11,4**
Costi operativi	**(4.536)**	**(4.101)**	**(435)**	**10,6**
EBITDA	**166**	**119**	**47**	**39,5**
Risultato Operativo (EBIT)	**(22)**	**(54)**	**32**	**59,3**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(27)**	**(200)**	**173**	**86,5**
	31.12.2025	**31.12.2024**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**157**	**891**	**(734)**	**(82,4)**
Posizione finanziaria netta	**(2.051)**	**(1.344)**	**(707)**	**52,6**
Mezzi propri	**2.208**	**2.235**	**(27)**	**(1,2)**

Il business Infrastrutture Strade registra nel 2025 un **Risultato Netto** negativo pari a 27 milioni di euro, in miglioramento di 173 milioni di euro rispetto al 2024.
I **Ricavi operativi** ammontano a 4.702 milioni di euro, in aumento rispetto al 2024 per 482 milioni di euro.
La variazione è dovuta a maggiori ricavi di Anas da accordi per servizi in concessione e investimenti (452 milioni di euro), maggiori ricavi da servizi stradali e autostradali (12 milioni di euro) e maggiori ricavi per prestazioni diverse (18 milioni di euro).
L'**EBITDA** si attesta ad un valore positivo di 166 milioni di euro e registra un incremento di 47 milioni di euro rispetto al 2024. Ai maggiori ricavi corrisponde una crescita dei costi per servizi di gestione dell'infrastruttura stradale (399 milioni di euro) e dei costi del personale (37 milioni di euro).
Il **Risultato operativo (EBIT)** si attesta ad un valore negativo di 22 milioni di euro, in miglioramento di 32 milioni di euro rispetto al 2024. Il miglioramento dell'EBITDA viene ridotto dalle maggiori svalutazioni di Anas (16 milioni di euro).
I **Proventi e oneri finanziari** di periodo sono negativi per 5 milioni di euro, in miglioramento di 141 milioni di euro per la rilevazione nel 2024 dei risultati economici delle società concessionarie partecipate da Anas cedute in data 15 aprile 2025 e la svalutazione sulle stesse operata (+102 milioni di euro) e per minori oneri finanziari (+39 milioni di euro).

Le Infrastrutture Strade sono state interessate da **Investimenti tecnici** per 3.726 milioni di euro (3.625 milioni di euro nel 2024), comprensivi di anticipi contrattuali alle imprese fornitrici per 24 milioni di euro, e sono pari al 20% del totale investimenti tecnici del Gruppo.
In particolare, il 46% circa degli investimenti è stato

dedicato alle nuove opere, il 53% al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale esistente e la rimanente parte principalmente ad altri interventi sulle dotazioni tecnologiche e informatiche.

Nel corso del 2025, Anas ha pubblicato 76 bandi di gara per l'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto pari a 2,9 miliardi di euro e ha disposto l'efficacia dell'aggiudicazione di 56 gare per un importo complessivo pari a circa 3,7 miliardi di euro, di cui 11 gare per circa 2,8 miliardi di euro per l'affidamento di lavori relativi a Nuove Opere.
Le principali attivazioni infrastrutturali riguardano la SS 337 Val Vigezzo, la SS 4 via Salaria, la SS 95 di Brienza, la SS 260 Picente, la SS 172 dei Trulli, SS 7 Ter Salentina, SS 96 Barese e la SS 131 Carlo Felice.
Si segnala inoltre che, nell'ambito degli interventi di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale, nel 2025 sono stati realizzati interventi di rinnovo delle Pavimentazioni su 5.025 km (pari al 255% del piano previsto per il 2025) e interventi di sostituzione delle Barriere su 213 km (pari al 188% del piano previsto per il 2025).

Trasporto – Passeggeri

La Business Unit Trasporto - Passeggeri ha come obiettivo la creazione di una proposta di business multimodale il cui vantaggio è quello di sfruttare le caratteristiche delle varie tipologie di trasporto, per sviluppare un servizio integrato, economico, affidabile e sostenibile, con un'offerta sempre più personalizzata e attenta alle esigenze dei singoli passeggeri secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance.
Nella BU Trasporto - Passeggeri operano le società del Gruppo FS che svolgono attività di trasporto passeggeri su ferro e su gomma sul territorio nazionale. Nel trasporto su rotaia opera principalmente Trenitalia SpA, la Capofila di Business Unit, con la missione di garantire il presidio del settore del trasporto di persone, compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone; tutto ciò avviene attraverso lo sviluppo di un'offerta integrata di prodotti/servizi e la gestione di un mix articolato di canali distributivi.
Il Settore Trasporto Passeggeri offre, inoltre, i servizi di mobilità viaggiatori su gomma sia su tratte metropolitane sia su tratte a media-lunga percorrenza, che vengono effettuati principalmente dal gruppo formato da Busitalia-Sita Nord Srl e sue partecipate, che gestiscono, direttamente e indirettamente, il trasporto urbano ed extraurbano in varie regioni del Paese.

Trasporto passeggeri su rotaia	2025	2024	Var %
Business Alta Velocità			
Viaggiatori Km – *milioni*	16.508	16.677	(1,0)
Treni Km – *migliaia*	62.811	62.761	(0,1)
Business Intercity			
Viaggiatori Km – *milioni*	4.724	4.666	1,2
Treni Km – *migliaia*	29.791	29.113	2,3
Business Regionale*			
Viaggiatori Km – *milioni*	16.076	16.270	(1,2)
Treni Km – *migliaia*	141.921	144.958	(2,1)
Totale			
Viaggiatori Km – *milioni*	**37.308**	**37.613**	**(0,8)**
Treni Km – *migliaia*	**234.523**	**236.832**	**(1,0)**

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

In ambito nazionale, nel corso del 2025, le società del Gruppo FS hanno mantenuto livelli di mobilità elevati, pari a 37 miliardi di viaggiatori*km, sostanzialmente in linea con quelli registrati nel 2024 (-0,8%). Nel dettaglio, il Business Alta Velocità, con circa 16,5 miliardi di viaggiatori*km, ha rilevato una flessione dell'1% dei volumi di traffico passeggeri rispetto al 2024. La produzione dei servizi AV è risultata pari a circa 62,8 milioni di treni*km, in lieve flessione rispetto all'anno 2024 (-0,1%). I viaggiatori*km del Business Intercity si sono attestati a circa 4,7 miliardi, in crescita dell'1,2% rispetto al 2024, grazie al buon andamento del servizio sul territorio nazionale, a fronte di una crescita dei treni*km offerti del 2,3%. Nel trasporto ferroviario regionale, la domanda soddisfatta nel corso del 2025 è stata pari a circa 16,1 miliardi di viaggiatori*km, in diminuzione dell'1,2% rispetto all'anno precedente. L'offerta ha mostrato una flessione attestandosi a circa 141,9 milioni di treni*km, in lieve calo del 2,1% rispetto all'anno 2024. A dicembre 2025, il Regionale di Trenitalia ha potenziato l'offerta ferroviaria tra Genova e Milano con l'introduzione di 14 treni aggiuntivi.

Trasporto su gomma TPL	2025	2024	Var %
Viaggiatori Km – *milioni*	1.085	1.096	(1,0)
Bus Km – *migliaia*	67.112	72.508	(7,4)

In riferimento al trasporto pubblico locale (TPL), in ambito nazionale, nel corso del 2025, i viaggiatori*km sono stati pari a circa 1.085 milioni, in diminuzione dell'1% rispetto al 2024. Andamento analogo si rileva per l'offerta, che nel corso del 2025 si è attestata a circa 67 milioni di veicoli*km, registrando un decremento del 7,4% rispetto all'anno precedente.

Trasporto marittimo	2025	2024	Var %
Viaggiatori Km – *milioni*	17,2	17,8	(3,2)
Navi Km – *migliaia*	446,5	493,6	(9,6)

Infine, nel segmento del trasporto marittimo di passeggeri, il Gruppo FS garantisce la continuità territoriale dei servizi ferroviari, gestendo i collegamenti via mare tra il continente e la Sicilia e il collegamento interno sul lago Trasimeno.

Nel corso del 2025 il Gruppo FS ha soddisfatto una domanda di circa 17,2 milioni di viaggiatori*km, in diminuzione del 3,2% rispetto all'anno 2024, con un'offerta di circa 446,5 mila navi*km, in calo del 9,6% rispetto al 2024.

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.249	6.220	29	0,5
Altri proventi	138	285	(147)	(51,6)
Ricavi operativi	**6.387**	**6.505**	**(118)**	**(1,8)**
Costi operativi	**(4.801)**	**(4.708)**	**(93)**	**2,0**
EBITDA	**1.586**	**1.797**	**(211)**	**(11,7)**
Risultato Operativo (EBIT)	**386**	**624**	**(238)**	**(38,1)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**106**	**319**	**(213)**	**(66,8)**
	31.12.2025	**31.12.2024**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**10.644**	**11.841**	**(1.197)**	**(10,1)**
Posizione finanziaria netta	**7.412**	**8.511**	**(1.099)**	**(12,9)**
Mezzi propri	**3.232**	**3.330**	**(98)**	**(2,9)**

Il Business del Trasporto Passeggeri chiude il 2025 con un **Risultato Netto** positivo di 106 milioni di euro, in peggioramento di 213 milioni di euro rispetto al 2024.
I **Ricavi operativi** ammontano a 6.387 milioni di euro e si riducono rispetto al 2024 (118 milioni di euro, -2%) per l'effetto combinato di:

- maggiori ricavi da Traffico (94 milioni di euro, +3%) principalmente del Business AV per l'incremento del Ricavo Medio Unitario connesso alle dinamiche di acquisto del cliente e alle abitudini di viaggio in relazione alle offerte;
- minori ricavi da contratto di servizio (35 milioni di euro, -1%) e minori ricavi da servizi (-15 milioni di euro, -7%);
- minori ricavi per certificati bianchi (16 milioni di euro, -21%) del Business Regionale.

Inoltre, si registrano minori altri ricavi (147 milioni di euro) riconducibili principalmente al deconsolidamento di FSE nel 2024 (circa 127 milioni di euro) e minori altri ricavi del Business Regionale principalmente per penali previste dai contratti di servizio (circa 23 milioni di euro).
L'**EBITDA** registra un valore positivo pari a 1.586 milioni di euro, con un decremento di 211 milioni di euro rispetto al 2024. Tale calo è dovuto, oltre alla citata riduzione dei ricavi, all'incremento dei costi del personale (14 milioni di euro) e degli altri costi operativi (79 milioni di euro) legati all'offerta (pedaggio, manutenzione, pulizie, e altri servizi correlati).
Il **Risultato operativo (EBIT)** è positivo per 386 milioni di euro e registra un decremento di 238 milioni di euro rispetto al 2024, riconducibile a Trenitalia per maggiori ammortamenti (10 milioni di euro) e svalutazioni del materiale rotabile (17 milioni di euro) principalmente del business Regionale.
I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 212 milioni di euro e registrano un miglioramento di 66 milioni di euro rispetto al 2024, principalmente per minori oneri finanziari di Trenitalia.

Le **imposte sul reddito** nel periodo di riferimento sono negative per 68 milioni di euro, in peggioramento di 41 milioni di euro rispetto all'anno precedente.

In merito agli **investimenti tecnici**, in ambito Trasporto Passeggeri si concentra il 9,4% circa degli investimenti tecnici complessivi del Gruppo, pari a 1.712 milioni di euro (1.873 milioni di euro nel 2024).
Il 94% degli investimenti, pari a 1.610 milioni di euro, sono attribuibili a Trenitalia, di cui il 56% è stato destinato all'acquisto di materiale rotabile, il 2% alla riqualificazione del materiale in esercizio, il 13% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi, al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione e il restante 29% alla manutenzione ciclica. I principali progetti di investimento, distinti per area di business, sono:

- Passeggeri Business AV (413 milioni di euro, di cui circa 250 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Nell'ambito del programma di rinnovo del materiale rotabile, sono stati consegnati 4 treni ETR1000. Le attività di revamping hanno riguardato principalmente il rinnovo del parco mezzi con gli interventi di Rebranding flotta ETR 600 e di adeguamento degli ETR1000 per nuovi collegamenti fra Italia, Germania e Austria programmati per il 2026. Gli interventi sugli Impianti hanno previsto la definizione del nuovo piano di lavoro che include principalmente il potenziamento dell'Impianto di Manutenzione Corrente di Napoli Frecciarossa e di Mestre.
- Trasporto Passeggeri Business Intercity (100 milioni di euro, di cui circa 80 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Le attività di revamping hanno riguardato principalmente le carrozze Intercity con gli interventi di adeguamento del sistema antincendio e l'attivazione del nuovo impianto di climatizzazione (1,9 milioni di euro e 61 carrozze adeguate).
- Trasporto Passeggeri Business Regionale (979 milioni di euro, di cui circa 133 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale sono stati consegnati 32 treni Pop (175 milioni di euro), 53 treni Rock (517 milioni di euro) e 18 treni Blues (86 milioni di euro). Sono stati restituiti all'esercizio 3 treni TAF dopo interventi di face-lift finalizzati all'incremento del comfort (1,3 milioni di euro). Proseguono gli interventi di adeguamento del sistema antincendio su 38 carrozze (3 milioni di euro).

Il 5% degli investimenti del 2025 nell'ambito del Trasporto Passeggeri Nazionale, pari a 88 milioni di euro, è realizzato dalle società del Gruppo Busitalia che offrono servizi di Trasporto su gomma in Italia.
Nel 2025 si registrano consegne di 10 Bus ibridi, 36 Bus elettrici, 4 Bus diesel e 22 Bus metano per il TPL in Veneto, 111 Bus Gasolio per i servizi svolti da Busitalia Rail Service, 20 Bus Gasolio in usufrutto oneroso, 14 Bus elettrici, 6 Bus diesel per il TPL in Campania e 9 Bus elettrici per il TPL in Umbria.

Trasporto - Internazionale Passeggeri

La Business Unit Trasporto - Internazionale Passeggeri ha come obiettivo l'accelerazione dello sviluppo internazionale del Gruppo FS. Nella BU Trasporto - Internazionale Passeggeri operano le società del Gruppo FS che svolgono la propria attività sul territorio internazionale e vedono come Capofila di Business Unit FS International SpA, che ha la missione di rafforzare il presidio del Gruppo sui mercati esteri, sostenere la crescita sostenibile e consolidare il ruolo di player di riferimento nella mobilità integrata europea. Alle performance della BU contribuiscono: il gruppo Netinera, che svolge attività di trasporto ferro in ambito regionale e metropolitano in Germania; Hellenic Train, che è l'impresa incumbent per i servizi di trasporto passeggeri su ferro in Grecia (linea principale Atene-Salonicco); ILSA, che offre collegamenti su linee Alta Velocità in Spagna (sui tre principali corridoi che collegano Madrid con Barcellona, Valencia e Siviglia); Trenitalia France, che opera nel segmento Alta Velocità in Francia sia attraverso collegamenti cross-border Milano-Parigi sia su servizi domestici tra Parigi e Lione. La BU Trasporto - Internazionale Passeggeri offre, inoltre, i servizi di mobilità viaggiatori su gomma in Olanda attraverso la società Qbuzz; l'offerta complessiva è integrata dalle società del gruppo Netinera in Germania e dai collegamenti automobilistici su alcune tratte gestiti da Hellenic Train in Grecia.

Trasporto internazionale passeggeri su rotaia	2025	2024	Var %
Business Alta Velocità			
Viaggiatori Km – *milioni*	4.964	4.496	10,4
Treni Km – *migliaia*	15.548	13.761	13,0
Business Intercity			
Viaggiatori Km – *milioni*	252	285	(11,7)
Treni Km – *migliaia*	1.278	1.559	(18,0)
Business Regionale(*)			
Viaggiatori Km – *milioni*	6.459	6.659	(3,0)
Treni Km – *migliaia*	69.304	72.779	(4,8)
Totale			
Viaggiatori Km – *milioni*	**11.675**	**11.440**	**2,1**
Treni Km – *migliaia*	**86.130**	**88.099**	**(2,2)**

(*) Nel 2025 i dati includono C2C fino a luglio, mese in cui la società è rientrata sotto la proprietà pubblica del Regno Unito.

Nel corso del 2025 l'offerta sul territorio estero è stata rafforzata dalla riattivazione del collegamento Frecciarossa fra Milano e Parigi, sospeso dal 2023 a causa di una frana nella valle della Maurienne, dall'avvio dei nuovi collegamenti di Trenitalia France fra Parigi e Marsiglia e dall'introduzione di un nuovo servizio EuroCity fra Pisa e Zurigo. I volumi di traffico passeggeri su rotaia, in ambito internazionale, realizzati nel corso del 2025 dalle società del Gruppo FS, sono stati pari a circa 11,7 miliardi di viaggiatori*km, in crescita del 2,1% rispetto al 2024. Nel dettaglio, il Business Alta Velocità, con circa 4,9 miliardi di viaggiatori*km, ha fatto segnare, nel corso dell'anno, una crescita dei volumi di traffico passeggeri AV (+10,4%), anche grazie alla sopra citata riattivazione del collegamento Frecciarossa fra Milano e Parigi. La produzione dei servizi AV è risultata pari a circa 15,5 milioni di treni*km, in crescita rispetto al 2024 (+13%). I viaggiatori*km del Business Intercity si sono attestati a circa 0,2 miliardi, in diminuzione dell'11,7% rispetto al 2024, a fronte di una diminuzione dei treni*km offerti del 18%. Nel trasporto ferroviario regionale, la domanda soddisfatta nel corso del 2025 è stata pari a circa 6,5 miliardi di viaggiatori*km, in diminuzione del 3% rispetto all'anno precedente. Il calo è attribuibile alla contrazione dei volumi realizzati da Trenitalia UK in quanto dal mese di agosto 2025 la gestione è rientrata in capo al Dipartimento dei Trasporti del Regno Unito; l'offerta ha mostrato una flessione, attestandosi a circa 69,3 milioni di treni*km, in calo del 4,8% rispetto all'anno 2024.

Trasporto su gomma TPL	2025	2024	Var %
Viaggiatori Km – *milioni*	853	662	28,8
Bus Km – *migliaia*	139.664	87.872	58,9

In riferimento al trasporto pubblico locale (TPL) in ambito internazionale, nel corso del 2025 i viaggiatori*km sono stati pari a circa 853 milioni, in crescita del 28,8% rispetto al 2024. Tale incremento è riconducibile all'estensione significativa del network di Qbuzz nei Paesi Bassi, dove l'operatore si è aggiudicato nuove concessioni.
Un andamento analogo si rileva per l'offerta che, nel corso del 2025, si è attestata a circa 139,7 milioni di veicoli*km, registrando un incremento del 58,9% rispetto all'anno precedente, a seguito del significativo potenziamento dei servizi all'estero.

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.476	2.046	430	21,0
Altri proventi	57	72	(15)	(20,8)
Ricavi operativi	**2.533**	**2.118**	**415**	**19,6**
Costi operativi	**(2.312)**	**(2.006)**	**(306)**	**15,3**
EBITDA	**221**	**112**	**109**	**97,3**
Risultato Operativo (EBIT)	**(3)**	**(111)**	**108**	**97,3**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(80)**	**(176)**	**96**	**54,5**
	31.12.2025	**31.12.2024**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**1.548**	**1.617**	**(69)**	**(4,3)**
Posizione finanziaria netta	**1.855**	**1.686**	**169**	**10,0**
Mezzi propri	**(307)**	**(69)**	**(238)**	**>200**

Il Business del Trasporto Internazionale Passeggeri chiude il 2025 con un **Risultato Netto** negativo di 80 milioni di euro, in miglioramento di 96 milioni di euro rispetto al 2024.
I **Ricavi operativi** ammontano a 2.533 milioni di euro e sono in incremento rispetto al 2024 (415 milioni di euro, +20%), attribuibili ai maggiori ricavi da traffico (207 milioni di euro, +20%), ai maggiori ricavi da contratto di servizio (215 milioni di euro, +23%) e a minori altri ricavi (7 milioni di euro).
I maggiori ricavi da traffico sono attribuibili principalmente a Netinera a seguito della riduzione degli effetti negativi dovuti alla mancanza di personale nonché dell'incremento tariffario, Qbuzz per effetto dell'aggiudicazione delle nuove concessioni e Trenitalia France per effetto della riapertura della tratta Milano-Parigi.
I maggiori ricavi da contratto di servizio sono riconducibili principalmente a Qbuzz (108 milioni di euro) ed Hellenic Train per riconoscimento del ricavo da contratto di servizio pubblico passeggeri e per la compensazione degli anni 2022-2025 (133 milioni di euro), compensati da Netinera (44 milioni di euro) in correlazione al sopra citato incremento dei ricavi da mercato.
L'**EBITDA** registra un valore positivo pari a 221 milioni di euro, con un incremento di 109 milioni di euro rispetto al 2024. Il miglioramento in termini di ricavi viene ridotto dall'incremento dei costi operativi (306 milioni di euro) legati principalmente agli altri costi netti (171 milioni di euro), tra cui i costi variabili relativi all'offerta e ai maggiori costi del personale (134 milioni di euro).

Il **Risultato operativo (EBIT)** è negativo per 3 milioni di euro e, rispetto al 2024, registra un miglioramento di 108 milioni di euro. Il miglioramento a livello di EBITDA si riflette anche sul Risultato operativo.
I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 84 milioni di euro e registrano un peggioramento di 17 milioni di euro rispetto al 2024 per minori proventi finanziari di Netinera.
Le **imposte sul reddito** sono pari a 7 milioni di euro, in incremento di 5 milioni di euro rispetto al 2024.

Gli Investimenti tecnici realizzati nel 2025 nell'ambito del Trasporto Passeggeri Internazionale ammontano a 292 milioni di euro (382 milioni di euro nel 2024), per interventi dedicati al trasporto in ambito internazionale su ferro e su gomma. Il 53% degli investimenti, pari a 154 milioni di euro, è realizzato dalle società operanti in Germania, Francia, Spagna, Grecia e UK, mentre il restante 47% pari a 137 milioni di euro è realizzato in Olanda. Nel corso del 2025 sono stati consegnati 15 treni e 390 mezzi su gomma per i servizi svolti da Netinera in Germania e 195 bus elettrici per il servizio svolto da QBuzz in Olanda.

Trasporto – Merci

La Business Unit Trasporto - Merci ha l'obiettivo di sviluppare un'offerta integrata e l'attivazione di partnership a supporto del trasporto multimodale.
Nella BU Trasporto Merci opera principalmente FS Logistix SpA, Capofila di Business Unit, 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 della BU numerose società operative a livello nazionale e internazionale, tra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa, il gruppo Tx Logistik (presente prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera e Danimarca), il gruppo Exploris (presente prevalentemente in Germania, Polonia, Repubblica Ceca, Belgio, Olanda, Austria, Svizzera) e Mercitalia Intermodal, il più grande operatore di trasporto combinato strada/rotaia in Italia e il terzo in Europa.

Trasporto Merci (*)	**2025**	**2024**	**Var %**
Tonnellate Km – *milioni*	22.031	22.908	(3,8)
di cui su territorio estero	12.495	12.927	(3,3)
Treni Km – *migliaia*	45.991	48.455	(5,1)
di cui su territorio estero	25.616	26.859	(4,6)

(*) Non include la quota parte del traffico merci sviluppato da Hellenic Train pari a 255,2 milioni di tonnellate km (240,2 milioni di tonnellate km nel 2024) e 623,8 migliaia di treni km (563,5 migliaia di treni km nel 2024).

Con riferimento al traffico merci, i volumi di traffico realizzati dalle società del Gruppo FS nel corso del 2025, in territorio nazionale ed estero, sono stati pari a 22 miliardi di tonnellate km, in diminuzione del 3,8% rispetto al 2024, a fronte di un'analoga riduzione dell'offerta, espressa in treni*km, pari al 5,1%. Il risultato è stato influenzato dal contesto macroeconomico debole, caratterizzato da un'elevata incertezza, dovuta sia alla politica commerciale protezionistica della nuova amministrazione statunitense, sia alle preesistenti tensioni geopolitiche.

valori in milioni di euro

	2025	**2024**	**Variazione**	**%**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.360	1.329	31	2,3
Altri proventi	46	29	17	58,6
Ricavi operativi	**1.406**	**1.358**	**48**	**3,5**
Costi operativi	**(1.301)**	**(1.297)**	**(4)**	**0,3**
EBITDA	**105**	**61**	**44**	**72,1**
Risultato Operativo (EBIT)	**(43)**	**(73)**	**30**	**41,1**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(96)**	**(124)**	**28**	**22,6**
	31.12.2025	**31.12.2024**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**1.296**	**1.080**	**216**	**20,0**
Posizione finanziaria netta	**1.083**	**877**	**206**	**23,5**
Mezzi propri	**213**	**203**	**10**	**4,9**

Il Trasporto Merci chiude il 2025 con un **Risultato Netto** negativo di 96 milioni di euro, in miglioramento di 28 milioni di euro rispetto al 2024.
I **Ricavi operativi** ammontano a 1.406 milioni di euro, registrando un incremento rispetto al 2024 (48 milioni di euro, +4%) principalmente per i maggiori ricavi del gruppo TX Logistik (16 milioni di euro) e per la ripresa del trasporto intermodale di Mercitalia Shunting & Terminal (19 milioni di euro), di Terminali Italia consolidata nel trasporto merci a partire da giugno 2024 (12 milioni di euro).
L'**EBITDA** si attesta ad un valore positivo di 105 milioni di euro, in incremento di 44 milioni di euro rispetto al 2024. L'incremento a livello dei ricavi viene ridotto dai maggiori costi operativi (4 milioni di euro), quale effetto netto dei maggiori costi del personale (9 milioni di euro) riconducibili a FS Logistix e minori altri costi operativi (5 milioni di euro) principalmente del gruppo TX.
Il **Risultato operativo (EBIT)** è negativo per 43 milioni di euro, in miglioramento di 30 milioni di euro rispetto al 2024. L'incremento a livello di EBITDA viene parzialmente assorbito dagli ammortamenti di Mercitalia Rail e del gruppo Exploris.
I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 47 milioni di euro, in lieve miglioramento (2 milioni di euro) rispetto al 2024.
Le **imposte sul reddito** del Trasporto Merci sono negative per 6 milioni di euro e risultano in peggioramento di 4 milioni di euro rispetto al 2024.

Nell'ambito Merci si sono registrati, nel 2025, **Investimenti tecnici** pari a 322 milioni di euro (297 milioni di euro nel 2024) per il proseguimento del piano di rinnovo della flotta e per la manutenzione del parco

loco e carri operativo. Circa il 36% è realizzato da Mercitalia Rail, l'8% da Terminal Alptransit, il 4% da Mercitalia Shunting & Terminal e Mercitalia Intermodal, il 2% da FS Logistix, l'1% da Bluferries e il 30% dalla controllata TX Logistik che opera in Germania.
In particolare, sono stati consegnati 5 Loco a Mercitalia Shunting & Terminal, 20 Loco a Mercitalia Rail e 24 Loco a TX Logistik. Si segnala inoltre che è stata lanciata la nuova piattaforma digitale integrata per il trasporto merci end to end.

Altri Servizi

Nella Business Unit Altri Servizi operano: Ferservizi SpA, che gestisce in outsourcing, per le principali società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario; FS Sistemi Urbani SpA, che si occupa dei servizi di asset management, commercializzazione e valorizzazione del patrimonio non funzionale del Gruppo; Fercredit SpA, la cui attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del "credit factoring" e del leasing sul mercato captive, nonché all'espansione delle operazioni di "consumer credit" per i dipendenti del Gruppo; Italcertifer SpA, che si occupa della conduzione di attività di certificazione, valutazione e prove riferite a sistemi di trasporto ed infrastrutturali; FSTechnology SpA, il Service Provider per il Gruppo FS sul fronte dei sistemi tecnologici, deputata a governare la strategia ICT di Gruppo; FS Security SpA, completamente dedicata alla sicurezza dei treni e delle stazioni e alla protezione cyber del Gruppo FS; FS Saudi Arabia for Land Transport LLC, per lo sviluppo delle infrastrutture dell'Arabia Saudita; FS Park, che si occupa della progettazione e realizzazione di parcheggi, contribuendo a migliorare l'accessibilità e lo scambio intermodale nelle stazioni ferroviarie; FS Energy con l'obiettivo di definire un modello di approvvigionamento energetico sicuro, green ed economico nonché guidare lo sviluppo delle attività energetiche per conto di tutte le società 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 Capofila di Business Unit e sulle sue controllate dirette.

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.246	1.509	(263)	(17,4)
Altri proventi	35	30	5	16,7
Ricavi operativi	**1.281**	**1.539**	**(258)**	**(16,8)**
Costi operativi	**(1.263)**	**(1.393)**	**130**	**9,3**
EBITDA	**18**	**146**	**(128)**	**(87,7)**
Risultato Operativo (EBIT)	**(102)**	**27**	**(129)**	**(>200)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(19)**	**122**	**(141)**	**(115,6)**
	31.12.2025	**31.12.2024**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto	**1.692**	**1.549**	**143**	**9,2**
Posizione finanziaria netta	**(1.613)**	**(1.828)**	**215**	**11,8**
Mezzi propri	**3.305**	**3.377**	**(72)**	**(2,1)**

A fine 2025 gli Altri Servizi realizzano un **Risultato Netto** negativo di 19 milioni di euro, con un decremento rispetto al 2024 di 141 milioni di euro.
I **Ricavi operativi** ammontano a 1.281 milioni di euro, registrando un decremento rispetto al 2024 di 258 milioni di euro, attribuibili ai:

- minori ricavi di FS Sistemi Urbani per 354 milioni di euro relativi all'operazione di vendita Milano Farini e San Cristoforo perfezionata nel 2024;
- maggiori ricavi di FSTechnology per 33 milioni di euro, legati alla conduzione degli applicativi;
- maggiori ricavi di FS Security per 42 milioni di euro, principalmente per prestazioni di security;
- maggiori ricavi di Ferservizi per 20 milioni di euro, principalmente legati ai servizi di facility management, engineering, HR e administration.

L'**EBITDA** si attesta ad un valore positivo di 18 milioni di euro, in peggioramento di 128 milioni di euro rispetto al 2024, principalmente per la plusvalenza registrata da FSSU nel 2024 riconducibile alla citata vendita di Milano Farini e San Cristoforo (112 milioni di euro).
Il **Risultato operativo (EBIT)** si attesta ad un valore negativo di 102 milioni di euro, in peggioramento di 129 milioni rispetto al 2024.
Il **Saldo della gestione finanziaria** è positivo per 107 milioni di euro, in miglioramento di 146 milioni di euro rispetto al 2024, riconducibili a FS SpA, che nel 2024 aveva rilevato svalutazioni di attività finanziarie relative a FSE in seguito alla sentenza del Consiglio di Stato.
Le **Imposte sul reddito** registrano un valore negativo di 24 milioni di euro, in decremento di 158 milioni di euro rispetto al 2024. Si ricorda che tale posta accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato

fiscale.
In ambito Altri servizi, nel 2025 sono stati registrati **Investimenti tecnici** per 176 milioni di euro (109 milioni di euro nel 2024) che hanno riguardato principalmente il mantenimento in efficienza dei beni immobili non strumentali all'esercizio ferroviario, la rigenerazione urbana green contribuendo all'integrazione intermodale nelle aeree urbane e lo sviluppo delle dotazioni digitali del Gruppo.

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Conto Economico

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	%
Ricavi operativi	**147**	**150**	**(3)**	**(2)**
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	145	148	(3)	(2)
- Altri ricavi	2	2		
Costi operativi	**(306)**	**(257)**	**(48)**	**19**
Margine operativo lordo (EBITDA)	**(158)**	**(107)**	**(51)**	**48**
Ammortamenti	(7)	(1)	(6)	>200
Svalutazioni e perdite/riprese di valore	(1)	(20)	19	(95)
Risultato operativo (EBIT)	**(166)**	**(128)**	**(38)**	**30**
Proventi e oneri finanziari	260	355	(95)	(27)
Risultato prima delle imposte	**94**	**227**	**(133)**	**(59)**
Imposte sul reddito	6	204	(198)	(97)
Risultato netto d'esercizio	**100**	**431**	**(331)**	**(77)**

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2025, pari a 100 milioni di euro, evidenzia un decremento rispetto all'esercizio precedente attribuibile all'andamento della componente fiscale (-198 milioni di euro), della componente finanziaria (-95 milioni di euro) e della componente operativa (-38 milioni di euro).

Il **Margine operativo lordo** (EBITDA) rileva un decremento pari a 51 milioni di euro dovuto all'aumento dei Costi operativi (-48 milioni di euro) e alla riduzione dei Ricavi operativi (-3 milioni di euro).

I **Ricavi operativi** dell'esercizio sono sostanzialmente in linea con l'anno precedente (-2%). Il decremento è determinato dalla riduzione dei servizi resi alle società del Gruppo (-2 milioni di euro) e dalla riduzione dei ricavi attribuibili alla commessa Riyadh (-1 milione di euro) da ricondurre ai minori costi sostenuti rispetto al 2024.

L'incremento dei **Costi operativi** di periodo (+19%) è determinato principalmente dalle seguenti variazioni:

- incremento dei costi per servizi (+27 milioni di euro) per maggiori costi di prestazioni professionali e consulenze (+18 milioni di euro), di comunicazione esterna (+15 milioni di euro), di servizi amministrativi ed informatici (+3 milioni di euro) parzialmente compensati dalla riduzione dei costi per godimento beni di terzi (-5 milioni di euro) e dei costi connessi alla commessa Riyadh (-4 milioni di euro);
- incremento del costo del personale (+18 milioni di euro) dovuto prevalentemente all'incremento dell'organico medio, all'aumento del costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale e all'incremento delle competenze accessorie del personale (+25 milioni di euro) parzialmente compensato dai minori accantonamenti di periodo (-9 milioni di euro);
- incremento degli altri costi operativi (+3 milioni di euro) dovuto principalmente ai maggiori costi per quote associative e contributi (+2 milioni di euro) e per imposte, tasse e tributi locali (+1 milione di euro).

Il decremento a livello di **Risultato operativo** (EBIT) verso l'esercizio 2024, pari a -38 milioni di euro, deriva dalla riduzione dell'EBITDA descritta in precedenza e dall'aumento degli ammortamenti legato all'iscrizione di nuovi contratti di leasing (-6 milioni di euro) parzialmente compensato dal decremento delle svalutazioni occorse nel 2024 (+19 milioni di euro).

Il peggioramento del **Saldo dei proventi e oneri finanziari** (-95 milioni di euro) è imputabile principalmente al decremento dei dividendi distribuiti

dalle società controllate, collegate e terzi (-237 milioni di euro), alla riduzione del saldo netto dei proventi su crediti e debiti finanziari (-32 milioni di euro) compensato dal ripristino del valore della partecipazione detenuta in FS International (+7 milioni di euro) nonché dalle minori svalutazioni delle attività finanziarie occorse nel 2024, principalmente verso la società FSE (+167 milioni di euro).

Le **Imposte sul reddito** presentano un decremento complessivo di 198 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile ai minori proventi da consolidato fiscale iscritti a fronte di minori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo e alla fiscalità corrente e differita.

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Attività			
Capitale circolante netto gestionale	49	73	(24)
Altre attività nette (*)	330	358	(28)
Capitale circolante	**380**	**431**	**(51)**
Immobilizzazioni tecniche	33	3	30
Partecipazioni	38.920	38.798	122
Capitale immobilizzato netto	**38.953**	**38.801**	**152**
TFR	(4)	(4)	
Altri fondi	(7)	37	(44)
TFR e Altri fondi	**(11)**	**33**	**(44)**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**39.322**	**39.265**	**57**
Coperture			
Posizione finanziaria netta a breve	(883)	(1.495)	612
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(517)	137	(654)
Posizione finanziaria netta (*)	**(1.400)**	**(1.357)**	**(43)**
Mezzi propri	**40.722**	**40.622**	**100**
Coperture	**39.322**	**39.265**	**57**

(*) I dati comparativi sono stati oggetto di riclassifica; per il dettaglio si rinvia alle Note 19, 22, 28 e 29 del bilancio d'esercizio di FS SpA.

Il **Capitale investito netto**, pari a 39.322 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2025 di 51 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale immobilizzato netto** (+152 milioni di euro), dell'incremento della voce **TFR e Altri Fondi** (-44 milioni di euro) parzialmente compensato dalla riduzione del **Capitale circolante** (-51 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 49 milioni di euro, subisce un decremento nel corso dell'esercizio di 24 milioni di euro attribuibile principalmente all'incremento dei debiti commerciali (-23 milioni di euro) strettamente correlato all'incremento dei costi intervenuto nell'anno e alla riduzione dei crediti commerciali (-1 milione di euro).

Le **Altre attività nette** subiscono un decremento di 28 milioni di euro, riconducibile all'incremento dei debiti per consolidato fiscale (-92 milioni di euro) per i minori proventi iscritti a fronte di minori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo parzialmente compensato dall'aumento dei crediti verso società controllate (+64 milioni di euro) principalmente per dividendi deliberati e non distribuiti.

Il **Capitale immobilizzato netto**, pari a 38.953 milioni di euro, registra un incremento di 152 milioni di euro rispetto all'esercizio 2024 riconducibile principalmente alla sottoscrizione di un'ulteriore tranche di aumento di capitale sociale a favore di FS Logistix (+110 milioni di euro) e di FS Energy (+5 milioni di euro), al ripristino del valore della partecipazione in FS International (+7 milioni di euro), oltre all'incremento dei diritti d'uso per beni in leasing (+31 milioni di euro) per la contabilizzazione, ai sensi dell'IFRS 16, di nuovi contratti di locazione passiva.

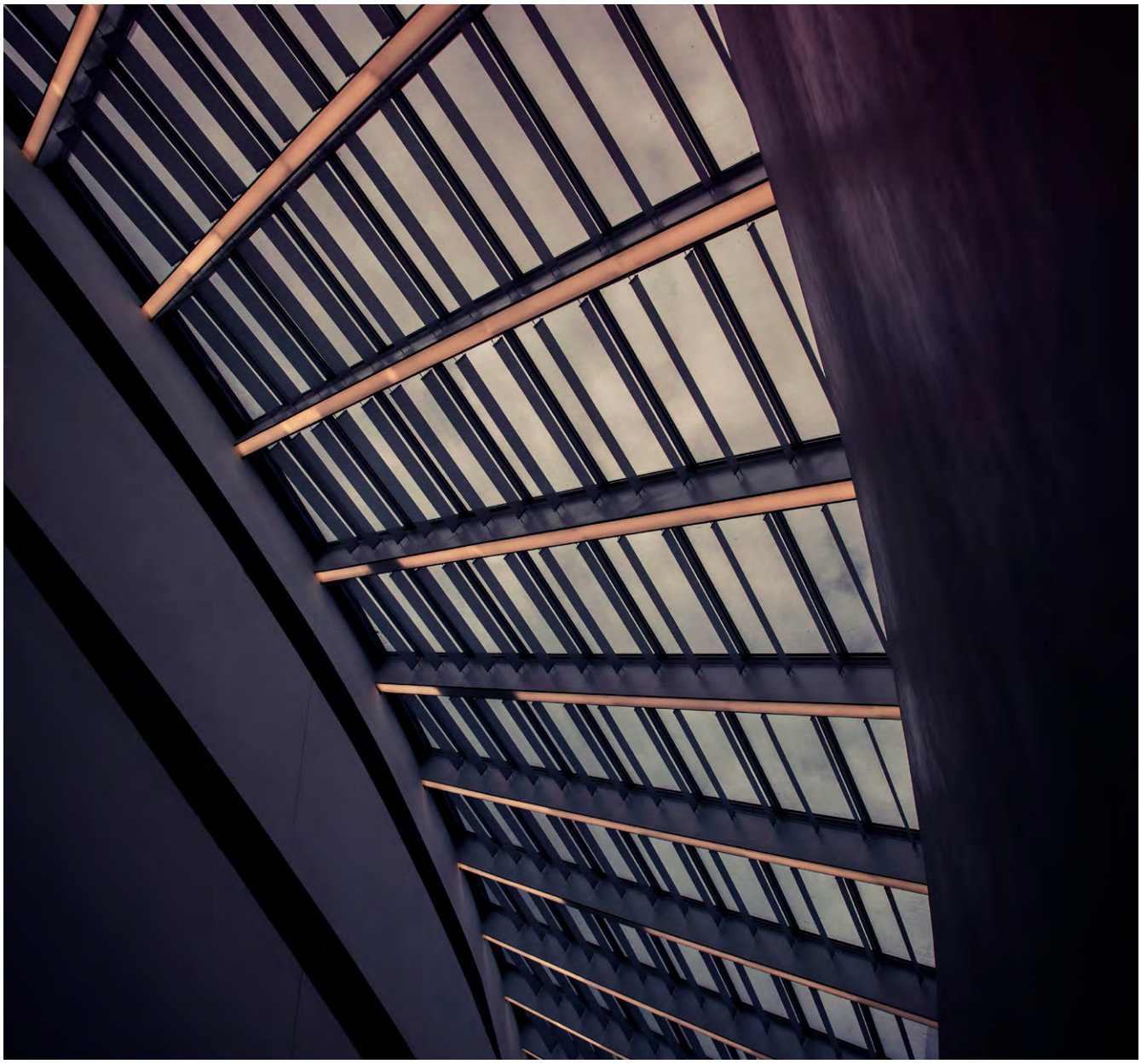
Gli **Altri fondi** registrano una variazione in aumento pari a 44 milioni di euro dovuto essenzialmente alla riduzione delle attività per imposte anticipate.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un saldo finanziario positivo netto di 1.400 milioni di euro con un incremento di 43 milioni di euro rispetto al 31 dicembre

2024, per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- incremento della liquidità bancaria per 598 milioni di euro, principalmente riconducibile alla provvista finanziaria realizzata nell'esercizio;
- riduzione dei prestiti obbligazionari per 300 milioni di euro, dovuta principalmente ai rimborsi effettuati nel periodo (-1.499 milioni di euro), parzialmente compensata dall'emissione di nuovi prestiti obbligazionari tramite il Programma EMTN (800 milioni di euro) e il Programma Eurofima (400 milioni di euro);
- decremento dei debiti finanziari verso società del Gruppo per cash pooling per 173 milioni di euro;
- incremento dei finanziamenti bancari, pari a 883 milioni di euro, determinato dall'aumento della provvista finanziaria per 1.198 milioni di euro, destinata a sostenere il piano di sviluppo e ammodernamento del Gruppo FS, in parte compensata dalla riduzione del debito relativo al programma Euro Commercial Paper (-320 milioni di euro). Si evidenzia inoltre che nel dicembre 2024 è stato sottoscritto un finanziamento quadriennale di 2 miliardi di euro con Intesa Sanpaolo, già efficace nel 2025, finalizzato a spese di manutenzione straordinaria con obiettivi ESG: questa operazione ha comportato la riclassificazione del debito da breve a medio/lungo termine, con scadenza prorogata a gennaio 2029;
- decremento complessivo dei crediti finanziari per 119 milioni di euro per gli incassi ricevuti nel periodo;
- incremento delle passività di leasing per 30 milioni di euro, conseguente alla sottoscrizione di nuovi contratti nel corso del periodo di riferimento.

I **Mezzi propri** si incrementano per l'utile registrato nel periodo pari a 100 milioni di euro e per la variazione positiva delle riserve di valutazione di utili attuariali per benefici ai dipendenti.



7. ALTRE INFORMAZIONI

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e delle procedure aperte dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie di maggior rilievo, che nel corso dell'anno hanno subito evoluzioni significative, nonché i procedimenti di nuova comunicazione. Per i procedimenti succedutisi nel tempo, si rinvia alle precedenti relazioni finanziarie annuali.
A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società, inclusa FS SpA, o il Gruppo, siano esposte a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza diverse da quelle indicate nell'apposita Nota 45. "Passività ed attività potenziali" al bilancio consolidato.
Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri, è riportato nelle Note al bilancio, cui si rinvia.

Procedimenti penali ex D.Lgs. 231/01

RFI: Procedimento penale n. 3651/2018 RGNR. In riferimento a tale procedimento, 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 un treno regionale dell'impresa ferroviaria Trenord, causando il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri – sono stati iscritti inizialmente nel registro degli indagati dirigenti e dipendenti di RFI e la stessa Società per responsabilità amministrativa ai sensi del D.Lgs. 231/01.
In data 25 febbraio 2025, il Tribunale Collegiale ha emesso sentenza, con la quale ha assolto la Società RFI dall'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies D.Lgs. 231/01 per insussistenza del reato presupposto. Per quanto riguarda le persone fisiche, ha ritenuto provata la responsabilità del Capo Unità Manutentiva (CUM), condannandolo alla pena di 5 anni e 3 mesi di reclusione, mentre ha assolto tutti gli altri imputati dai reati di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo e lesioni colpose, per non aver commesso il fatto, nonché, limitatamente agli imputati ai quali era contestato, dal reato di omissione dolosa di cautele contro gli infortuni sul lavoro, perché il fatto non sussiste. Il Collegio ha altresì dichiarato il non doversi procedere nei confronti di tutti gli imputati in ordine al reato di lesioni colpose per intervenuto difetto di procedibilità, a seguito dell'esclusione dell'aggravante della normativa antinfortunistica.
Con riferimento alle statuizioni civili, il Tribunale ha condannato il CUM, in solido con il responsabile civile RFI, alla rifusione delle spese sostenute dalle parti civili costituite (45 persone fisiche), nonché al risarcimento dei danni patiti dalle stesse liquidate a titolo di provvisionale; infine, al risarcimento dei danni patiti dalla parte civile FILT CGIL liquidati in via equitativa e definitiva. La sentenza è stata impugnata dalla Procura di Milano per alcune posizioni, anche nei confronti della Società responsabile ex D.Lgs. 231/01. Contestualmente hanno proposto appello anche il CUM condannato ed RFI quale responsabile civile. Il giudizio di appello avrà inizio il 9 giugno 2026 innanzi la Corte di Appello di Milano.

RFI: Procedimento penale n. 4309/2023 RGNR. In riferimento a tale procedimento, pendente innanzi la Procura di Ivrea – afferente all'investimento mortale di 5 operai di un'impresa subappaltatrice addetta ai lavori di manutenzione sull'infrastruttura da parte di un treno nei pressi della stazione di Brandizzo - si rappresenta che, in data 24 luglio 2025, la Procura di Ivrea ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari, dal quale si è appreso che, a fronte delle iniziali contestazioni, in ambito RFI sono indagati per i reati di omicidio colposo plurimo aggravato dalla violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (art. 589, commi I, II e V c.p) e di disastro ferroviario colposo (art. 449 in relazione all'art. 430 c.p.), oltre che le persone fisiche (CSE e Responsabile Struttura Organizzativa Ingegneria) e la Società, attinta da responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/01, già iscritte nel registro delle notizie di reato, anche l'AD pro tempore in carica alla data dell'incidente e l'AD precedentemente in carica fino al 19 maggio 2023, ed altri 9 dipendenti della Società. Per quanto riguarda le società esterne, sono indagati 5 esponenti dell'Impresa subappaltatrice, 3 esponenti dell'Appaltatore, nonché le medesime società ai sensi del D.Lgs. 231/01.

Busitalia SN: Procedimento penale n. 6769/2015 RGNR. Tale procedimento, avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, riguarda presunte irregolarità commesse dalla Società nella trasmissione dei dati all'Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL del MIT, 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 SN 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. In esito al dibattimento di primo grado, il Tribunale di Perugia, in data 12 novembre 2025, ha emesso, tra l'altro, sentenza di assoluzione per non aver commesso il fatto nei confronti dell'ex AD della Società, nonché in favore di Busitalia sentenza di assoluzione per insussistenza del fatto. Si è in attesa del deposito delle motivazioni.

Busitalia SN: Procedimento penale n. 6224/2016 RGNR. Il procedimento 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 AD e a un ex dirigente di Busitalia SN 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 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 GUP 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. 231/2001) collegato al reato di corruzione tra privati e in qualità di responsabile civile in relazione alle condotte ascritte all' ex AD e ad un dirigente della Società. All'esito dell'udienza del 10 settembre 2025, il Tribunale di Parma ha dichiarato, tra l'altro, non doversi procedere nei confronti dell'ex AD e dell'ex dirigente di Busitalia, nonché nei confronti della Società per i profili di responsabilità ex D.Lgs. 231/2001.

FS Sistemi Urbani: Procedimento penale n. 4700/2021 RGNR. Il giorno 18 luglio 2024 è stato notificato alla società FSSU un avviso di garanzia ex art. 57 D.Lgs. 231/2001, emesso dalla Procura della Repubblica di Milano. La contestazione avanzata nei confronti della società attiene alla presunta violazione degli artt. 5 e 24 del D.Lgs. 231/2001 in relazione a condotte poste in essere da un dirigente del Gruppo FS, non in forza a FSSU, al quale è contestata la fattispecie prevista dall'art. 353 bis c.p. - reato presupposto della responsabilità dell'Ente che sarebbe stato commesso nell'interesse e a vantaggio di FSSU - per condotte attinenti alla determinazione del contenuto dell'avviso di ricerca di immobile ad uso ufficio pubblicato dal MIT a marzo 2024. Nel corso del 2025, il citato procedimento è stato trasferito per competenza territoriale alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma.

Altri procedimenti penali rilevanti

RFI: Procedimento penale n. 503034/2012 RGNR. In riferimento a tale procedimento, iscritto presso la Procura di Castrovillari, relativo 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 occorso nel 2012, in data 21 novembre 2025 il Tribunale di Castrovillari ha emesso sentenza di assoluzione nei confronti di tutti gli imputati perché il fatto non sussiste.

RFI: Procedimento penale n. 524/2020RGNR. Il procedimento, incardinato presso la Procura della Repubblica di Lodi, riguarda ipotesi di responsabilità amministrativa a carico di RFI 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. Di seguito gli aggiornamenti:

- rito abbreviato: il Giudizio di Appello si è concluso in data 4 marzo 2025 con conferma della condanna dei due operai che avevano svolto l'attività manutentiva sul deviatoio la notte dell'evento, riducendo la pena di 3 anni di reclusione, comminata in primo grado, in 1 anno e 8 mesi di reclusione (con concessione della sospensione condizionale della pena e non menzione della condanna). I due dipendenti condannati hanno rinunciato al ricorso per Cassazione; pertanto, la pronuncia è divenuta definitiva;
- rito ordinario: in data 16 dicembre 2025 il Tribunale Collegiale di Lodi ha pronunciato sentenza di condanna nei confronti di un Dirigente di RFI alla pena di 3 anni e 5 mesi di reclusione, con interdizione dai pubblici uffici per 5 anni. Contestualmente sono stati condannati i due operai di Alstom (che aveva in gestione l'appalto di servizi di manutenzione), rispettivamente, alla pena di 2 anni e 8 e 9 mesi di reclusione, mentre sono stati assolti per non aver commesso il fatto gli altri due esponenti di Alstom imputati. Per quanto riguarda le statuizioni civili, il Tribunale ha condannato il dirigente di RFI al risarcimento dei danni patiti dalla parte civile FILT CGIL, liquidati in via equitativa e definitiva in complessivi 50 mila euro con statuizione provvisoriamente esecutiva oltre alle spese di giudizio (il sindacato non era costituito parte civile nei confronti dei due operai Alstom condannati).

FS/RFI/Trenitalia/FSX: Procedimento penale n. 6305/2009 RGNR. In relazione al procedimento penale presso la Procura della Repubblica - Tribunale di Lucca, relativo all'incidente occorso in Viareggio il 29 giugno 2009, si segnala che all'udienza del 27 maggio 2025, la Corte di Appello di Firenze, nell'ambito del terzo giudizio di appello, ha emesso il dispositivo di sentenza confermando per tutti gli imputati il trattamento sanzionatorio disposto dai giudici del secondo appello. Avverso la suddetta pronuncia, i difensori degli imputati hanno proposto ricorso in Cassazione, in relazione al quale si è in attesa della fissazione della data d'udienza. Inoltre, in ordine ai ricorsi straordinari in Cassazione ex art. 625 bis c.p.p., presentati da talune difese per la correzione di errori materiali o di fatto della seconda sentenza della Corte di Cassazione (dispositivo del 15 gennaio 2024 e motivazioni del 26 luglio 2024), il giorno 27 febbraio 2026 si è svolta l'udienza camerale innanzi la Corte di Cassazione, all'esito della quale è stata dichiarata l'inammissibilità dei ricorsi.

HELLENIC TRAIN: Procedimento penale relativo all'incidente Tempi. Nella notte del 28 febbraio 2023 si è verificato un grave incidente ferroviario lungo la tratta fra Atene e Salonicco, in prossimità della città di Tempi, nella Grecia centrale, che ha coinvolto un treno passeggeri (noleggiato da Hellenic Train e di proprietà della società pubblica Gaiaose) e un treno merci. L'evento ha causato il decesso di 57 persone e il ferimento di ulteriori 164. All'esito delle indagini, la Procura di Larissa ha avanzato richiesta di rinvio a giudizio nei confronti di vari soggetti coinvolti, tra cui il capostazione in servizio la notte dell'incidente ed altri funzionari appartenenti al Gestore della rete OSE, nonché nei confronti dell'ex AD e di un Dirigente di Hellenic Train, ai quali sono contestati i reati di omicidio colposo e lesioni personali colpose, con riferimento alla presunta mancata attivazione del sistema di comunicazione GSMR a bordo treno. Il 23 marzo 2026 si è tenuta la prima udienza dibattimentale presso il Tribunale di Larissa.
Parallelamente, risulta pendente un ulteriore procedimento penale nella fase di indagine preliminare, avente ad oggetto il reato di turbamento della sicurezza ferroviaria con potenziale pericolo per la vita umana, fattispecie qualificata come delitto. Il relativo fascicolo è stato aperto a seguito di una querela presentata nel maggio 2024 da familiari delle vittime dell'incidente, nei confronti di diversi soggetti (tra cui attuali ed ex dirigenti di Hellenic Train) per presunte azioni od omissioni relative alle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario successive all'incidente. Il magistrato inquirente ha nominato un consulente tecnico, e le indagini risultano tuttora in corso.

Procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie

RFI/Trenitalia/MIR: Sconto K2. Il contenzioso si riferisce all'applicazione del c.d. "Sconto K2" – introdotto dal DM 22 marzo 2000 n. 44/T e consistente in una temporanea riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria a fronte dell'assenza delle condizioni per ammettere la condotta dei convogli "ad agente unico" – di cui il MIT aveva disposto l'inapplicabilità, in assenza di contributi da parte dello Stato nel DM 92/T dell'11 luglio 2007. A fronte del giudizio instaurato da alcune imprese ferroviarie, il Consiglio di Stato si è definitivamente pronunciato sull'annullamento del DM 92/T con sentenza n. 1110/2013. Trenitalia ha instaurato giudizio civile innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI il pagamento delle somme dovute a titolo di "Sconto K2", a fronte dell'annullamento del suddetto DM 92/T. Mercitalia Rail è intervenuta volontariamente in giudizio. In data 1° marzo 2023, il Tribunale di Roma, con sentenza n. 3460/2023, ha condannato RFI al pagamento di 144,5 milioni di euro, oltre interessi, in favore di Trenitalia e 91,3 milioni di euro, oltre interessi, in favore di Mercitalia Rail e respinto la domanda di manleva proposta da RFI nei confronti del MIT e MEF. Avverso la citata sentenza del Tribunale di Roma, in data 28 luglio 2023, RFI ha proposto appello con contestuale istanza di sospensione della medesima. Si sono costituite Trenitalia e Mercitalia Rail, nonché il MIT e MEF. Con ordinanza depositata in data 22 febbraio 2024, la Corte di Appello ha accolto l'istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva della sentenza di primo grado presentata da RFI. La discussione orale è fissata per il 23 giugno 2026, con termine fino a 60 gg per il deposito di memorie conclusive.

RFI: Ricorsi vs ARERA e CSEA. L'11 luglio 2022, RFI ha notificato ricorso al TAR Lombardia nei confronti di ARERA e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) al fine di impugnare la nota di ARERA dell'11 maggio 2022 in cui si afferma che il Regime tariffario speciale, di cui è titolare RFI ai sensi del D.P.R. n. 730/1963, sia limitato all'energia di trazione, ritenendo viceversa esclusa dal suddetto regime l'energia cd. "per usi diversi dalla trazione".
Nel frattempo, CSEA, in data 28 dicembre 2022, ha autonomamente compensato, sul pagamento della compensativa relativa all'energia di trazione, l'importo corrisposto a RFI per il periodo 2015 – 2019 a titolo di compensativa per usi diversi dalla trazione. RFI ha proceduto, nel mese di febbraio 2023, a presentare un'istanza cautelare nel ricorso in essere, nonché un ulteriore ricorso per motivi aggiunti nei confronti di CSEA e ARERA. Con sentenza n. 2874/2023 il TAR Lombardia ha rigettato le difese di RFI. RFI ha impugnato la sentenza avanti al Consiglio di Stato. L'udienza di merito si è tenuta il 17 dicembre 2024. Con sentenza del 13 gennaio 2025 il Consiglio di Stato ha rigettato l'appello di RFI e, conseguentemente, confermato la sentenza del TAR Lombardia.
Inoltre, in data 26 febbraio 2024, RFI ha notificato ricorso al TAR Lombardia nei confronti di ARERA e CSEA impugnando la Deliberazione ARERA n. 618/2023/R/COM del 27 dicembre 2023 (e la successiva Deliberazione ARERA n. 45/2024/R del 20 febbraio 2024 di rettifica), nella parte in cui, all'art. 36.1 dell'Allegato A, esclude che il Regime Tariffario Speciale di cui al DPR 730/1963 trovi applicazione ai consumi per usi diversi da quelli relativi ai servizi di trasporto ferroviario eserciti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale ad esclusione dei servizi passeggeri espletati sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità e alimentate a 25 kV corrente alternata. Il giudizio è pendente.

RFI/Trenitalia: SNCF vs RFI/ART e nei confronti di Trenitalia/NTV – Italo. Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica promosso da Trenitalia e NTV-Italo vs RFI/ART. Con ricorso notificato in data 4 febbraio 2025, SNCF Voyages Italia Srl, impresa ferroviaria titolare di Accordo Quadro per l'assegnazione della capacità ferroviaria su rete nazionale, ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte la Delibera ART n. 178/2024 *"Indicazioni e prescrizioni al Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2025 e 2026"* nella parte in cui definisce il concetto di tracce omologhe/canale orario e i criteri di priorità, nonché il PIR 2026, in vigore dal 14 marzo 2025, nella parte in cui ha dato esecuzione alla suddetta Delibera relativamente ai criteri di priorità da applicarsi in sede di programmazione dell'orario di servizio del trasporto passeggeri in Alta Velocità e, comunque, ad ogni criterio di priorità che favorisca, nel bilanciamento tra richieste di tracce in conflitto, in caso di linea satura, le richieste provenienti dalle imprese che già hanno maggiore frequenza sulla tratta. SNCF imputa all'ART di aver disegnato un sistema di accesso alla infrastruttura ferroviaria dell'Alta Velocità tale da favorire le imprese ferroviarie presenti sul mercato e discriminare i nuovi entranti e di non aver imposto a RFI la correzione dei criteri di priorità in conformità ai principi del Regolamento n. 545/2016 che il Gestore dell'Infrastruttura è tenuto ad osservare. All'udienza cautelare del 12 marzo 2025, il TAR Piemonte ha respinto la domanda di sospensiva proposta da SNCF. Con ricorso per motivi aggiunti, SNCF ha chiesto l'annullamento e, in subordine, la dichiarazione di inefficacia: (i) del PIR 2026, Aggiornato con Disposizione dell'AD n. 15 del 12 dicembre 2024 e n. 2 del 28 febbraio 2025, in parte qua; (ii) della Proposta Definitiva del 14 febbraio 2025 e dell'Accordo Quadro del 14 febbraio 2025, modificato successivamente, e nella sua versione finale dell'8 aprile 2025. Con sentenza n. 1793 del 9 dicembre 2025, il TAR, in via preliminare, ha disposto la separazione del ricorso principale dal ricorso

per motivi aggiunti (avverso la proposta di Accordo Quadro del 14 febbraio 2025 e l'AQ modificato) per mancanza di connessione. A tale ultimo giudizio è stato assegnato, quindi, un nuovo numero di Ruolo Generale (3381/2025) ed è stata fissata udienza per il 16 aprile 2026. Il TAR, con la predetta sentenza, ha poi ritenuto infondato nel merito il ricorso di SNCF, compensando le spese di lite. In data 4 aprile 2025 sono stati notificati, tra gli altri, a RFI due ricorsi straordinari dinanzi al Presidente della Repubblica, rispettivamente da Italo NTV e da Trenitalia, per l'annullamento della medesima Delibera ART 178/2024 nella parte in cui ha formulato le prescrizioni alla Bozza del PIR inerenti al criterio di *"Utilizzazione delle linee AV/AC e delle linee adattate o specializzate per servizi AV"*. Con sentenze nn. 1638 e 1642 del 17 novembre 2025, il TAR ha accolto i ricorsi rispettivamente di Italo e di Trenitalia.

RFI: Ricorsi vs le Delibere ART n. 126 e 127/2023. Con le Delibere ART n. 126 e 127 del 27 luglio 2023, l'Autorità ha concluso il procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 147/2022 per la violazione dell'art. 23, comma 3, del D.Lgs. n. 112/2015 riguardante il Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2023. È stato contestato a RFI di aver stipulato accordi quadro aventi ad oggetto capacità superiore alla soglia dell'85% sul totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria prevista nella sopra citata disposizione del PIR. RFI, a seguito di specifiche valutazioni condotte anche con l'ausilio del legale esterno incaricato, ha ritenuto opportuno impugnare dinanzi al TAR Piemonte i suddetti provvedimenti. Il ricorso si è definito con sentenza sfavorevole a RFI n. 1092/2024 del 28 ottobre 2024 avverso la quale RFI ha proposto appello dinanzi al Consiglio di Stato. Il giudizio è pendente.

RFI: Ricorsi vs le Delibere ART n. 187/2023 e 38/2024. Con Delibera ART n. 187 del 30 novembre 2023 l'Autorità ha dichiarato la non conformità al nuovo modello regolatorio di cui alla Delibera ART n. 95/2023 – che ha revisionato i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la precedente Delibera n. 96/2015 – di alcuni aspetti della proposta formulata da RFI per la definizione del nuovo sistema tariffario relativo al periodo 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso (PmdA) all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal PmdA erogati. In data 29 gennaio 2024 RFI ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte il suddetto provvedimento. In data 13 maggio 2024, RFI ha presentato ricorso per motivi aggiunti, a valere anche come ricorso autonomo, avverso la successiva Delibera ART n. 38/2024, con cui l'Autorità ha dichiarato la non conformità della ulteriore proposta formulata da RFI per la definizione del sistema tariffario per il periodo 2024-2028 e fissato le determinazioni conseguenti per il periodo tariffario 2025-2029. All'esito dell'udienza del 12 marzo 2025, con sentenza n. 575/2025 pubblicata il 2 aprile 2025, il TAR ha respinto il ricorso principale e il ricorso per motivi aggiunti promosso da RFI compensando le spese di giudizio. Avverso la sentenza RFI ha promosso appello in data 2 luglio 2025. Il giudizio è pendente.

FS/FSE: ricorso ANAV per l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato n. 6983/2024 ANAV ha spiegato ricorso al Consiglio di Stato ex art. 112, comma 3 c.p.a. contro il MIT e nei confronti di FSE e FS e AGCM per l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato n. 6983/2024, con la quale il Consiglio di Stato, accogliendo l'appello proposto da Arriva, Co.Tr.A.P. e Ferrotramviaria, ha disposto l'annullamento del Decreto del MIT del 4 agosto 2016 dove individuava in FS il soggetto cui trasferire la partecipazione di FSE, previa disapplicazione della L. n. 208/2015 in cui era previsto lo stanziamento di 70 milioni di euro in favore di FSE, chiedendo la condanna del MIT al pagamento dei danni patiti nella misura pari a 23,8 milioni di euro oltre interessi moratori. Nell'ambito di detto giudizio, l'Avvocatura Generale dello Stato ha depositato istanza di trattazione congiunta con il ricorso in ottemperanza proposto da Arriva, Co.Tr.A.P. e Ferrotramviaria. Con sentenza n. 961/2026 del 6 febbraio 2026, il Consiglio di Stato ha dichiarato inammissibile il ricorso promosso da ANAV per l'eccezione di difetto di legittimazione.

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2086 DEL CODICE CIVILE

Ferrovie dello State Italiane SpA, alla data del presente bilancio, ai sensi dell'art. 2086 del Codice civile, si è dotata di un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa, valutato in tali termini positivi, anche ai sensi dell'art. 2381 del Codice civile, dal Consiglio di Amministrazione.

AZIONI PROPRIE DELLA HOLDING

Al 31 dicembre 2025 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 2025, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate, avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali – ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.
Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che il Gruppo FS destina gli asset e le risorse allocandoli razionalmente all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio core business, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando dette attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate sono presentate nelle Note al Bilancio, cui espressamente si rimanda.

ALTRO

Il 2 ottobre 2025 è stato rilevato un evento di sicurezza informatica che ha colpito l'infrastruttura IT di un fornitore del Gruppo FS e che ha interessato nello specifico alcuni applicativi e sistemi in uso da alcune società del Gruppo, senza impatti sulla circolazione ferroviaria. Nel mese di novembre 2025 è emersa la messa a disposizione sul dark web di documenti e informazioni appartenenti a società del Gruppo (inclusa FS) esfiltrati in conseguenza dell'evento di ottobre. L'esfiltrazione ha riguardato principalmente i dati relativi alle buste paga del mese di settembre 2025 dei dipendenti di 21 società del Gruppo. Nell'immediatezza dei singoli eventi, sono state effettuate le dovute segnalazioni alla Polizia Postale (CNAIPIC) e all'Agenzia per la Cibersicurezza Nazionale-ACN (CSIRT Italia) e le notifiche al Garante Privacy nonché le connesse comunicazioni agli interessati. Le società del Gruppo FS interessate dagli eventi, come anche il fornitore che ha subito l'attacco, hanno sporto denuncia-querela contro ignoti presso la Procura di Roma e sono in corso le indagini.

8. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il contesto macroeconomico mostra segni di crescita moderata dei consumi e dei servizi, inclusi quelli legati alla mobilità delle persone, nonostante persistano elementi di volatilità a livello globale legati al conflitto in Ucraina, alle tensioni geopolitiche in Medio-Oriente e alle politiche commerciali protezionistiche, tra cui i dazi USA, che continuano ad esercitare pressioni sui prezzi delle materie prime. In tale contesto macroeconomico, il Gruppo FS ha confermato il suo ruolo al centro dell'ecosistema della mobilità, puntando a sviluppare un sistema di infrastrutture resilienti, una mobilità sempre più sostenibile e una logistica integrata, anche in relazione agli impatti del Climate Change, creando così valore per il Sistema Paese.
Negli ultimi anni ha consolidato il suo posizionamento attraverso una crescita significativa degli investimenti, segnando nel 2025 il più alto livello di spesa. Inoltre, il Gruppo ha rafforzato la propria presenza a livello internazionale, operando in 5 continenti e circa 30 paesi.
In considerazione dei risultati raggiunti e del nuovo scenario trasportistico, il Gruppo FS continua nel percorso di crescita delineato nel Piano Strategico 2024-2029, i cui obiettivi economici e d'investimento sono stati confermati a fine anno con la presentazione dell'aggiornamento del Piano stesso. Su questa traiettoria, il Gruppo mira a diventare leader di mobilità europeo, operante in un mercato internazionale, puntando a garantire standard qualitativi sempre più elevati e ad offrire al mercato un'offerta di servizi coerente con la dinamica della domanda e con le mutate esigenze del cliente attraverso l'introduzione di nuove tratte, l'aumento dei posti disponibili con l'ampliamento della flotta e il prolungamento dei servizi crossborder, agendo come principale protagonista verso la mobilità green. Il cambiamento delle esigenze di mobilità mette il cliente al centro dell'offerta tramite un'evoluzione dell'esperienza di viaggio basata sulla personalizzazione dei servizi offerti, sull'integrazione dei servizi intermodali, garantendo sicurezza durante tutto il viaggio.
Dal punto di vista degli investimenti, il Gruppo FS, nel settore Infrastruttura, conferma la tendenza positiva già registrata nel 2025 con un incremento della produzione. In tale ambito, il Gruppo FS è uno dei principali protagonisti nella definizione e nell'attuazione del PNRR. In particolare, gli investimenti previsti nella Mission 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" sono destinati per l'80% a interventi di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale.
Con riferimento agli obiettivi e alla mission del Gruppo FS per i diversi settori di business:

- l'**Infrastruttura Ferroviaria** si pone l'obiettivo di accompagnare la trasformazione dell'infrastruttura e la stabilità economico-finanziaria degli investimenti, con particolare attenzione alla qualità del servizio, finalizzata alla riduzione dei disagi per gli utenti e gli operatori, nonché all'ammodernamento della rete, anche mediante l'impiego delle risorse dedicate (es. PNRR). Il perseguimento di tali obiettivi è supportato da una strategia di integrazione verticale, orientata all'internalizzazione di competenze oggi acquisite dal mercato, anche tramite operazioni di M&A, al fine di mettere in sicurezza il piano degli investimenti e rafforzare la capacità esecutiva e industriale nel medio-lungo periodo;
- l'**Infrastruttura Stradale** prevede l'adozione di una solida disciplina operativa per l'adeguamento della scadenza concessoria e il riequilibrio economico-finanziario della componente servizi, con un rinnovato focus sul core business e lo sviluppo di un piano di investimenti a supporto dell'espansione della rete, sostenuto da digitalizzazione e innovazione per la realizzazione di un'infrastruttura interconnessa ed efficiente, nonché da un impegno strutturato su sostenibilità e sicurezza stradale volto ad accelerare la transizione ecologica e promuovere una diffusa cultura della sicurezza;
- il **Trasporto Passeggeri** prevede di sviluppare un'offerta integrata, attraverso canali di vendita innovativi, fondata su elevati livelli di qualità del servizio ed eccellenza industriale, sull'innovazione continua dell'offerta e sulla centralità del viaggiatore, al fine di aumentare le quote di mercato e di favorire lo shift modale, in coerenza con iniziative di business development volte a rafforzare il posizionamento rispetto alle dinamiche competitive;
- il **Trasporto passeggeri internazionale** si pone l'obiettivo di trasformare il Gruppo FS in un'azienda multi-domestica ed operatore europeo di mobilità, aumentando la propria presenza nei nuovi Mercati, grazie alla crescente liberalizzazione, e generando ulteriore valore nei Paesi in cui è già presente (Francia, Spagna, Germania, Grecia e Olanda), tramite l'avvio di nuovi collegamenti ad Alta Velocità in Europa, il rafforzamento dell'offerta intermodale attraverso l'espansione dei servizi bus e il rilancio delle attività attualmente in essere;
- il **Trasporto Merci** prevede il recupero della profittabilità attraverso mirate iniziative industriali e commerciali, supportate da un'evoluzione organizzativa fondata sulla razionalizzazione societaria e sull'efficientamento della gestione lungo l'intera value chain, rafforzando il posizionamento europeo tramite l'espansione sui principali corridoi continentali e la valorizzazione degli asset, nonché evolvendo verso un modello di freight forwarder basato su servizi end-to-end client-driven e sull'integrazione tecnologica dei sistemi per il miglioramento della qualità del servizio.

9. RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

112 Informazioni generali
114 Modello di business e strategia
122 Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
152 Impegno per uno sviluppo sostenibile
164 Informazioni ambientali
164 Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (regolamento sulla tassonomia)
174 ESRS E1 - Cambiamenti climatici
192 ESRS E2 - Inquinamento
195 ESRS E3 - Acque e risorse marine
200 ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi
207 ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare
214 Informazioni sociali
214 ESRS S1 - Forza lavoro propria
226 ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore
228 ESRS S3 - Comunità interessate
239 ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali
261 Informazioni sulla governance
261 ESRS G1 - Condotta delle imprese
268 Appendice
268 Indice dei contenuti ESRS
280 Accounting policy per le metriche di sostenibilità
292 Tabelle informative a norma dell'articolo 8 del Regolamento sulla Tassonomia dell'UE

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

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

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

Orizzonti temporali

Il Gruppo nel redigere la Rendicontazione consolidata di sostenibilità ha adottato gli intervalli di tempo definiti dall'ESRS 1 - breve periodo (fino a 1 anno); medio periodo (da 2 a 5 anni); lungo periodo (oltre 5 anni) tuttavia, in riferimento all'obbligo di informativa *E1-1 – Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici*, sono stati utilizzati orizzonti temporali differenti e specificati all'interno del paragrafo specifico.

Cause di incertezza nelle stime e nei risultati

Le informazioni relative alle metodologie di calcolo utilizzate per le metriche inserite all'interno della Rendicontazione consolidata di sostenibilità sono disponibili nel paragrafo *Accounting policy per le metriche di sostenibilità* in Appendice.

Inclusione mediante riferimento

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

Applicazione delle disposizioni transitorie previste

In merito agli obblighi di informativa introdotti gradualmente dagli ESRS, di seguito si riportano le esclusioni applicate nel redigere la Rendicontazione consolidata di sostenibilità:

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

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

Nel redigere la Rendicontazione consolidata di sostenibilità, il Gruppo FS – pur **non essendo soggetto alle ulteriori normative che prevedono obblighi di comunicazione in materia di sostenibilità** – ha fornito anche le informazioni da esse richieste, in quanto già ricomprese e soddisfatte attraverso l'applicazione completa degli ESRS. Per tale motivo non si è reso necessario includere ulteriori contenuti specifici previsti da altre disposizioni (si veda in Appendice tabella suggerita dagli ESRS).

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

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

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

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

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

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

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Paragrafi nelle dichiarazioni sulla sostenibilità
a) Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: -Consiglio di Amministrazione di FS SpA -Collegio Sindacale Gestione impatti, rischi e opportunità: - ESRS G1 – Condotta delle imprese
b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza - Impegno per uno sviluppo sostenibile
c) Individuare e valutare gli impatti negativi	
d) Intervenire per far fronte agli impatti negativi	Gestione impatti, rischi e opportunità: - ESRS E1 – Cambiamenti climatici - ESRS E2 – Inquinamento - ESRS E3 – Acque e risorse marine - ESRS E4 – Biodiversità ed ecosistemi - ESRS E5 – Uso delle risorse ed economia circolare - ESRS S1 – Forza lavoro propria - ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore - ESRS S3 – Comunità interessate - ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali - ESRS G1 – Condotta delle imprese
e) Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	

A seguito dell'approvazione del cd. "Pacchetto Omnibus I"[45] da parte del Parlamento europeo che ha modificato, nello specifico, gli obblighi e le tempistiche di adozione previsti dalla Direttiva (UE) 2024/1760 relativa al dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità, è stato ritenuto opportuno avviare un percorso di analisi e valutazione per garantire l'allineamento al quadro normativo aggiornato e alle specificità operative e organizzative del Gruppo FS. Tale scelta si inserisce in un contesto in cui il Gruppo dispone già di strumenti e presidi consolidati per il governo dei temi ESG lungo la catena di fornitura. In particolare, oltre alle politiche, generali e specifiche, che prevedono impegni nella prevenzione, mitigazione o riduzione al minimo gli impatti sui diritti umani e sull'ambiente lungo la catena del valore, nell'ambito del Progetto "Sustainable Procurement e Supply Chain Management", avviato nel 2018, gli operatori economici che intendono iscriversi ai Sistemi di Qualificazione e partecipare alle gare, nonché i fornitori, sono annualmente coinvolti in una campagna di valutazione delle performance ESG attraverso una piattaforma informatica sviluppata da FS Italiane, finalizzata all'attribuzione di un Rating ESG che misura il livello di maturità nella gestione delle dimensioni della sostenibilità e, al contempo, fornisce suggerimenti volti al miglioramento continuo. A ciò si affiancano riunioni periodiche con i referenti di contratto e audit mirati sui fornitori, volti a valutare le prestazioni in ambito qualità, ambiente e salute e sicurezza. Tali iniziative consentono un presidio strutturato e continuativo dei principali rischi ESG, inclusi quelli rilevanti per i diritti umani, garantendo un governo efficace del tema anche nella fase di transizione verso il nuovo quadro normativo.
Per ulteriori approfondimenti sul progetto, si rimanda al paragrafo *ESRS G1 – Condotta delle imprese*.

45. Insieme di proposte legislative della Commissione Europea, approvate il 26 febbraio 2025, volto a semplificare il quadro normativo UE sulla sostenibilità e a ridurre gli oneri amministrativi per le imprese, e che riguarda nello specifico la direttiva sul reporting (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) e quella sulla due diligence di sostenibilità aziendale (Corporate Sustainability Due Diligence Directive, CSDDD).

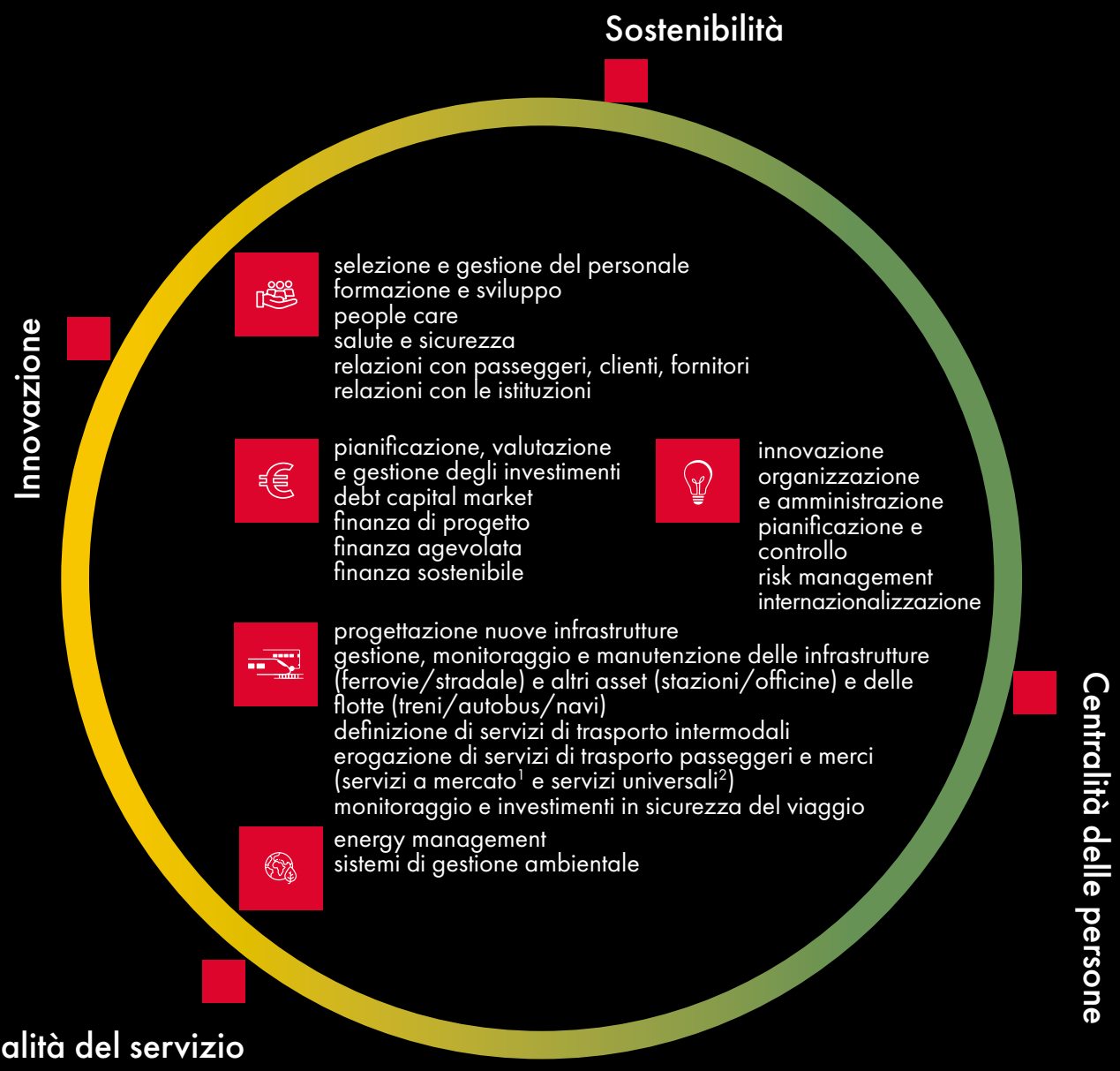
MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA

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

Il modello di business adottato dal Gruppo FS - che al 31 dicembre 2025 consta di 96.841 dipendenti, di cui 83.659 in Italia - intende valorizzare i diversi capitali (finanziario, fisico, umano e relazionale, intellettuale[46] e organizzativo, naturale), secondo il framework dell'IIRC – International Integrated Reporting Council, organizzando attività e processi per creare valore, nel medio e lungo termine, per tutti gli stakeholder.

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

Per ulteriori approfondimenti riguardo il modello di business e la strategia, si rimanda al paragrafo *Performance dei Settori di Business*.



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)

46. Per ulteriori informazioni sulle risorse immateriali si rimanda al paragrafo *Attività di ricerca, sviluppo e innovazione*.

Input

CAPITALE FINANZIARIO
insieme delle risorse necessarie per finanziare le attività:

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

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

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

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

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

brevetti diritti, ecc.
marchi
procedure organizzative
sistemi IT

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

energia
suolo
acqua
materiali

Risultati

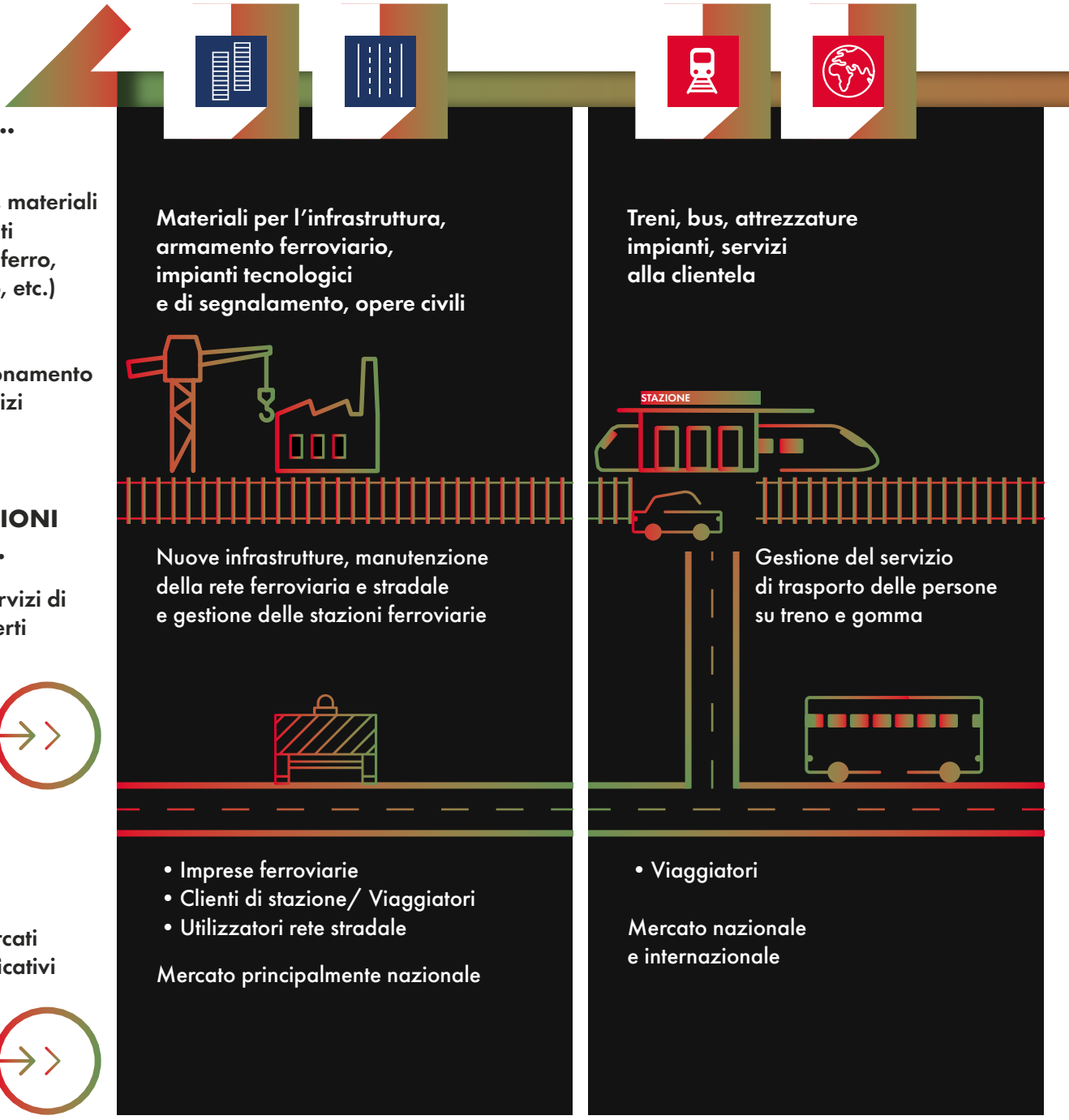
- servizi regionali
- servizi Alta Velocità
- servizi intermodali
- servizi di logistica integrata
- servizi internazionali
- servizi di ingegneria
- infrastrutture stradali e ferroviarie

Impatti

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

CATENA DEL VALORE

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



Servizi "captive" a supporto delle altre Business Unit

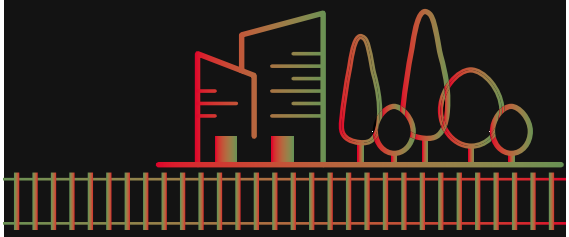
Loco e carri ferroviari, veicoli industriali

Gestione del servizio di trasporto merci su treno e gomma

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

Mercato nazionale e internazionale

Servizi amministrativi, contabili, ICT e di progettazione e ingegneria



Rigenerazione del patrimonio immobiliare e gestione integrata dei parcheggi

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

Mercato principalmente nazionale

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

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

Piano di sostenibilità

Nell'ambito del Piano Strategico di Gruppo, cinque sono gli ambiti trasversali identificati per guidare il percorso trasformativo del Gruppo, rispondere in maniera efficace alle crescenti sfide del mercato e, allo stesso tempo, potenziare il posizionamento del Gruppo nel settore dei trasporti. Uno di questi riguarda la Sostenibilità, ed è orientato a promuovere la mobilità sostenibile e integrata, supportando la transizione climatica del sistema trasporti del Paese, lo sviluppo di un modello industriale circolare e rigenerativo, nonché il rafforzamento della coesione sociale e il benessere delle persone. Per dare concretezza alla strategia ESG del Gruppo, è stato ideato un programma articolato in quattro ambiti trasformativi, tesi ad abilitare il posizionamento del Gruppo come punto di riferimento e leader internazionale per le buone prassi di sostenibilità. Di seguito sono rappresentati i quattro ambiti che indirizzano il Piano, a cui sono legate sfide e ambizioni.

Gli ambiti trasformativi, le relative sfide e le principali ambizioni:

AMBITO	DESCRIZIONE	AMBIZIONE
TRANSIZIONE ENERGETICA E RESILENZA CLIMATICA		
Adattamento al cambiamento climatico	Rafforzamento capacità di **resilienza al cambiamento climatico** delle infrastrutture e servizi di mobilità, integrando valutazione e monitoraggio **rischi climatici** nei processi di progettazione, realizzazione e gestione.	Investimenti e processi operativi **basati sul rischio climatico**[1]
Mitigazione del cambiamento climatico	Riduzione impatto climatico trasporti, attraverso adozione di energie rinnovabili, **mobilità elettrica** e intermodale, innovazione tecnologica e coinvolgimento della filiera.	• **Net Zero** entro il 2040 (Scope 1+2,3)[2] • CAPEX EU Taxonomy-aligned ≥ 80%[3]
CIRCOLARITÀ E BIODIVERSITÀ		
Circolarità delle risorse	Adozione modello industriale circolare e rigenerativo che ottimizzi le risorse naturali e integri soluzioni a **basso impatto** in ogni fase del ciclo infrastrutturale e operativo.	• **-50% rifiuti urbani indifferenziati** vs 2019[4] • **100% dei rifiuti speciali a recupero**[4'5'6] • **-50% prelievi idrici al 2040** vs 2019 • Definire **piani di simbiosi industriale**[7]
Biodiversità ed ecosistemi	Progettazione infrastrutture sostenibili e promozione iniziative per incremento naturalità dei luoghi, e conservazione/ripristino biodiversità e valorizzazione capitale naturale.	• **«No net loss»** sui nuovi interventi nelle aree Natura 2000[4] • Hotspot di biodiversità
PERSONE E COMUNITÀ		
Sviluppo e valorizzazione territori e comunità	Riqualificazione nodi e spazi ferroviari in hub sostenibili e accessibili, promuovendo rigenerazione e sviluppo urbano, connettività, mobilità integrata e valorizzazione territori.	• Riconversione aree dismesse • Maggiore connettività locale • Progetti di inclusione/coesione sociale
Benessere, valorizzazione e inclusione	Promozione ambiente di lavoro sano e inclusivo, con ascolto e conciliazione vita-lavoro, crescita professionale, valorizzazione competenze e diversità e attrattivo per nuovi talenti.	• Crescita **donne** nei ruoli di responsabilità • Sviluppo competenze e mestieri del futuro • Favorire benessere ed equilibrio vita-lavoro
SUPPLY CHAIN E SICUREZZA		
Sostenibilità della catena di fornitura	Rafforzamento dei **criteri ESG** nei processi di approvvigionamento, promuovendo qualificazione sostenibile dei **fornitori**, monitorandone le performance, e percorsi di miglioramento condiviso.	• **100% gare che includono/rafforzano aspetti ESG entro il 2028** • Coinvolgimento fornitori per il miglioramento delle performance ESG • Approvvigionamento sicuro e sostenibile
Formazione e digitalizzazione per la sicurezza	Promozione cultura della prevenzione e responsabilità condivisa e strumenti di innovazione tecnologica per supportare una gestione efficace della sicurezza.	• **Infortuni mortali sul lavoro dei dipendenti tendenti a zero**[4] • Eventi mortali tendenti a zero al 2050 in ecosistema trasporti FS (bus e ferro)

Note: (1) Previsti nella proiezione climatica più critica - Scenario RCP8.5 IPCC; (2) Scope 1: emissioni dirette generate dall'azienda (fonte di proprietà o controllata dall'azienda); Scope 2: emissioni indirette generate con energia acquistata esternamente (location e market-based); Scope 3: tutte le altre emissioni indirette che vengono generate dalla catena del valore dell'azienda; (3) Target per ogni anno di Piano che include una quota residuale di investimenti per l'adattamento al cambiamento climatico; (4) Considerare l'anno di fine Piano (2030) come anno di raggiungimento dell'obiettivo; (5) esclusi i cantieri; (6) Escluse le tipologie di rifiuti che per loro natura e/o obbligo di legge non possono essere recuperate (manufatti contenenti amianto, fanghi da trattamento acque reflue industriali con sostanze pericolose); (7) All'interno dei cantieri o di altri siti produttivi.

Nel 2025 il Piano di sostenibilità, approvato dal CdA a dicembre, è stato oggetto di un aggiornamento che ha comportato una **revisione mirata dei target**, al fine di garantirne una maggiore coerenza con l'evoluzione del contesto normativo, strategico e operativo del Gruppo, nonché con gli esiti delle attività di pianificazione e di confronto con le società del perimetro. Le modifiche hanno riguardato, in particolare, i seguenti ambiti:

- **ambizioni:** introdotte a partire dal 2025 al fine di rendere più esplicito il contributo atteso rispetto alle priorità strategiche di sostenibilità del Gruppo. L'aggiornamento ha consentito di migliorare l'allineamento tra visione di lungo periodo, iniziative pianificate e capacità di attuazione, mantenendo invariata la direzione strategica complessiva;
- **nuovi target:** introdotti nuovi target in specifici ambiti, con l'obiettivo di rafforzare alcune aree o di rendere più puntuale la misurazione di alcune priorità strategiche. Tali nuovi target sono stati definiti in coerenza con l'evoluzione delle metriche disponibili, con il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio e con l'esigenza di migliorare la leggibilità e la comparabilità delle performance nel tempo;
- **target rivisti:** alcuni target già previsti nel Piano sono stati oggetto di revisione, principalmente attraverso la rimodulazione degli stessi in "ambizioni", l'aggiornamento delle baseline di riferimento, la rimodulazione dei valori obiettivo e, in taluni casi, la ridefinizione degli orizzonti temporali di conseguimento. Le revisioni riflettono l'evoluzione del contesto operativo e delle informazioni disponibili, nonché l'esigenza di assicurare una maggiore coerenza tra target, iniziative operative e tempistiche di realizzazione;
- **target confermati:** una parte rilevante dei target è stata confermata senza modifiche, a testimonianza della solidità dell'impianto originario del Piano e della validità delle traiettorie di miglioramento già definite;
- **target sospesi:** alcuni target sono stati sospesi, in quanto non più pienamente coerenti con l'evoluzione del quadro normativo, con le priorità strategiche aggiornate o con la disponibilità di metriche affidabili e stabili. Tali decisioni sono state assunte nell'ottica di garantire la robustezza complessiva del Piano, evitando il mantenimento di obiettivi non adeguatamente misurabili o non più rappresentativi delle effettive leve di creazione di valore sostenibile

Nel complesso, le variazioni introdotte nel 2025 non alterano la struttura e gli obiettivi di fondo del Piano di sostenibilità, ma ne **rafforzano l'efficacia, la credibilità e la qualità informativa**, assicurando un migliore allineamento tra ambizioni strategiche, target operativi e processi di monitoraggio e rendicontazione.

Per ulteriori approfondimenti sui **target**, si rinvia ai paragrafi tematici della presente Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

STAKEHOLDER MANAGEMENT E PROCESSO DI DOPPIA RILEVANZA

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

Il Gruppo FS interagisce con una vasta gamma di stakeholder, fondamentali per attuare la propria **strategia aziendale, espandere il business e creare valore duraturo**.

La raccolta di esigenze e opinioni degli stakeholder permette di individuare cambiamenti e tendenze sociali, adattando strategie e modelli di business in risposta a nuove sfide e opportunità. Per questo il Gruppo FS assicura che gli **organi di amministrazione, direzione e controllo** siano informati sul coinvolgimento dei portatori di interessi in merito agli impatti legati alla sostenibilità. Il Comitato endoconsiliare di Sostenibilità di FS si riunisce, infatti, con cadenza regolare per esaminare le principali questioni di sostenibilità[47].

In aggiunta, le principali società del Gruppo forniscono aggiornamenti periodici ai propri Consigli di Amministrazione in merito alle risultanze delle indagini sulla qualità del servizio e sull'avanzamento dei progetti in ambito di sostenibilità.

L'attività di engagement è svolta a livello societario e di Gruppo, per garantire che tutti i punti di vista e i relativi interessi siano adeguatamente identificati, agendo laddove necessario. Questo approccio ha l'obiettivo di **migliorare continuamente i servizi e garantire trasparenza e fiducia** verso i portatori di interesse, **favorendo l'innovazione, assicurando la conformità normativa e promuovendo la responsabilità sociale**. I risultati del coinvolgimento vengono utilizzati per aggiornare le strategie aziendali, garantendo che siano allineate con le aspettative degli stakeholder, in modo da perfezionare i processi organizzativi, anche in relazione alla gestione di impatti, rischi e opportunità legati alla sostenibilità, e al potenziamento delle relazioni in essere.

La strategia e il modello aziendale del Gruppo mirano a creare effetti positivi e mitigare gli impatti negativi sui propri portatori di interessi, con particolare attenzione agli **utilizzatori finali** dei servizi erogati. Per ulteriori approfondimenti si rimanda ai paragrafi tematici legati alle informazioni ambientali, sociali e sulla governance.

Gli stakeholder con cui il Gruppo interagisce lungo tutta la catena del valore sono mappati in **macrocategorie**, unitamente alle **modalità di coinvolgimento**, di seguito rappresentate. Il Gruppo elabora una **mappatura delle parti interessate** una volta all'anno circa, per classificare gli stakeholder in base alla loro dipendenza dai servizi del Gruppo, alla loro influenza sul processo decisionale, strategico e operativo oltre che all'urgenza di attenzione che richiedono, in conformità con lo standard internazionale AA1000SES - Stakeholder Engagement Standard.

Categoria Stakeholder	Modalità di coinvolgimento per orientare la strategia
AZIONISTI E CONCEDENTI	L'**Assemblea degli Azionisti** di FS SpA, costituita dal socio unico MEF, è regolata dalle norme di legge e di Statuto. Il coinvolgimento si esprime con **momenti istituzionali** nel corso dell'anno in cui vengono presentati i risultati finanziari, le strategie aziendali e le decisioni chiave. Durante questi incontri gli azionisti hanno l'opportunità di esprimere le loro opinioni e votare su questioni rilevanti. L'assemblea viene informata mediante **e-mail e report periodici** che forniscono una panoramica dettagliata delle performance economiche, sociali e ambientali del Gruppo, **e con incontri diretti con il management in cui vengono raccolti feedback e raccomandazioni**. Il coinvolgimento dei concedenti, ovvero le autorità che concedono le licenze e le autorizzazioni per le operazioni del Gruppo FS, avviene attraverso un **dialogo continuo**, teso a garantire il rispetto delle normative e delle concessioni. Tale dialogo si manifesta con **incontri periodici** per discutere di progetti infrastrutturali, piani di sviluppo e questioni operative.
CLIENTI E VIAGGIATORI	Le attività di coinvolgimento di clienti e viaggiatori vengono promosse attraverso processi strutturati di ascolto e monitoraggio, tra cui **tavoli di confronto, analisi dei reclami, indagini di customer satisfaction e monitoraggio dei processi aziendali**. Tra le indagini continuativamente svolte, di particolare rilevanza sono quelle di **customer satisfaction**, condotte attraverso interviste a clienti e viaggiatori per conoscere i livelli di soddisfazione sulla qualità dei servizi di mobilità offerti dalle società del Gruppo. Vengono, inoltre, svolte indagini annuali sul **security sentiment**, finalizzate ad analizzare le variabili che condizionano la percezione del viaggio come esperienza in termini di sicurezza, attraverso interviste a viaggiatori in stazione. Sono state condotte anche **indagini sulle Imprese Ferroviarie passeggeri e merci e Studi di Stazione** con l'obiettivo di conoscere nel dettaglio i comportamenti di viaggio e i desiderata di viaggiatori e frequentatori di alcune specifiche realtà territoriali, per indirizzare e dimensionare nel modo più adeguato la riqualificazione degli spazi e dei servizi offerti al pubblico in stazione. Altre tipologie di indagine riguardano quelle di **brand reputation**, per migliorare la percezione pubblica e rafforzare la propria immagine. Ad esempio, sono stati organizzati **focus group** per valutare e migliorare il servizio a bordo dei treni. Inoltre, in continuità con la campagna avviata nel 2024, nel 2025 è stato portato avanti un piano di comunicazione integrata a 360° a supporto dei numerosi cantieri sul territorio nazionale e in linea con le scadenze del PNRR, per informare gli stakeholder sul processo di modernizzazione della rete.

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

Categoria Stakeholder	Modalità di coinvolgimento per orientare la strategia
COMUNITA' FINANZIARIA	Come parte delle iniziative di coinvolgimento della comunità finanziaria, il Gruppo FS pubblica presentazioni dedicate agli investitori (***investor presentation***) nelle quali vengono illustrate i principali indicatori economico-finanziari e la strategia finanziaria del Gruppo. Ricorrente è inoltre la pubblicazione di **comunicati stampa economico-finanziari** a carattere ***investor relations*** che illustrano le principali informazioni di interesse per stakeholder finanziari e investitori. FS, inoltre, partecipa a **incontri con investitori** e ***roadshow***, eventi in cui vengono presentati i risultati finanziari, le strategie future e i progetti di sviluppo del Gruppo FS. Gli incontri offrono agli investitori l'opportunità di interagire anche direttamente con il management del Gruppo FS, di approfondire le tematiche di interesse e di discutere le prospettive future dell'azienda mantenendo un dialogo aperto e continuo, volto a costruire relazioni di fiducia e attrarre nuovi investitori. Le iniziative di coinvolgimento con le **agenzie di rating ESG** sono invece utili a valutare e migliorare le performance aziendali in termini di sostenibilità. Questo coinvolgimento avviene principalmente attraverso la risposta a **questionari ESG** inviati a FS dalle agenzie di rating.
COMUNITA' SCIENTIFICA	Il Gruppo FS organizza **presentazioni periodiche e pubblicazioni** a contenuto scientifico che approfondiscono temi legati al settore dei trasporti e della mobilità, dal punto di vista tecnico, ambientale, economico, di pianificazione e modellazione, tenendo in considerazione l'interazione con le tecnologie di avanguardia. Le pubblicazioni sono spesso redatte in collaborazione con Università ed enti di ricerca, istituzioni e attori pubblici e privati, sia nazionali sia internazionali.
ENTI E ISTITUZIONI	Nel corso del 2025 il Gruppo FS ha proseguito un confronto strutturato e continuativo con enti e istituzioni, a livello nazionale e territoriale, quale leva di supporto alla propria strategia di sostenibilità e al rafforzamento del modello di governance, dando altresì seguito a collaborazioni istituzionali avviate negli anni precedenti, nell'ambito delle quali sono state promosse attività e iniziative di engagement, di employer branding e momenti di confronto volti ad aggiornare gli interlocutori pubblici sulle priorità strategiche del Gruppo. Le occasioni di collaborazione e confronto istituzionali si sono sviluppate attraverso una pluralità di strumenti: tavoli di confronto tematici e multi-stakeholder, presentazioni progettuali e protocolli istituzionali. Tra questi, nuovi accordi di collaborazione sono stati sottoscritti al fine di lavorare sul rafforzamento della sicurezza e della resilienza delle infrastrutture strategiche (Protocollo siglato con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e con la Protezione Civile), promuovere la legalità (Protocollo d'intesa siglato con l'Arma dei Carabinieri), la trasparenza e l'integrità dei processi, anche con riferimento alla gestione degli appalti, contribuire alla gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi alle attività del Gruppo. Nel corso dell'anno, inoltre, sono stati promossi tavoli di confronto con stakeholder istituzionali per condividere le linee strategiche del Piano Strategico 2025–2029 e i risultati del primo anno di attuazione, oltre a numerosi incontri volti alla condivisione di progetti strategici e a forte impatto territoriale, rafforzando un dialogo orientato alla creazione di valore condiviso e alla sostenibilità di lungo periodo.
OPERATORI ECONOMICI/ FORNITORI	Il coinvolgimento dei fornitori del Gruppo FS avviene principalmente attraverso i **documenti contrattuali**, che includono la sottoscrizione del Codice Etico di Gruppo, oltre a clausole standard su lavoro, sicurezza sociale, sicurezza e igiene sul lavoro e il rispetto delle norme. Inoltre, il **Portale Acquisti del Gruppo** rappresenta un punto di riferimento per i fornitori in termini di facilità di accesso al mercato, chiarezza dei requisiti, parità di condizioni di concorrenza, riservatezza e affidabilità dei risultati. Grazie al suo utilizzo è possibile razionalizzare gli acquisti, aggregare la domanda, controllare i processi, standardizzare le procedure di acquisto, oltre a permettere l'eliminazione dei documenti cartacei. Annualmente gli operatori economici e fornitori sono invitati a partecipare alla campagna di valutazione delle performance ESG, attraverso la piattaforma informatica sviluppata da FS Italiane, finalizzata all'attribuzione di un "**Rating ESG**" che misura il loro livello di maturità riguardo la gestione delle dimensioni della sostenibilità. Infine, i fornitori vengono coinvolti in riunioni periodiche con i referenti di contratto e sono soggetti ad audit mirati, tesi a valutare le loro prestazioni in ambito qualità, ambiente e salute e sicurezza.
MEDIA	Il Gruppo svolge periodicamente **attività relazionali** con i media nazionali, regionali, locali e internazionali, nonché con testate online, siti web e blog. I media vengono coinvolti dal Gruppo FS in occasione, ad esempio, di **eventi** come **conferenze stampa, inaugurazioni di nuove infrastrutture, fiere e workshop.** Questi eventi offrono l'opportunità di presentare direttamente le novità aziendali, rispondere alle domande dei giornalisti e creare un dialogo aperto. Queste metodologie di coinvolgimento permettono al Gruppo FS di mantenere una comunicazione trasparente e continua con i media, rafforzando la propria immagine e garantendo una diffusione efficace delle informazioni.
ORGANIZZAZIONI DELLA SOCIETA' CIVILE	Ogni anno il Gruppo promuove numerose iniziative di informazione, consultazione, dialogo e partnership rivolte alle diverse Organizzazioni della Società Civile. Il Gruppo, già aderente al WEC Italia (World Energy Council), partecipa alle attività delle seguenti associazioni: Confindustria e le sue articolazioni Territoriali, Agens, Federtrasporto, Federturismo, Assonime, Accredia, Anima per il Sociale, FIRE - Federazione Italiana per l'uso Razionale dell'Energia e la Carbon Disclosure Project (CDP). In ambito europeo, opera in raccordo con la Comunità Europea delle Compagnie e dei gestori ferroviari (CER), che cura gli interessi del settore presso le principali Istituzioni europee (Commissione, Parlamento, Consiglio) e favorisce il dialogo tra le imprese e gli organi decisionali; partecipa ai gruppi specifici di lavoro presso l'organizzazione ferroviaria internazionale UIC (International Union of railways) e presso l'Agenzia ferroviaria Europea (ERA). Il Gruppo FS collabora anche con le seguenti organizzazioni: Asvis, United Nation Global Compact, Global Reporting Initiative, Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, Legambiente, Railsponsible, Kyoto Club, Associazione Infrastrutture Sostenibili, AGICI, Consumer's Forum, Corporate Forum on Sustainable Finance, Fondazione Return, Fondazione CN MOST. Vengono altresì organizzati incontri di coordinamento tra le società del Gruppo FS – RFI e Trenitalia, con le Associazioni dei Consumatori accreditate al Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti (CNCU) del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, oltre al dialogo aperto con le Associazioni per le persone con disabilità, interministeriali e altri Istituti. Inoltre, nella discussione e progettazione delle grandi opere, per assicurare la massima inclusione di tutti gli stakeholder, vengono promosse **iniziative di stakeholder engagement**. Queste iniziative di coinvolgimento sono volte a gestire in maniera più efficace il rapporto con cittadini, associazioni ed enti territoriali interessati, rendendoli partecipi del significato degli interventi da realizzare e coinvolgendoli sin dalle prime fasi, nell'ottica di realizzare il "progetto giusto" e creare un ecosistema partecipativo.

Categoria Stakeholder	Modalità di coinvolgimento per orientare la strategia
PLAYER DEL MERCATO	Il Gruppo FS partecipa periodicamente a **convegni** con associazioni di settore, dove collabora con player di mercato (come business partner e competitor) per la promozione della mobilità sostenibile. Il Gruppo è, inoltre, coinvolto con altri player del mercato in **incontri e gruppi di lavoro** per discutere strategie e innovazioni nel settore dei trasporti, e in eventi fieristici internazionali di settore, come l'**InnoTrans di Berlino**, per presentare le proprie innovazioni e stringere nuove collaborazioni.
RISORSE UMANE	Il Gruppo FS è impegnato nell'ascolto e nel coinvolgimento dei propri dipendenti, attraverso diverse iniziative e strumenti di comunicazione quali, ad esempio: • **survey di gradimento** per raccogliere feedback su vari temi legati al lavoro, al benessere aziendale e alle misure di welfare. Ad esempio, le survey di gradimento sulle **misure e sui servizi di welfare** hanno l'obiettivo di migliorare il Piano welfare aziendale e sviluppare iniziative condivise e in linea con le esigenze delle persone del Gruppo. Questo processo di coinvolgimento permette ai dipendenti di sentirsi parte integrante della strategia aziendale e di contribuire attivamente al raggiungimento degli obiettivi. I dipendenti vengono coinvolti anche per la promozione della **mobilità sostenibile** attraverso la survey "Mobility Manager: Spostamenti casa-lavoro", raccogliendo preziose informazioni per migliorare le modalità di spostamento quotidiano; • sistemi digitali come, ad esempio, la **intranet aziendale** (we) e la **piattaforma di comunicazione interna** (wewatch), che utilizza contenuti video per rendere le informazioni più accessibili e immediate, promuovendo l'interazione e il coinvolgimento; • **incontri e sessioni informative e formative** per condividere gli obiettivi strategici e le principali iniziative del Gruppo. Nel corso del 2025 è proseguito il coinvolgimento dei dipendenti del Gruppo attraverso l'iniziativa "**Welfare on the Rail**", che offre occasioni di incontro e ascolto negli impianti più popolosi d'Italia.
SINDACATI	Le decisioni e le attività aziendali sono orientate dalla forza lavoro tramite il coinvolgimento delle rappresentanze sindacali, attraverso le quali l'impresa raccoglie informazioni e indicazioni relative a bisogni e aspettative dei lavoratori. In particolare, sulla base del **Sistema di Relazioni Industriali** adottato dalle società, tale coinvolgimento avviene a livello nazionale e territoriale, coinvolgendo i rappresentanti sindacali autorizzati come le Segreterie Nazionali, le Segreterie Territoriali e le Rappresentanze sindacali unitarie e aziendali. A livello societario vengono organizzati mensilmente incontri con i sindacati su diverse tematiche, fra cui salute e sicurezza dei dipendenti, gestione del personale e ambienti e condizioni di lavoro. Per quanto riguarda gli accordi tra impresa e **rappresentanti dei lavoratori**, nel Gruppo vigono **accordi formali** con le Organizzazioni sindacali che intendono promuovere interventi tesi a favorire lo sviluppo della cultura della sicurezza e della prevenzione tra i lavoratori, attraverso il tempestivo aggiornamento della formazione dei dipendenti, anche per effetto dell'introduzione di nuove apparecchiature o nuove tecnologie.

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

Il Gruppo FS conduce l'analisi di doppia rilevanza in conformità con gli ESRS e le linee guida «IG 1: Materiality Assessment Implementation Guidance». In particolare, al fine di ottemperare alle richieste di normativa e standard, tale processo ha tenuto in considerazione le **società incluse nel perimetro di consolidamento integrale**. Inoltre, sono state analizzate non solo le attività proprie dell'impresa ma anche l'intera gamma di attività, risorse e relazioni legate al modello di business dell'impresa e all'ambiente esterno in cui opera: si è trattato, quindi, di un'analisi comprensiva della **catena del valore** del Gruppo, così come richiesto dall'ESRS 1 – Prescrizioni Generali. All'interno del paragrafo *Modello di business e strategia* sono disponibili le informazioni necessarie per comprendere le principali caratteristiche della catena del valore, a monte e a valle.

Il processo è strutturato secondo le seguenti fasi:

- **comprensione del contesto interno ed esterno**, comprensiva di analisi della normativa e delle disclosure di peer e competitor, con particolare riferimento all'analisi di doppia rilevanza e alla mappatura e coinvolgimento degli stakeholder. In particolare, l'analisi del contesto ha incluso:
  - attività di mappatura e prioritizzazione degli stakeholder del Gruppo FS (in coerenza con standard autorevoli in materia, quale l'AA1000SES), al fine di identificare la rilevanza di ciascuna categoria e il miglior metodo di engagement; ciascuna società ha valutato i propri stakeholder in termini di dipendenza, influenza e urgenza, ottenendo in tal modo un valore di priorità: questo processo ha consentito un engagement coerente e mirato;
  - analisi di benchmark e dei processi di Gruppo propedeutica all'individuazione di topic, sub-topic e sub-sub-topic applicabili alla realtà del Gruppo e all'eventuale rilevazione di specifiche tematiche (entity-specific) non comprese nella lista fornita dall'EFRAG all'interno dell'ESRS 1 – RA16;
  - mappatura della catena del valore del Gruppo con identificazione delle sue fasi e dei principali attori coinvolti in ciascuna di esse;
- **identificazione degli impatti, rischi e opportunità** effettivamente applicabili alle varie società del Gruppo, attraverso anche il coinvolgimento di esperti interni. Per l'impact materiality, nel 2025 è stata confermata la long-list definita nell'esercizio precedente. Per la financial materiality, sono state aggiornate le categorie di rischio e di opportunità di sostenibilità potenzialmente rilevanti;
- **valutazione e determinazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti**, mediante il coinvolgimento di esperti interni alle varie società (technical matter expert e financial matter expert). In riferimento ai soli impatti, non si è ritenuto necessario ripetere le attività di valutazione; sono state pertanto utilizzate le valutazioni effettuate nel 2024 dalle società nel perimetro consolidato e dagli esperti esterni appartenenti a diverse categorie di stakeholder (Comunità scientifica, Enti e Istituzioni e Organizzazioni della società civile);
- **reporting** dei risultati e degli opportuni elementi richiesti da standard e normativa.

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

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

Inoltre, per ciascun impatto negativo è valutata la possibile insorgenza di violazioni dei diritti umani; in tali casi, come previsto dagli ESRS, la dimensione della gravità prevale su quella della probabilità.
Per gli stakeholder esterni, al fine di rendere l'attività più agevole per i profili coinvolti, è stata richiesta una sola valutazione di gravità, comprensiva dei tre sotto-parametri sopra indicati.
In relazione, invece, ai rischi e alle opportunità, la valutazione si è basata su:

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

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

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

Per entrambe le dimensioni di doppia rilevanza, i parametri sono stati valutati secondo scale quali-quantitative (i cui valori vanno da 1 a 5) e i contributi delle varie società coinvolte sono stati aggregati attraverso l'utilizzo di pesi derivati da **indicatori di business** (consistenze finali dei dipendenti, fatturato e attivo stato patrimoniale), per ottenere valori di impact materiality (impatti) e financial materiality (rischi e opportunità). Tale aggregazione ha permesso di definire una classifica delle tematiche di sostenibilità e dei relativi impatti, rischi e opportunità a livello consolidato di Gruppo. Successivamente sono state applicate **soglie di materialità** per individuare gli IRO e i relativi topic e sub-topic rilevanti per il Gruppo: per gli impatti è stata fissata una soglia a 3, sulla base della distribuzione, media e mediana degli score; i rischi e le opportunità sono stati clusterizzati in 4 classi (BASSO, MEDIO-BASSO, MEDIO-ALTO, ALTO) e sono stati individuati come rilevanti quelli rientrati almeno nella fascia MEDIO-BASSO.

Come nel precedente esercizio, tutti i topic ESRS sono risultati rilevanti a livello di Gruppo. Si sono registrate alcune variazioni nella rilevanza di specifici sub-topic. In particolare, rispetto al 2024, non sono risultati materiali i seguenti sub-topic: (inquinamento) inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari, sostanze preoccupanti, sostanze estremamente preoccupanti, inquinamento luminoso, (lavoratori nella catena del valore) parità di trattamento e di opportunità per tutti, (comunità interessate) iniziative di caring esterno, iniziative di innovazione sociale, iniziative di promozione culturale, sociale e artistica e volontariato d'impresa.
Per le informazioni riguardo il processo decisionale e le relative procedure di controllo interno in relazione alla Rendicontazione consolidata di sostenibilità, si rimanda al paragrafo Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.
Il Gruppo FS pone particolare attenzione alla gestione dei rischi nei processi aziendali. A tal fine ha definito metodologie, tassonomie e metriche adottate omogeneamente da tutte le società del Gruppo, e sviluppato modalità di analisi funzionali ai diversi contesti di applicazione. Nell'ambito della Rendicontazione consolidata di sostenibilità è stata sviluppata una specifica attività di identificazione e valutazione dei rischi e delle opportunità di carattere finanziario (financial materiality), che costituisce parte integrante del processo di doppia rilevanza.
L'analisi di doppia rilevanza è un elemento cardine per l'intera **strategia** del Gruppo in quanto ne rappresenta uno dei momenti iniziali da cui prende le mosse l'intero processo strategico, e dunque utile a comprendere gli ambiti di intervento prioritari per le scelte strategiche dell'organizzazione. In aggiunta, le opportunità sono individuate e valutate anche tenendo conto dei lineamenti di pianificazione in relazione ai temi di sostenibilità, che rientrano nel processo di gestione complessiva del Gruppo.
In **relazione alla resilienza della strategia e del modello di business del Gruppo** in merito alla capacità di affrontare impatti e rischi rilevanti e di sfruttare opportunità rilevanti, si rimanda al paragrafo *Risk Management* e alla sezione specifica all'interno del paragrafo *ESRS E1 - Cambiamenti climatici*, in cui si fa riferimento all'analisi di resilienza specifica per il cambiamento climatico, che risulta tra le tematiche di sostenibilità più rilevanti.

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

Di seguito si riportano i topic e relativi sub-topic risultati rilevanti nell'ambito del processo di "doppia rilevanza" di Gruppo:

⊕ Tematiche Entity specific

ESRS		
Topic	**Sub-Topic**	**Sub-sub-Topic**
ESRS E1 Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	-
	Mitigazione dei cambiamenti climatici	-
	Energia	-
ESRS E2 Inquinamento	Inquinamento del suolo	-
	⊕ Inquinamento da agenti fisici (rumore e vibrazioni)	-
ESRS E3 Acque e risorse marine	Acque	Consumo idrico
		Prelievi idrici
		Scarichi di acque
		Scarichi di acque negli oceani
ESRS E4 Biodiversità ed ecosistemi	Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità	Cambiamenti climatici
		Cambiamento di uso del suolo, dell'acqua dolce e del mare
		Sfruttamento diretto
		Inquinamento
		Altro
	Impatti sullo stato delle specie	Esempi: - Dimensioni della popolazione di una specie - Rischio di estinzione globale di una specie
	Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	Esempi: - Degrado del suolo - Desertificazione - Impermeabilizzazione del suolo
	Impatti e dipendenze in termini di servizi ecosistemici	-
ESRS E5 Economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	-
	Rifiuti	-
ESRS S1 Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura
		Orario di lavoro
		Salari adeguati
		Dialogo sociale
		Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori
		Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi
		Equilibrio tra vita professionale e vita privata
		Salute e sicurezza
	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore
		Formazione e sviluppo delle competenze
		Occupazione e inclusione delle persone con disabilità
		Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro
		Diversità
	Altri diritti connessi al lavoro	Alloggi adeguati
		Riservatezza

Tematiche Entity specific

ESRS		
Topic	**Sub-Topic**	**Sub-sub-Topic**
ESRS S2 Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura
		Orario di lavoro
		Salari adeguati
		Dialogo sociale
		Libertà di associazione, compresa l'esistenza di comitati aziendali
		Contrattazione collettiva
		Equilibrio tra vita professionale e vita privata
		Salute e sicurezza
	Altri diritti connessi al lavoro	Lavoro minorile
		Lavoro forzato
		Alloggi adeguati
		Acqua e servizi igienico-sanitari
ESRS S3 Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio
	Diritti civili e politici delle comunità	Libertà di espressione
	Coesione sociale	-
ESRS S4 Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	Riservatezza
		Libertà di espressione
		Accesso a informazioni (di qualità)
	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Non discriminazione
		Accesso a prodotti e servizi
		Pratiche commerciali responsabili
	Sicurezza personale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Salute e sicurezza
		Sicurezza della persona
		Protezione dei bambini
	Qualità del servizio	-
ESRS G1 Condotta delle imprese	Cultura d'impresa	-
	Protezione degli informatori	-
	Impegno politico e attività di lobbying	-
	Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individuazione compresa la formazione
		Incidenti
	Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento	-

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

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

Tematiche relative ai cambiamenti climatici (ESRS E1)

Mitigazione del cambiamento climatico

Il settore dei trasporti può giocare un ruolo determinante nella lotta al cambiamento climatico grazie all'adozione di azioni di mitigazione, ovvero azioni che consentono di ridurre o prevenire le emissioni di gas serra. L'attuale sistema di mobilità incide, infatti, per circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'Europa e l'atteso incremento della domanda rischia di aumentare la sua impronta carbonica.

Differenti **scelte di mobilità** nelle abitudini quotidiane verso mezzi a basso impatto ambientale, consentono riduzioni sui volumi di emissioni, oltre a portare un **miglioramento in termini di traffico, sicurezza e inquinamento**. In tale contesto, per il Gruppo FS emergono alcune potenziali criticità che potrebbero incidere sull'efficacia delle strategie di mitigazione e sulla capacità di rispondere alle sfide climatiche. In particolare, la complessità nella definizione e nell'applicazione di clausole contrattuali coerenti con gli obiettivi ambientali può generare difficoltà nei rapporti con partner e appaltatori, rallentando l'attuazione degli interventi previsti. A ciò si affiancano possibili criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento e di transizione, che richiedono un costante allineamento con l'evoluzione normativa, tecnologica e degli scenari climatici. Ulteriori rischi riguardano la capacità di adeguare tempestivamente l'offerta commerciale – in termini di prodotti, servizi e politiche di pricing – alle nuove esigenze di sostenibilità e alle aspettative dei clienti. Infine, una forte dipendenza da fornitori o appaltatori chiave può esporre il Gruppo a rischi operativi e reputazionali qualora tali soggetti non siano in grado di garantire standard ambientali adeguati o continuità nelle forniture. Tuttavia, la transizione verso un modello a basse emissioni crea anche opportunità. In ambito giuridico e politico, il Gruppo FS potrebbe beneficiare di nuove fonti di finanziamento pubblico e consolidare il suo ruolo da leader nella decarbonizzazione dei trasporti. In ambito di mercato, si presentano occasioni per espandere l'offerta di trasporto a basse emissioni, sviluppando nuove partnership e servizi innovativi. Dal punto di vista tecnologico, l'investimento in risorse più sostenibili e nella progettazione di soluzioni green (climate proof) potrà migliorare l'efficienza energetica operativa. Infine, sul piano reputazionale, il cambiamento delle preferenze dei clienti verso soluzioni di trasporto climaticamente neutre potrebbe generare nuovi ricavi, dando al Gruppo l'opportunità di migliorare la propria posizione sul mercato.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti indiretti sul cambiamento climatico legati alle emissioni generate lungo la catena del valore ● ✓	x	x	x	
Effetti sul cambiamento climatico legati ai servizi di mobilità del Gruppo ● ✓	x	x	x	
Rischi[48]				
Criticità nella definizione o applicazione di clausole contrattuali	x			
Criticità nella definizione, implementazione o aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione		x		
Criticità nella definizione, implementazione o aggiornamento dell'offerta commerciale (prodotti, servizi, pricing)		x		
Dipendenza da fornitori o appaltatori chiave	x			
Opportunità				
Ampliamento dell'offerta attraverso partnership			x	
Attività di progettazione, realizzazione e sviluppo climate proof	x	x	x	
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

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

Adattamento al cambiamento climatico

In parallelo alla mitigazione, è fondamentale affrontare la sfida dell'**adattamento**. Il cambiamento climatico è già in corso e, sebbene gli sforzi globali siano concentrati sulla riduzione delle emissioni, **è necessario che le infrastrutture, i sistemi di trasporto e le aree urbane siano preparati** a far fronte a eventi climatici estremi sempre più frequenti e intensi come alluvioni, frane, ondate di calore, ecc. In particolare, il sistema ferroviario e stradale italiano deve essere reso resiliente per rispondere a queste sfide. Oltre ai rischi fisici e agli effetti diretti degli eventi climatici estremi (es. forti precipitazioni) e dei mutamenti cronici (es. innalzamento del livello del mare), i business del Gruppo sono esposti anche a effetti rilevanti connessi alla transizione verso la resilienza climatica; si pensi, ad esempio, ai repentini cambiamenti nelle normative e orientamenti sulla progettazione di asset resilienti al clima, che potrebbero comportare costi organizzativi ed economici per l'adeguamento agli stessi, anche in un contesto di scenario inflattivo e di incremento dei prezzi delle materie prime e dei servizi. Ulteriori rischi possono derivare da criticità nelle relazioni con gli stakeholder, qualora non vi sia un pieno allineamento rispetto alle evoluzioni normative e alle priorità in materia di adattamento al cambiamento climatico, con l'effetto di generare eventuali ritardi nella realizzazione delle opere e conseguenti aumenti dei costi. In questo contesto si inseriscono anche possibili criticità nella definizione e nello sviluppo di iniziative di rigenerazione urbana connesse agli asset del Gruppo, nonché difficoltà nello scouting, nella definizione, nello sviluppo e nell'implementazione o aggiornamento di soluzioni innovative in grado di rispondere efficacemente alle nuove esigenze di resilienza. A ciò si aggiungono i rischi legati alla dipendenza da clienti chiave, da infrastrutture o mezzi strategici, nonché all'inadeguata performance di fornitori o appaltatori, che potrebbero incidere sulla qualità, sui tempi di realizzazione e sulla sostenibilità complessiva degli interventi. Nel promuovere un sistema di trasporti più sostenibile e resiliente, è cruciale investire nell'adattamento al cambiamento climatico, sia attraverso il **rafforzamento e la modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali esistenti**, per proteggerle dagli impatti degli eventi climatici estremi e dei mutamenti cronici che possono danneggiare la rete e determinare interruzioni del servizio, sia attraverso **attività di progettazione, realizzazione e sviluppo di asset "climate proof"** che consentono di ottimizzare la sicurezza e l'affidabilità dei servizi di mobilità del Gruppo. In questo quadro, l'adozione di un sistema strutturato di prevenzione dei danni (ad esempio sistemi di early warning e manutenzione predittiva) rappresenta un'opportunità per ridurre in modo significativo la vulnerabilità delle infrastrutture agli impatti climatici. Anche la diffusione di nuove tecnologie "disruptive" può contribuire in termini di opportunità al rafforzamento della capacità di adattamento dei sistemi di mobilità rispetto alle conseguenze del cambiamento climatico e della fragilità del territorio (es. tecnologie per il monitoraggio rail e road e sviluppo di piattaforme previsionali per l'analisi e la gestione degli impatti meteo-climatici), per una gestione più tempestiva ed economicamente efficiente delle conseguenze della manifestazione degli hazards climatici. Ulteriori opportunità possono emergere dall'internalizzazione di fornitori o appaltatori critici, al fine di ridurre le dipendenze esterne e aumentare il controllo su competenze strategiche, qualità e performance operative.

L'evoluzione delle esigenze e delle preferenze dei clienti verso servizi più sicuri e resilienti può generare nuove opportunità di mercato, favorendo anche l'ingresso in nuovi segmenti legati alla resilienza climatica. L'ampliamento dell'offerta attraverso partnership con attori tecnologici, industriali e territoriali può inoltre accelerare lo sviluppo di soluzioni resilienti e innovative. La partecipazione attiva a sistemi territoriali orientati all'adattamento climatico rafforza il coordinamento con istituzioni, enti locali e protezione civile, contribuendo a una gestione integrata dei rischi. Allo stesso tempo, il Gruppo può assumere un ruolo attivo di leadership, advocacy e indirizzo nei confronti degli stakeholder istituzionali e territoriali, contribuendo alla definizione di standard, politiche e best practice in materia di adattamento e resilienza climatica. Investire in misure, soluzioni e strumenti finalizzati all'adattamento al cambiamento climatico, inoltre, permette all'organizzazione di avere una maggiore possibilità di accedere a nuovi fondi pubblici per sostenere finanziariamente le azioni stesse (es. fondi PNRR, PUMS, PULS come forme di contribuzione pubbliche al fine di rendere più sostenibili asset di proprietà prossimi ai centri urbani), impattando positivamente i flussi finanziari delle società che sostengono i progetti. In questo senso, i cambiamenti normativi possono rappresentare non solo un rischio, ma anche un'opportunità abilitante per accedere a nuove forme di contribuzione e accelerare l'adozione di standard più resilienti.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti su affidabilità e continuità del servizio legati a mezzi e servizi di mobilità ● ✓	x		x	
Effetti sulla continuità territoriale ● ✓	x	x	x	
Effetti sull'affidabilità e continuità del servizio legati alle infrastrutture ● ⌛		x	x	
Rischi[49]				
Atti o provvedimenti sfavorevoli o tardivi		x		
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard		x		
Criticità nella definizione o sviluppo di iniziative di rigenerazione urbana		x	x	
Criticità nella definizione, implementazione o aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione		x		
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder	x			
Criticità nello scouting, definizione, sviluppo, implementazione o aggiornamento di soluzioni innovative		x		
Dipendenza da cliente chiave	x		x	
Indisponibilità di infrastrutture ferroviarie o stradali	x	x	x	
Eventi meteoclimatici estremi		x		
Criticità nell'accesso a contributi o fondi pubblici		x		
Inadeguata performance di fornitori o appaltatori	x			
Inadeguatezza o obsolescenza di infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali		x		
Mutamenti climatici cronici		x		
Scenario inflattivo e incremento prezzi	x			
Opportunità				
Adozione di un sistema di prevenzione dei danni		x		
Ampliamento dell'offerta attraverso partnership		x		
Attività di progettazione, realizzazione e sviluppo climate proof		x		
Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti		x		
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard		x		
Ingresso in nuovi mercati		x		
Internalizzazione dei fornitori o appaltatori critici		x		
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		
Partecipazione a sistemi territoriali		x		
Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali "disruptive"		x		
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		
Scale up di business e best practice esistenti		x		
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		
Sostituzione di prodotti e servizi esistenti con opzioni a minore impatto sulle risorse ambientali		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: Breve periodo; Medio periodo; Lungo periodo.

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

Energia

Sotto il profilo energetico e delle emissioni, il **trasporto ferroviario** offre un contributo rilevante alla riduzione degli impatti sul cambiamento climatico connessi ai consumi energetici del Gruppo. Il trasporto su ferro elettrificato, infatti, è significativamente più efficiente rispetto al trasporto su gomma e beneficia di un mix energetico nazionale in progressiva decarbonizzazione, con una quota crescente di fonti rinnovabili. Quale **primo consumatore di energia elettrica in Italia**, per il Gruppo FS l'efficientamento energetico costituisce una leva strategica prioritaria per:

- ridurre gli impatti climatici e i costi operativi, rafforzando la competitività;
- accelerare la transizione verso un modello di business sostenibile, fondato sulla decarbonizzazione, l'elettrificazione e l'impiego di fonti rinnovabili;
- rafforzare la resilienza economico-finanziaria, mitigando l'esposizione ai rischi connessi alla transizione energetica e alla volatilità normativa e di mercato.

In questo contesto, infatti, l'evoluzione del quadro normativo, regolatorio o degli standard ambientali – sempre più stringenti (ad esempio sui limiti alle emissioni di gas serra) – così come l'adozione di atti o provvedimenti sfavorevoli o emanati in ritardo, potrebbero generare incertezza operativa e determinare impatti economici significativi. Ulteriori criticità possono emergere nella definizione, implementazione o aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione, soprattutto in relazione a progetti infrastrutturali complessi e ad alta intensità carbonica, soggetti a possibili modifiche in corso d'opera. A ciò si aggiungono i rischi legati all'inadeguata performance di fornitori o appaltatori e a uno scenario inflattivo caratterizzato dall'incremento dei prezzi dell'energia, delle materie prime e dei servizi, con effetti potenzialmente negativi sui costi operativi e sugli investimenti. Dal punto di vista di mercato, i principali rischi riguardano anche la dipendenza economica da clienti e partner caratterizzati da elevati consumi energetici, nonché una possibile intensificazione della concorrenza, con operatori in grado di sviluppare politiche commerciali più competitive e virtuose sotto il profilo ambientale. In questo contesto, il Gruppo potrebbe trovarsi a competere non solo sul prezzo, ma anche sulla capacità di offrire soluzioni di mobilità a minore impatto emissivo e maggiormente allineate alle aspettative di sostenibilità di clienti e istituzioni. Parallelamente, il percorso di transizione energetica e climatica apre a significative opportunità. L'adozione di sistemi strutturati di prevenzione dei danni e di gestione dei rischi climatici ed energetici può contribuire a ridurre l'esposizione a eventi avversi e a migliorare la resilienza complessiva del Gruppo. L'ampliamento dell'offerta attraverso partnership strategiche e la diversificazione dei fornitori o appaltatori critici rappresentano ulteriori leve per rafforzare la continuità operativa, aumentare la flessibilità e mitigare i rischi di dipendenza. Inoltre, lo sviluppo e l'implementazione di soluzioni innovative – attraverso attività di scouting, disegno e sperimentazione di nuove tecnologie e modelli operativi – può favorire il miglioramento delle performance energetiche e ambientali, generando al contempo vantaggi competitivi. Il contesto normativo e programmatico offre anche opportunità legate all'accesso a nuove forme di contributi e fondi pubblici a supporto degli investimenti in sostenibilità e decarbonizzazione. In tale quadro, il Gruppo FS può infine rafforzare un ruolo attivo di leadership e advocacy, contribuendo all'evoluzione delle politiche di settore e alla promozione di standard e pratiche avanzate per una mobilità sempre più sostenibile.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti diretti sul cambiamento climatico legati ai consumi energetici nello svolgimento delle attività del Gruppo ●✓	x	x		
Rischi				
Atti o provvedimenti sfavorevoli o tardivi		x		
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard		x		
Criticità nella definizione, implementazione o aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione		x		
Inadeguata performance di fornitori o appaltatori	x			
Scenario inflattivo e incremento prezzi	x			
Opportunità				
Adozione di un sistema di prevenzione dei danni		x		
Ampliamento dell'offerta attraverso partnership		x		
Diversificazione dei fornitori o appaltatori critici		x		
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		
Ruolo attivo e di leadership e advocacy	x	x		
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: Breve periodo; Medio periodo; Lungo periodo.

Tematiche relative all'inquinamento (ESRS E2)

Inquinamento del suolo

Il Gruppo è impegnato a monitorare e gestire l'**inquinamento del suolo**, riconosciuto come tema rilevante in relazione alle proprie attività operative e infrastrutturali. L'inquinamento del suolo è **principalmente associato ad attività industriali di lunga durata**, al traffico e all'uso di sostanze chimiche, e nel contesto del Gruppo **può derivare da perdite di carburante, spillamento di oli e altri fluidi** impiegati nella manutenzione dei mezzi e delle infrastrutture, nonché dalle attività di costruzione e manutenzione delle infrastrutture di trasporto che possono provocare dispersione di sostanze inquinanti nel terreno. In termini di impatto, gli **effetti sullo stato del suolo legati all'inquinamento** possono tradursi in alterazioni delle caratteristiche chimico-fisiche del terreno e nella necessità di interventi di ripristino o bonifica, con potenziali conseguenze ambientali, operative ed economiche. Con riferimento ai rischi, il Gruppo è esposto ad **atti o provvedimenti sfavorevoli o tardivi** delle autorità competenti in materia ambientale, nonché a **cambiamenti normativi, regolamentari o degli standard di riferimento**. Tali eventi possono generare contenziosi, sanzioni e obblighi aggiuntivi di messa in sicurezza o bonifica, nonché la necessità di **nuovi investimenti** per l'adeguamento degli asset, dei processi operativi e dei sistemi di controllo, con impatti sui costi, sul fabbisogno finanziario e sulla pianificazione e continuità delle attività operative, in particolare nei siti con passività ambientali o oggetto di interventi di valorizzazione e rigenerazione.

Il Gruppo affronta tali impatti e rischi attraverso un approccio orientato alla previsione, al monitoraggio e alla mitigazione, nel rispetto della normativa ambientale vigente e secondo il principio di precauzione, integrando la gestione dell'inquinamento del suolo sia nelle attività operative quotidiane sia nelle strategie di medio-lungo periodo.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sullo stato del suolo legati all'inquinamento ● ⧖	x	x		◔ ◑ ◕
Rischi				
Atti o provvedimenti sfavorevoli o tardivi		x		◔ ◑ ◔
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard	x			◔ ◑ ◕

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Inquinamento da agenti fisici (rumore e vibrazioni) – ⊕ entity specific

Il Gruppo è impegnato a tenere sotto controllo l'inquinamento da agenti fisici, in particolare **rumore e vibrazioni**, un aspetto tipico dei settori ferroviario e stradale. Il passaggio dei treni e degli autoveicoli può infatti generare impatti ambientali significativi, soprattutto nelle aree urbane e residenziali. Nel caso del trasporto ferroviario, il rumore è riconducibile principalmente alla **rumorosità del motore in movimento a bassa velocità**, al **rotolamento delle ruote sui binari**, ai **fenomeni aerodinamici alle medie e alte velocità** e ai **sistemi di frenata**. Le vibrazioni, analogamente, possono propagarsi attraverso il terreno e le strutture edilizie, causando disturbi alle persone e potenziali danni agli edifici.
Con riferimento alle **opportunità**, la gestione dell'inquinamento da agenti fisici favorisce per il Gruppo **lo scouting, la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione di soluzioni innovative**, in particolare nell'ambito delle barriere acustiche realizzate secondo criteri di sostenibilità ambientale o integrate con funzionalità aggiuntive (ad esempio soluzioni fotovoltaiche, elementi verdi, dispositivi di sicurezza o materiali catalitici). Tali soluzioni sono sempre più supportate da sistemi di misurazione e monitoraggio di rumore e vibrazioni in linea e nei depositi, che consentono di progettare interventi mirati alla fonte, riducendo l'intensità delle emissioni e la necessità di opere di mitigazione estensive. Lo sviluppo e l'adozione di tali soluzioni possono beneficiare di **nuove forme di contributi e finanziamenti pubblici**, contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale, al miglioramento dell'accettabilità delle infrastrutture sul territorio e al contenimento dei costi di mitigazione nel medio-lungo periodo. Al contempo, il Gruppo è esposto a **rischi di natura operativa, ambientale e legale** connessi alla gestione di rumore e vibrazioni che, nell'ambito delle opere e dei servizi, possono tradursi in **sanzioni amministrative, prescrizioni vincolanti o contenziosi legali**, qualora i livelli di rumore e vibrazioni non risultino conformi alla normativa vigente o diano luogo a **reclami formali da parte delle autorità competenti e/o dei cittadini**. Tali situazioni possono comportare ritardi nell'esecuzione dei progetti, interventi correttivi non pianificati, richieste di risarcimento danni e ulteriori impatti negativi su costi, tempistiche e continuità operativa. Un ulteriore rischio è rappresentato dal **danneggiamento dell'ambiente naturale**, fino a potenziali fenomeni di degrado o alterazione degli ecosistemi locali, che possono anch'essi generare **azioni sanzionatorie o contenziosi**. L'esposizione prolungata a livelli elevati di rumore e vibrazioni può infatti incidere sugli habitat e sulla fauna, in particolare in aree sensibili o protette, aumentando il rischio di provvedimenti restrittivi o compensativi da parte delle autorità ambientali.
Il Gruppo affronta tali opportunità e rischi attraverso un approccio strutturato basato su pianificazione, valutazioni preventive, monitoraggio continuo e adozione di misure tecniche e organizzative finalizzate alla riduzione delle emissioni di rumore e vibrazioni, nel rispetto della normativa vigente e dei principi di tutela ambientale e responsabilità verso i territori.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Rischi				
Criticità nella realizzazione		x		◔ ◑ ◕
Ambiente naturale contaminato, danneggiato o collasso dell'ecosistema			x	◔ ◑ ◕
Opportunità				
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative	x	x	x	◔ ◑ ◔

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Acque

La corretta gestione delle risorse idriche riveste da sempre un ruolo di assoluto rilievo nella modalità di svolgimento delle attività del Gruppo, nella consapevolezza del loro valore e dei rischi che possono derivare dalla loro **compromissione, sia in termini di qualità sia di disponibilità**. La presenza capillare del Gruppo sui territori, incluse molte aree a stress idrico, richiede una particolare attenzione alla gestione della risorsa, cruciale per lo svolgimento delle attività del Gruppo, in particolare nei settori delle Infrastrutture e del Trasporto Passeggeri. In questi ultimi, l'acqua viene utilizzata per **processi industriali, tecnologici e per scopi igienico-sanitari**, al fine di garantire condizioni di lavoro idonee per dipendenti e maestranze e assicurare la qualità del servizio reso ai clienti, inclusa la sanificazione e la pulizia di treni e stazioni e la disponibilità di acqua per i servizi essenziali. La tutela della risorsa idrica costituisce inoltre un presupposto fondamentale anche nelle attività di sviluppo di nuove infrastrutture. Sin dalle prime fasi di progettazione vengono infatti condotte analisi finalizzate alla **protezione delle acque superficiali e sotterranee** durante le fasi di realizzazione ed esercizio, con l'obiettivo di identificare potenziali impatti e definire le misure di mitigazione necessarie.

Il Gruppo FS considera indispensabile una gestione efficace della risorsa idrica anche per affrontare in anticipo **le sfide connesse al cambiamento climatico**. Da un lato, la **scarsità idrica** potrebbe limitare la disponibilità di una risorsa necessaria ai processi fondamentali per il funzionamento delle attività del Gruppo, dall'altro **fenomeni idrologici legati a precipitazioni intense e temperature elevate**, potrebbero comportare **danni alle infrastrutture**, tra cui binari, strade, stazioni e impianti, compromettendo la continuità dei servizi e determinando un aumento dei costi operativi e di manutenzione. Anticipare tali scenari può contribuire a prevenire o mitigare i rischi di **crisi idriche e rischi legati alla vulnerabilità delle infrastrutture**, inclusi quelli derivanti da **una rete idrica articolata caratterizzata da elevata complessità di monitoraggio** che, se non adeguatamente gestiti, potrebbero avere conseguenze importanti **sull'operatività, la qualità dei processi e le performance ambientali del Gruppo**. A questi rischi si aggiunge anche la possibilità di **contenziosi o inadempimenti da parte dei fornitori pubblici di servizi – enti gestori idrici, spesso fornitori unici sul territorio** – con ricadute potenziali sulla continuità operativa, la qualità dei servizi e la reputazione del Gruppo.

L'utilizzo per usi industriali dell'acqua da parte delle società del Gruppo richiede - un costante presidio dei rischi connessi all'evoluzione di **normative, regolamenti o standard**, con particolare riferimento alla **gestione della qualità degli scarichi idrici** – soprattutto in aree soggette a stress idrico ove potrebbe essere compromessa la capacità ricettiva dei corpi idrici – con conseguenti potenziali sanzioni e costi per interventi correttivi o investimenti necessari per lo **sviluppo e aggiornamento di nuove soluzioni di trattamento delle acque reflue**. Inoltre, l'operatività del Gruppo si configura in buona parte attraverso appalti **per la realizzazione di opere** e **lavori**, le cui attività possono interessare in modo rilevante la risorsa idrica (si pensi, ad esempio, alle tecniche ingegneristiche di scavo).

In tale contesto, il Gruppo può assumere un ruolo di **leadership** e **advocacy** nella sensibilizzazione e nel **coinvolgimento attivo di stakeholder** (ad esempio le Autorità di Bacino distrettuali) e nell'individuazione di **soluzioni innovative di natura sia tecnologica sia gestionale** dedicati alla **razionalizzazione dei consumi** e al **recupero/riutilizzo** della risorsa, inclusi **strumenti di monitoraggio** in grado di individuare tempestivamente perdite, anomalie di consumo e criticità. Investire in pratiche sostenibili e in tecnologie innovative può infatti **ridurre i rischi legati alla scarsità e alle perdite idriche** offrendo allo stesso tempo **opportunità di riduzione dei costi operativi, di incremento del valore degli asset e, in generale, di miglioramento dell'efficienza**.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul funzionamento dell'ecosistema legati all'immissione di scarichi idrici ● ⧖	x	x		
Effetti sul volume di risorse idriche disponibili per l'uso umano o ecologico ● ⧖	x	x		
Rischi				
Ambiente naturale contaminato, danneggiato o collasso dell'ecosistema		x		
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard	x			
Criticità nello scouting, definizione, sviluppo, implementazione o aggiornamento di soluzioni innovative		x		
Dipendenza da fornitori o appaltatori chiave	x			
Inadeguatezza o obsolescenza di infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali		x		
Opportunità				
Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali disruptive	x			
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale - Orizzonte Temporale: Breve periodo; Medio periodo; Lungo periodo.

Tematiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi (ESRS E4)

Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità e impatti sullo stato delle specie

Le attività legate allo sviluppo e alla gestione delle infrastrutture possono generare impatti che contribuiscono alla perdita di biodiversità, influendo sullo stato di conservazione delle specie, mentre pressioni esterne sempre più intense – determinate in particolare dai cambiamenti climatici, dall'inquinamento e dal consumo o dalla trasformazione del suolo – amplificano le criticità ecologiche già presenti nei territori attraversati dalle opere infrastrutturali. Riconoscendo tali possibili effetti, il Gruppo prevede, **sin dalle prime fasi di studio e progettazione delle infrastrutture e nelle fasi di gestione e manutenzione, soluzioni che mirano ad evitare o minimizzare impatti sulle aree sensibili sotto il profilo della biodiversità**, a identificare i **potenziali rischi** e, in presenza di eventuali interferenze, a **individuare e attuare misure di mitigazione e compensazione**, garantendo altresì la **piena applicazione delle procedure di valutazione previste dalla normativa di settore**.
La tutela della biodiversità e degli ecosistemi è, infatti, un **requisito previsto dalla normativa e dai connessi procedimenti autorizzatori**, per ottenere permessi, operare all'interno di aree tutelate o per accedere a fonti di finanziamento dedicate, con conseguenti potenziali criticità connesse a eventuali ritardi degli iter approvativi. Questi impegni, ormai pienamente integrati nei **processi decisionali di pianificazione e realizzazione degli investimenti**, contribuiscono a garantire uno sviluppo più responsabile e coerente con la tutela dei territori attraversati.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Rischi				
Criticità nella realizzazione		x	x	

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale - Orizzonte Temporale: Breve periodo; Medio periodo; Lungo periodo.

Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi e impatti e dipendenze in termini di servizi ecosistemici

L'impegno del Gruppo sulle tematiche connesse alla tutela della biodiversità e degli ecosistemi si concretizza in particolare nella **gestione degli impatti e dei rischi connessi allo sviluppo delle infrastrutture** che, per loro natura **lineari** e **territorialmente estese**, possono emergere sia durante le **fasi realizzative** – con **consumo di suolo**, movimentazione terre, disturbo acustico e luminoso — sia con la presenza stabile dell'infrastruttura, con **frammentazione degli habitat** ed effetto barriera che influiscono sulla continuità ecologica e sulle dinamiche delle popolazioni animali e vegetali, soprattutto nelle aree sensibili sotto il profilo della biodiversità. Tali potenziali impatti possono comportare criticità legate all'attuazione degli investimenti, ad esempio connessi a eventuali **ritardi** negli iter autorizzatori, alla necessità di **varianti progettuali** e all'**incremento dei costi** di realizzazione e delle misure di mitigazione. Per limitare gli impatti e preservare i **servizi ecosistemici fondamentali** — come la depurazione delle acque, l'impollinazione, la continuità degli habitat, la protezione idrogeologica, la regolazione climatica — il Gruppo adotta **soluzioni mirate** tra cui la previsione di corridoi ecologici o il riutilizzo delle terre di scavo, **riducendo così la pressione sugli ecosistemi e mantenendo funzionali i servizi naturali** da cui anche l'infrastruttura stessa dipende (protezione idrogeologica, stabilità dei suoli, resilienza ai cambiamenti climatici). Tra le iniziative che prevedono un ruolo attivo del Gruppo in tale ambito, il progetto LIFE PolliNetwork, cofinanziato dall'Unione Europea e che prevede il coinvolgimento di gestori delle infrastrutture, università e istituzioni scientifiche, mira a creare una rete nazionale di habitat lungo infrastrutture come ferrovie, strade e stazioni elettriche, trasformandole in **corridoi ecologici capaci di sostenere gli impollinatori e rafforzare la funzionalità ecologica dei territori.**

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sulla capacità produttiva biologica del suolo che può condurre anche a condizioni desertiche ● ⌛	x	x		◔ ◑ ◕
Effetti sulla permeabilità del terreno che inibiscono le possibilità del suolo di esplicare le proprie funzioni vitali ● ⌛	x	x		◔ ◑ ◕
Rischi				
Criticità nella realizzazione		x		◔ ◑ ◕

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

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

Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse

Il modello di economia circolare supera il paradigma attuale dell'economia lineare, permettendo una **gestione più efficiente delle risorse naturali**, estendendo il ciclo vita dei materiali utilizzati in linea con la gerarchia delle R - from "refuse" to "recover" - e **minimizzando la produzione dei rifiuti**. La promozione di **pratiche circolari** incide positivamente anche sull'impronta di carbonio del Gruppo, offrendo l'opportunità di **intercettare le preferenze dei clienti, sempre più attenti alla sostenibilità ambientale di prodotti e servizi**. La necessità di introdurre soluzioni circolari stimola inoltre l'**innovazione** – ad esempio nella ricerca di nuove pratiche di progettazione (es. eco-design), materiali sostenibili, sviluppo di tecnologie – favorendo anche la creazione **di partnership dedicate alla ricerca** e offrendo al Gruppo l'opportunità di **distinguersi e posizionarsi su nuovi mercati**. Questo approccio è fondamentale per un'azienda che gestisce grandi infrastrutture e mezzi di trasporto, dove l'efficienza nella gestione dei materiali e dei beni è cruciale.

Le normative europee e internazionali, inoltre, sempre più promuovono **modelli economici circolari**, richiedendo rapidi adeguamenti di specifiche tecniche, materiali e processi – con conseguenti potenziali costi di sostituzione e smaltimento di materiali non più conformi e possibili ritardi nell'esecuzione dei progetti in caso di provvedimenti sfavorevoli o autorizzazioni tardive. Tali adeguamenti, inoltre, costituiscono spesso condizioni necessarie per l'accesso a **nuove forme di contributi e fondi pubblici dedicati**.

L'integrazione di pratiche circolari nelle operazioni quotidiane non può prescindere dal coinvolgimento attivo dei **partecipanti alla catena di fornitura**, un ambito su cui il Gruppo è impegnato per la creazione di un percorso condiviso finalizzato al miglioramento delle performance ambientali e sociali. Questo impegno, che si traduce **nell'integrazione di criteri di circolarità sin dalla fase di definizione dei fabbisogni e delle strategie di acquisto**, si

confronta con uno scenario complesso, caratterizzato da **dinamiche inflattive e volatilità dei prezzi**, in particolar modo delle materie prime, e dalla **fragilità della filiera** (criticità nella reperibilità dei materiali, dipendenza da componenti con elevati livelli tecnico-prestazionali forniti da pochi player e limitate alternative disponibili), rendendo necessario il ricorso a materiale vergine e rappresentando un elemento di rischio per la realizzazione degli investimenti (ad esempio in termini di costi e tempi). Anche alla luce di tali sfide, tra le opportunità si ravvisano la **diversificazione o l'internalizzazione di fornitori/appaltatori critici** al fine di tutelare la continuità delle forniture e contenere i rischi legati alle interruzioni di supply chain, con effetti positivi su costi, tempi di realizzazione e resilienza del modello di business. Inoltre, le società del Gruppo stanno attivando approfondite analisi sui "**critical raw material**" con l'obiettivo di ridurre l'esposizione ai rischi legati a potenziali interruzioni della supply chain.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul livello di disponibilità delle risorse ●✓	x	x		◔ ◑ ◔
Rischi				
Atti o provvedimenti sfavorevoli o tardivi	x			◔ ◑ ●
Cambiamenti delle abitudini, esigenze o preferenze dei clienti	x			◔ ◑ ●
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard	x			◔ ◑ ◔
Contenzioso con controparti (e.g. fornitori, clienti, personale, enti, associazioni, comunità)	x			◔ ◑ ●
Criticità nella definizione delle strategie di acquisto		x		◔ ◑ ●
Criticità nella definizione o aggiornamento dei fabbisogni		x	x	◕ ◑ ◔
Criticità nella definizione o applicazione di clausole contrattuali	x			◔ ◑ ◔
Criticità nella reperibilità di beni o servizi	x			◔ ◑ ◔
Dipendenza da cliente chiave		x		◔ ◑ ◔
Dipendenza da fornitori o appaltatori chiave	x			◔ ◑ ◔
Criticità nell'accesso a contributi o fondi pubblici	x	x		◔ ◑ ◔
Inadeguata performance di fornitori o appaltatori	x			◔ ◑ ●
Inadempimenti contrattuali attivi o passivi	x			◕ ◑ ◔
Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali disruptive	x			◔ ◑ ●
Scenario inflattivo e incremento prezzi	x			◔ ◑ ●
Opportunità				
Ampliamento dell'offerta attraverso partnership	x	x		◕ ◑ ◔
Cambiamenti delle abitudini, esigenze o preferenze dei clienti			x	◕ ◑ ◔
Diversificazione dei fornitori o appaltatori critici	x			◔ ◑ ◔
Ingresso in nuovi mercati		x		◔ ◑ ◔
Internalizzazione dei fornitori o appaltatori critici	x			◔ ◑ ●
Nuove forme di contributi e fondi pubblici	x			◔ ◑ ●
Rapida diffusione di innovazioni tecnologiche e digitali disruptive	x			◔ ◑ ●
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative	x	x		◔ ◑ ◔
Strategie di ecodesign		x		◔ ◑ ●

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ● Lungo periodo.

Rifiuti

In coerenza con quanto già rappresentato rispetto all'uso delle risorse, una **gestione efficiente dei rifiuti** rappresenta un elemento centrale dell'economia circolare, poiché consente di **massimizzare il recupero, il riciclo e il riutilizzo dei materiali**, riducendo la quantità di scarti destinati allo smaltimento e limitando l'impatto ambientale associato all'estrazione di nuove risorse. Migliorare la qualità dei materiali recuperati contribuisce a diminuire consumi energetici ed emissioni, oltre a favorire la chiusura dei cicli produttivi in ottica circolare. In questa prospettiva, il Gruppo è impegnato nel **promuovere la sostenibilità ambientale lungo l'intera catena del valore** al fine di ridurre i rischi derivanti da una **mancata aderenza ai principi di Gruppo**. Tale impegno si concretizza anche nell'attivazione di **processi di simbiosi industriali tra le società e gli stakeholder di settore** che facilitano, ad esempio, l'incontro tra domanda e offerta di materiali recuperabili. In questo ambito, il Gruppo sta **sviluppando soluzioni digitali innovative** che consentiranno di ottimizzare la gestione delle terre e rocce da scavo – agevolando il processo di individuazione dei siti di conferimento – e di valorizzare i materiali aventi caratteristiche di riutilizzo in altri appalti (usato servibile). Con riferimento alla vendita dell'usato servibile, tali strumenti permetteranno di intercettare più efficacemente i potenziali acquirenti, mitigando al contempo il **rischio connesso alla naturale ristrettezza della platea interessata a questa tipologia di materiali**.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sull'ambiente legati alla gestione dei materiali contenuti nei rifiuti ● ✓	x	x		◔ ◑ ◔
Rischi				
Dipendenza da cliente chiave	x	x		◔ ◑ ◕
Mancato rispetto della controparte dei principi di sostenibilità ambientale del Gruppo			x	◕ ◑ ◔
Opportunità				
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		◔ ◑ ◔

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧗ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Tematiche relative alla forza lavoro propria (ESRS S1)

Condizioni di lavoro

Con oltre 96.000 persone il Gruppo FS rappresenta una delle più grandi realtà industriali del Paese, al centro del sistema della mobilità italiana con servizi che spaziano dalla gestione delle infrastrutture ferroviarie e stradali all'erogazione di servizi di trasporto multi-modali. In questo contesto, la gestione delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei dipendenti riveste un ruolo fondamentale, sia per il **benessere delle nostre persone** sia per la **sostenibilità** complessiva **dell'organizzazione**. Le condizioni di lavoro variano a seconda del ruolo e delle mansioni svolte: il personale operativo impiegato sulle linee ferroviarie, nelle stazioni o lungo le infrastrutture può essere esposto a contesti più complessi rispetto a chi opera in ambito impiegatizio. Tuttavia, l'impegno del Gruppo nel migliorare l'ambiente di lavoro è trasversale a tutte le aree di attività e si traduce nell'accesso a **spazi adeguati, strumenti idonei e iniziative di welfare** finalizzate a migliorare la qualità della vita e il **work-life balance** (ciò si traduce, ad esempio, in un minore tasso di turnover, mitigando i costi associati al fenomeno).
Parallelamente, il Gruppo è esposto a una serie di **rischi di natura organizzativa, normativa e relazionale** legati alla gestione delle persone. In particolare, i **cambiamenti nelle aspettative del personale** – ad esempio in termini di flessibilità, benessere, sicurezza, inclusione e sviluppo professionale – se non adeguatamente intercettati, possono incidere negativamente sul clima aziendale, sull'engagement e sulla capacità di attrarre e trattenere talenti.
Ulteriori rischi riguardano la possibile **non conformità a normative, regolamenti o standard** in materia di lavoro, salute e sicurezza, che potrebbe esporre il Gruppo a sanzioni, prescrizioni correttive e impatti reputazionali. In tale ambito si inseriscono anche potenziali **contenziosi con controparti** – quali personale, fornitori, clienti, enti, associazioni o comunità locali – derivanti da controversie lavorative, infortuni, condizioni contrattuali o modalità di gestione dei rapporti di lavoro. Sono inoltre rilevanti le **criticità nella definizione o nell'applicazione delle clausole contrattuali**, così come possibili **inadempimenti contrattuali attivi o passivi**, che potrebbero generare inefficienze operative, costi aggiuntivi o controversie legali, con effetti sulla continuità aziendale e sulla fiducia delle parti coinvolte.
Accanto a tali rischi, la gestione delle persone

rappresenta anche una **importante opportunità** per il Gruppo. In particolare, nel contesto di una **"transizione giusta"**, l'evoluzione del sistema della mobilità e la crescente attenzione alla sostenibilità offrono l'occasione di **creare nuova occupazione** e di **rafforzare e aggiornare le competenze** del personale, accompagnando i lavoratori nei processi di trasformazione tecnologica, digitale e ambientale.

Investire in formazione, riqualificazione e sviluppo professionale consente al Gruppo di sostenere la competitività e l'innovazione nel lungo periodo – accelerando i processi operativi, riducendo i costi di inefficienza e aumentando la qualità del servizio – favorendo al contempo inclusione, occupabilità e valore sociale per i territori in cui opera.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul benessere dei dipendenti legati a welfare e work-life balance ● ✓		x		◔ ◑ ◔
Effetti sulla stabilità occupazionale e sulla protezione sociale dei dipendenti ● ✓		x		◔ ◑ ◔
Effetti sul grado di salute e sicurezza sul lavoro dei dipendenti ● ⧖		x		◔ ◑ ●
Rischi				
Cambiamenti delle aspettative del personale		x		◔ ◑ ◔
Contenzioso con controparti (e.g. fornitori, clienti, personale, enti, associazioni, comunità)		x		◔ ◑ ◔
Criticità nella definizione o applicazione di clausole contrattuali		x		◔ ◑ ◔
Inadempimenti contrattuali attivi o passivi		x		◔ ◑ ◔
Non conformità a normative, regolamenti o standard		x		◕ ◑ ◔
Opportunità				
Creazione di posti di lavoro e il miglioramento delle competenze nel contesto di una «transizione giusta»		x		◔ ◑ ◔

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Parità di trattamento e di opportunità per tutti

Il Gruppo FS opera nel settore dei trasporti, altamente competitivo e in continua evoluzione, caratterizzato da sfide crescenti legate all'innovazione tecnologica, alla digitalizzazione e alla transizione verso modelli più sostenibili. In tale scenario, la valorizzazione delle persone assume un ruolo centrale, in quanto incide direttamente sia sull'**inclusività dell'ambiente di lavoro** sia sullo **sviluppo delle competenze e delle opportunità di crescita professionale dei dipendenti**. In assenza di adeguate politiche di sviluppo e valorizzazione del capitale umano, il Gruppo potrebbe essere esposto al **rischio di carenza di figure professionali con competenze specialistiche o emergenti (key people)**, particolarmente rilevante in un contesto caratterizzato da rapide evoluzioni tecnologiche e digitali. Tale rischio potrebbe incidere sulla capacità di innovare, sulla continuità operativa e sulla competitività di lungo periodo; tale carenza può inoltre generare impatti operativi ed economici, quali maggiori costi di selezione e inserimento del personale, ritardi progettuali – soprattutto nei comparti tecnici e digitali – nonché un rischio di mismatch di competenze, anche in considerazione della crescente domanda di professionalità qualificate alimentata negli ultimi anni dai progetti connessi al PNRR. Parallelamente, si configura una **opportunità significativa l'offerta di formazione e lo sviluppo delle capacità** del personale. In qualità di grande realtà nazionale, il Gruppo FS può rafforzare la propria attrattività come datore di lavoro facendo leva su **programmi strutturati di formazione, riqualificazione e aggiornamento professionale**, anche supportati da soluzioni tecnologiche e digitali. In tale ambito, percorsi strutturati di upskilling e iniziative quali la "Scuola FS" possono generare benefici economici diretti, contribuendo alla riduzione dei costi formativi complessivi e al miglioramento dell'efficienza operativa. Offrire concrete opportunità di sviluppo professionale e promuovere un ambiente di lavoro inclusivo favorisce la motivazione, la soddisfazione e la fidelizzazione dei dipendenti, con effetti positivi sul clima aziendale, sulla produttività e sulla qualità dei servizi offerti. In questo modo, la **promozione dell'inclusione** e dello **sviluppo delle competenze** rappresenta per il Gruppo non solo una leva per mitigare il rischio di carenza di competenze chiave, ma anche un fattore abilitante per cogliere opportunità di crescita sostenibile, innovazione e rafforzamento della coesione organizzativa.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sull'inclusività dell'ambiente lavorativo ● ✓		x		
Effetti sullo sviluppo delle competenze e delle opportunità di crescita professionale dei dipendenti ● ✓		x		
Rischi				
Carenza di figure professionali con competenze specialistiche o emergenti (key people)		x		
Opportunità				
Offerta di formazione o sviluppo di capacità		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Altri diritti connessi al lavoro

Una **parte delle attività del Gruppo**, seppur residuale, è **svolta in contesti geografici al di fuori del territorio nazionale** e, in alcuni casi, **extra-europei**. In tali contesti, oltre a garantire condizioni di lavoro adeguate ed elevati standard di salute e sicurezza, assume un ruolo centrale l'impegno a tutelare il rispetto dei diritti dei lavoratori, in coerenza con le normative locali e con i principi e gli standard internazionali di riferimento. In questo ambito, risulta rilevante assicurare la disponibilità di alloggi e ambienti di lavoro adeguati, in grado di garantire non solo la sicurezza, ma anche il benessere psicofisico di una forza lavoro numerosa e impiegata in mansioni diversificate.
Parallelamente, in un contesto caratterizzato da una crescente **digitalizzazione dei processi e dei servizi**, la **cybersecurity** rappresenta un tema di primaria importanza. Il Gruppo è infatti esposto al rischio di **perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di dati e informazioni** a seguito di eventi cyber, che potrebbero compromettere la continuità operativa, l'affidabilità dei servizi offerti e la tutela delle informazioni di dipendenti, clienti e partner; tali eventi possono inoltre comportare significativi costi di ripristino dei sistemi, eventuali sanzioni derivanti da violazioni della normativa in materia di protezione dei dati personali (GDPR), nonché impatti reputazionali negativi. Ulteriori rischi riguardano possibili **non conformità a normative, regolamenti o standard**, sia in ambito lavoristico sia in materia di protezione dei dati e sicurezza informatica, nonché **criticità nelle relazioni con le organizzazioni sindacali**, che potrebbero emergere in presenza di differenze normative, culturali o di aspettative nei diversi contesti geografici.
Accanto a questi rischi, il rispetto dei diritti dei lavoratori, l'attenzione alle condizioni di lavoro e la protezione dei dati contribuiscono infatti a rafforzare la **fiducia nei prodotti e nei servizi** del Gruppo, migliorandone la reputazione e l'affidabilità agli occhi di clienti, istituzioni e stakeholder. In questo senso, l'adozione di elevati standard sociali e tecnologici costituisce un fattore abilitante per la continuità del business e per il consolidamento della presenza del Gruppo anche in contesti internazionali.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sulla protezione dei dati dei dipendenti ● ⌛		x		
Effetti sul benessere dei dipendenti legati ad alloggi e ambienti di lavoro ● ⌛		x		
Rischi				
Criticità nelle relazioni con le organizzazioni sindacali	x	x	x	
Non conformità a normative, regolamenti o standard		x		
Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di dati o informazioni		x		
Opportunità				
Fiducia nei prodotti e/o servizi		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

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

Condizioni di lavoro

Considerati gli importanti volumi di business e il valore economico generato, la catena del valore del Gruppo comprende una vasta e articolata platea di **business partner e fornitori**, che mettono a disposizione asset strategici quali materiale rotabile, soluzioni tecnologiche e servizi operativi. In questo contesto, è fondamentale garantire **adeguate condizioni di lavoro e livelli di salute e sicurezza idonei** per i dipendenti delle ditte appaltatrici e, in generale, per i lavoratori nella catena del valore che svolgono attività presso i siti di proprietà del Gruppo.

In assenza di un adeguato presidio di tali aspetti, possono emergere **criticità nella realizzazione delle opere**, legate a problemi contrattuali quali definizioni non chiare di ruoli, responsabilità e standard operativi. Tali carenze possono tradursi in ritardi, inefficienze e difficoltà operative, compromettendo il raggiungimento degli obiettivi di progetto e la qualità delle prestazioni attese. Parallelamente, una gestione non efficace delle relazioni con gli stakeholder lungo la catena del valore può generare **criticità relazionali**, con conseguenze nella definizione contrattuale inadeguata, disparità di trattamento tra i diversi operatori e un aumento del rischio di contenziosi. Queste situazioni, oltre ad avere impatti economici diretti, possono riflettersi negativamente sulla reputazione del Gruppo, minando la fiducia di partner, fornitori e altri stakeholder rilevanti.

Pertanto, garantire condizioni di lavoro adeguate, elevati standard di salute e sicurezza e una gestione trasparente ed equa dei rapporti contrattuali rappresenta un elemento chiave per mitigare i rischi operativi, legali e reputazionali e per assicurare la sostenibilità e la solidità della catena del valore nel lungo periodo. Inoltre, il miglioramento delle condizioni di lavoro nella catena del valore rafforza la conformità del Gruppo alle linee guida dei piani europei e nazionali di investimento, favorendo l'accesso a **programmi pubblici di finanziamento**.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul grado di sicurezza sul lavoro dei lavoratori lungo la catena del valore ● ⌛	x		x	◔ ◑ ◕
Rischi				
Criticità nella realizzazione		x		◔ ◑ ◕
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder	x			◔ ◑ ◕
Opportunità				
Nuove forme di contributi e fondi pubblici	x			◔ ◑ ◕

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Altri diritti connessi al lavoro

La tutela dei diritti dei lavoratori lungo l'intera catena del valore rappresenta un elemento centrale per il Gruppo FS, in quanto contribuisce a garantire un'operatività responsabile, la continuità dei processi e relazioni solide con partner e fornitori. Garantire condizioni di lavoro sicure, eque e rispettose dei diritti fondamentali lungo tutta la filiera consente di rafforzare la fiducia dei lavoratori, dei clienti e degli stakeholder, a supporto della reputazione e della sostenibilità del business. In questo contesto, **l'utilizzo sicuro e corretto degli strumenti tecnologici e digitali è un fattore chiave**: eventuali attacchi cyber a infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali possono compromettere la riservatezza delle informazioni, l'integrità dei dati e l'accesso ai sistemi di gestione del personale, con potenziali effetti sulla tutela dei lavoratori e sul rispetto dei loro diritti lungo la catena del valore. Al contempo, la capacità del Gruppo di prevenire e gestire efficacemente tali rischi, adottando presìdi adeguati di sicurezza informatica, controlli sui fornitori e meccanismi di monitoraggio lungo la catena del valore, costituisce un'importante opportunità per rafforzare la fiducia nei prodotti e nei servizi offerti. Un approccio strutturato e responsabile contribuisce infatti a garantire il rispetto dei diritti fondamentali dei lavoratori, a promuovere relazioni trasparenti ed eque con gli stakeholder e a consolidare la reputazione del Gruppo nel medio-lungo periodo.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sulla tutela dei diritti del lavoro lungo la catena del valore ● ⌛	x		x	
Rischi				
Attacchi cyber a infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali		x		
Opportunità				
Fiducia nei prodotti e/o servizi		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: Breve periodo; Medio periodo; Lungo periodo.

Tematiche relative alle Comunità interessate (ESRS S3)

Diritti civili e politici delle comunità

Il Gruppo FS, una delle più grandi realtà industriali del Paese e player centrale nel sistema di mobilità e trasporti in Italia, contribuisce in modo determinante al miglioramento della **connettività dei territori e alla riduzione delle disparità regionali**, soprattutto nelle aree periferiche e interne del Paese, così come tra Nord e Sud, favorendo l'esercizio dei **diritti di cittadinanza attraverso una mobilità accessibile, sostenibile e integrata**. Il potenziamento del trasporto pubblico ferroviario è infatti essenziale per garantire pari opportunità di accesso a lavoro, studio e servizi, contribuendo a contrastare isolamento e svantaggi territoriali. Lo sviluppo di sistemi di trasporto integrati e sostenibili, sia a livello nazionale sia europeo, supporta la **partecipazione sociale e migliora la qualità di vita dei cittadini**. In questo contesto, l'impegno del Gruppo in attività di **advocacy** rafforza ulteriormente la sua capacità di incidere sui **processi decisionali pubblici**, orientando le politiche di mobilità verso soluzioni sempre più inclusive ed efficienti.
Ad esempio, il know how maturato nella gestione e valorizzazione del patrimonio ferroviario consente al Gruppo di configurarsi come punto di riferimento nei progetti di rigenerazione urbana e nelle iniziative territoriali, rafforzando il proprio ruolo di leadership sociale. Affinché ciò avvenga in maniera efficace, è fondamentale accompagnare tali processi, soprattutto quelli legati allo sviluppo di infrastrutture, con attività strutturate di engagement che promuovano un approccio attento, proattivo e trasparente non soltanto attraverso momenti di confronto istituzionali, quali i Dibattiti Pubblici, ma anche con iniziative specifiche di ascolto, partecipazione, co-progettazione e costruzione di sinergie operative, ad esempio con Associazioni e realtà territoriali, per offrire alle comunità nuovi spazi e servizi in linea con i bisogni e le aspettative dei cittadini.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sui rapporti con le comunità di riferimento nei territori destinati allo sviluppo delle infrastrutture ● ⌛	x	x		
Opportunità				
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: Breve periodo; Medio periodo; Lungo periodo.

Diritti economici, sociali e culturali delle comunità

Il Gruppo FS promuove nuovi scenari di sviluppo per le comunità, che vanno oltre la sola evoluzione della mobilità sostenibile, collettiva e integrata. Un approccio più ampio che abbraccia i temi **dell'attrattività dei territori**, della **riduzione dei divari** e del **miglioramento della qualità della vita**, valorizzando i servizi ecosistemici e **favorendo una crescita economica, sociale, culturale e turistica** in equilibrio con il contesto ambientale e paesaggistico dei territori attraversati.
Il sistema ferroviario, in particolare, oltre agli evidenti effetti legati alla decarbonizzazione del settore dei trasporti, gestisce flussi significativi di passeggeri e merci con conseguenti **effetti positivi sui livelli di traffico delle infrastrutture stradali**. Numerose sono le iniziative del Gruppo finalizzate a preservare e valorizzare la conservazione e il miglioramento dell'**attrattività dei territori**, contribuendo a preservarne l'**identità e il valore**: dalla valorizzazione delle **stazioni come poli di attrazione con una valenza sociale**, alla valorizzazione delle **aree**

e delle linee non più funzionali all'esercizio. In questo quadro, l'**evoluzione di abitudini, esigenze e preferenze dei clienti** rispetto alla mobilità collettiva e intermodale rappresenta un elemento fondamentale da attenzionare: il mancato adeguamento dell'offerta può determinare uno spostamento verso mezzi alternativi, con un utilizzo delle infrastrutture inferiore alle attese e potenziali impatti economici nel lungo periodo. Le opportunità per il Gruppo sono molteplici e includono la partecipazione attiva ai **sistemi territoriali**, nei quali il Gruppo può assumere un **ruolo chiave e di advocacy** per la promozione di forme di **partenariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese**, la condivisione delle **migliori** e più **innovative pratiche di sostenibilità** e per la creazione delle condizioni per l'accesso **a nuove forme di contributi e fondi pubblici** dedicati allo **sviluppo sostenibile delle infrastrutture locali**. Le esperienze maturate in ambito di valorizzazione delle stazioni e di rigenerazione urbana, ad esempio, mostrano come tali partnership possano essere scalate e replicate su altri territori, abilitando nuovi programmi infrastrutturali, riducendo l'esposizione finanziaria diretta e generando benefici sociali e ambientali diffusi.
Tra i rischi connessi alla **realizzazione delle iniziative** del Gruppo sui territori, soprattutto qualora determinino **potenziali impatti sullo stato ambientale dei luoghi attraversati**, rientrano le possibili **criticità con stakeholder**, per cui risulta necessario intercettare e analizzare, sin dalle primissime fasi dello sviluppo delle opere, **le effettive esigenze e aspettative delle comunità**, sempre più attente alla sostenibilità economica e sociale delle opere infrastrutturali e dei processi di rigenerazione urbana. Tra le numerose sfide rientrano anche i **rischi connessi all'execution**, quali possibili criticità nel **coordinamento** e nel **monitoraggio di commesse, programmi o progetti, eventuali contenziosi** con le controparti, **inadempimenti contrattuali attivi o passivi**, possibili **eventi accidentali**, **oltre a criticità negli iter approvativi** e nell'**accesso a contributi e fondi pubblici**. Tali aspetti possono comportare un incremento dei tempi e dei costi di realizzazione, con impatti significativi sulla complessiva sostenibilità operativa e finanziaria delle iniziative. Per questo motivo, il Gruppo sta progressivamente integrando nei propri progetti soluzioni innovative – digitali, progettuali e organizzative – e meccanismi di coinvolgimento strutturato degli stakeholder, così da anticipare le criticità, migliorare la qualità degli interventi e massimizzare gli impatti positivi per le comunità locali.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul benessere delle comunità in ottica di creazione di nuovi servizi ● ✓	x	x	x	
Effetti sul patrimonio storico, sociale e culturale del Gruppo ● ✓		x	x	
Effetti sul livello di traffico sulle infrastrutture stradali e sull'incidentalità per i viaggiatori ● ✓	x	x	x	
Grado di accessibilità delle stazioni (o di altri sistemi di mobilità rispetto a quella ferroviaria) per i viaggiatori ● ✓	x	x	x	
Grado di accessibilità delle stazioni (o di altri sistemi di mobilità rispetto a quella ferroviaria) per il trasporto merci ● ✓	x	x	x	
Effetti sulla viabilità nei territori ● ✓	x	x	x	
Effetti sullo sviluppo di una mobilità collettiva e integrata ● ✓	x	x	x	
Effetti sulla connessione tra i territori e sulla loro accessibilità ● ✓	x	x	x	
Effetti sullo sviluppo socio-economico e attrattività delle aree in cui opera il Gruppo ● ✓	x	x	x	
Effetti sulla tutela del paesaggio e l'identità dei territori attraversati ● ⧖	x	x	x	
Rischi				
Cambiamenti delle abitudini, esigenze o preferenze dei clienti	x	x		
Contaminazione o danneggiamento dell'ambiente		x		
Contenzioso con controparti (e.g. fornitori, clienti, personale, enti, associazioni, comunità)		x		
Criticità nel coordinamento o monitoraggio di commesse, programmi o progetti		x		
Criticità nella definizione o applicazione di clausole contrattuali	x			
Criticità nella definizione o sviluppo di iniziative di rigenerazione urbana		x		
Criticità nella realizzazione		x		
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder		x		
Criticità nell'accesso a contributi o fondi pubblici		x		
Inadempimenti contrattuali attivi o passivi		x		
Infortuni a terzi		x	x	
Opportunità				
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		
Nuove forme di partnerariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese		x		
Nuovi programmi volti a migliorare le infrastrutture locali		x		
Nuovi sistemi incentivanti per rafforzare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità		x		
Partecipazione a sistemi territoriali		x		
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		
Scale up di business e best practice esistenti		x		
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale - Orizzonte Temporale: Breve periodo; Medio periodo; Lungo periodo.

Coesione sociale – ⊕ entity specific

Il Gruppo FS svolge inoltre un ruolo decisivo nel promuovere la **coesione sociale** e la riduzione delle **disuguaglianze**, impegnandosi nello sviluppo di sistemi di welfare collaborativi che coinvolgono pubblico, privato e Terzo settore a sostegno delle persone vulnerabili. Le stazioni, in particolare, spesso luogo di riparo per chi vive situazioni di disagio, possono trasformarsi in **spazi dedicati all'accoglienza e al supporto**. Gli Help Center, attivi in molte città, rappresentano sportelli di ascolto a bassa soglia che intercettano situazioni di marginalità sociale e accompagnano le persone verso percorsi di recupero e reinserimento, con servizi di supporto in collaborazione con enti locali e associazioni. Parallelamente, il riuso sociale di spazi ferroviari – come centri di accoglienza, aree di servizio e ambienti comunitari – contribuisce alla riqualificazione urbana e alla creazione di luoghi inclusivi e sicuri. Questo impegno non solo rafforza la reputazione del Gruppo come attore responsabile, ma consolida anche il rapporto di fiducia con i cittadini. In tal senso fondamentale è la cooperazione con gli stakeholder che può tradursi in **nuove forme di partenariato con enti pubblici e organizzazioni della società civile** che permettono di sviluppare progettualità sociali integrate, rafforzare la presenza territoriale e sostenere in modo crescente il valore sociale creato nelle comunità servite.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul grado di coesione sociale nelle comunità di riferimento ● ✓		x	x	◔ ◑ ◕
Opportunità				
Nuove forme di partenariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese		x	x	◔ ◑ ◕

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧗ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Tematiche relative ai consumatori e utilizzatori finali (ESRS S4)

Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali

Considerata la numerosità di clienti serviti, il Gruppo FS gestisce un'elevata quantità di dati e informazioni personali di passeggeri e utenti. In tale contesto, la definizione e l'adozione di un sistema in grado di garantire un adeguato presidio della **riservatezza e dell'integrità dei dati** rappresentano un impegno imprescindibile per prevenire **attacchi cyber**, potenzialmente in grado di compromettere i sistemi informatici propedeutici e funzionali alla corretta esecuzione delle attività di business. Eventuali eventi di natura cyber potrebbero, infatti, interessare **infrastrutture tecnologiche, piattaforme digitali e applicazioni a supporto del servizio**, con il rischio di generare la diffusione di informazioni inesatte, incomplete o non aggiornate nei confronti dei consumatori e degli utilizzatori finali; tali eventi possono inoltre comportare sanzioni connesse a eventuali violazioni della normativa in materia di protezione dei dati personali (GDPR), nonché costi di ripristino delle attività di business e di recupero dell'operatività a seguito di incidenti di natura cyber. Parallelamente, l'indisponibilità o il malfunzionamento dei sistemi informativi e operativi potrebbero determinare disservizi e interruzioni del servizio, con conseguenti **inadempimenti contrattuali attivi o passivi**, sia nei confronti degli utenti finali sia dei partner e dei fornitori coinvolti nella catena del servizio. Tali circostanze, oltre a esporre il Gruppo a rischi di natura normativa e legale, potrebbero comportare significativi impatti reputazionali, compromettendo la fiducia degli utenti, degli stakeholder e delle autorità competenti, con possibili effetti negativi sulla continuità operativa e sulla sostenibilità del business nel medio-lungo periodo.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sulla protezione dei dati di utenti e clienti ● ⧗		x	x	◔ ◑ ●
Rischi				
Attacchi cyber a infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali		x		◔ ◑ ◕
Inadempimenti contrattuali attivi o passivi		x		◔ ◑ ◕

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧗ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali

La capacità di offrire servizi di trasporto accessibili, inclusivi e di elevata qualità rappresenta un fattore strategico centrale per il Gruppo FS, in quanto consente di rispondere in modo efficace alle esigenze di una platea ampia ed eterogenea di utenti e di **consolidare, nel tempo, un rapporto di fiducia duraturo con clienti e utilizzatori finali**.

L'attenzione **all'accessibilità e all'inclusione** non si limita alla sola fruibilità fisica dei servizi, ma si estende alla promozione dell'inclusione sociale dei consumatori e degli utilizzatori finali, intesa come garanzia di **non discriminazione, equo accesso ai prodotti e ai servizi di mobilità e adozione di pratiche commerciali responsabili**. In tale contesto, il Gruppo FS si impegna a predisporre un'offerta chiara, trasparente e facilmente comprensibile, fondata su condizioni contrattuali accessibili e su informazioni complete e fruibili, contribuendo a migliorare l'esperienza complessiva di viaggio e a rafforzare la fiducia dei clienti.

Un presidio efficace di tali aspetti consente di **ottimizzare la gestione del traffico e dei flussi di passeggeri e merci nei nodi infrastrutturali, di rafforzare l'efficienza operativa e la qualità complessiva del servizio e di accrescere la soddisfazione dei consumatori e degli utilizzatori** finali rispetto all'offerta commerciale, generando valore per il Gruppo e per l'intero sistema della mobilità. Al contempo, un approccio strutturato e proattivo contribuisce a prevenire criticità operative e relazionali che potrebbero esporre il Gruppo a **rischi di contenzioso con clienti, fornitori, personale, enti, associazioni e comunità**, limitando i potenziali impatti economici, operativi e reputazionali.

In questa prospettiva, il rafforzamento di un orientamento all'**accessibilità universale e all'inclusione sociale rappresenta una rilevante opportunità strategica per il Gruppo FS, sia in termini di sviluppo di nuovi prodotti e servizi sia di ampliamento delle opportunità di mobilità**, attraverso **interventi mirati all'abbattimento delle barriere architettoniche, al miglioramento dei percorsi e al potenziamento dei servizi di assistenza**, consolidando il **ruolo** del Gruppo **nel sistema della mobilità multimodale italiana**.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sull'accessibilità e sull'inclusività dei servizi di trasporto ●✓		x	x	◔ ◑ ◔
Effetti sulla capacità di gestione del traffico stradale e del flusso dei passeggeri e delle merci nelle stazioni ●✓		x	x	◔ ◑ ◔
Effetti sulla soddisfazione di consumatori e utilizzatori finali legati all'offerta commerciale ●✓		x	x	◔ ◑ ◔
Rischi				
Contenzioso con controparti (e.g. fornitori, clienti, personale, enti, associazioni, comunità)			x	◔ ◑ ◔
Opportunità				
Promozione dell'inclusione sociale dei consumatori e/o utilizzatori finali		x		◔ ◔ ●
Promozione di nuovi prodotti e servizi		x		◔ ◑ ◔

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ● Lungo periodo.

Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali

Per una realtà operante nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, la **sicurezza** e l'**affidabilità** dei servizi e degli asset rappresentano fattori imprescindibili per la **tutela dell'incolumità dei passeggeri, degli utenti e delle persone** che vivono o transitano nei territori interessati dalla presenza di infrastrutture ferroviarie e stradali. L'elevato livello di esposizione operativa e territoriale rende infatti centrale la gestione integrata della **sicurezza dei mezzi di trasporto, delle infrastrutture, degli immobili e degli altri asset** a supporto della mobilità.

Una gestione efficace e proattiva della sicurezza consente di prevenire **incidenti nei trasporti, infortuni sul lavoro e a terzi**, nonché di ridurre l'impatto di eventi esterni, inclusi potenziali **attacchi cyber a infrastrutture, strumenti tecnologici e applicazioni digitali**, che potrebbero compromettere l'affidabilità dei sistemi e la protezione degli utenti. In tale contesto, la manutenzione ordinaria e straordinaria di mezzi, infrastrutture ferroviarie e stradali, officine, parcheggi, stazioni e terminali, unitamente all'adozione di tecnologie avanzate di monitoraggio e controllo, contribuiscono a garantire la continuità operativa, la conformità normativa e la sicurezza complessiva dei

servizi offerti.
La presenza capillare sul territorio comporta inoltre la necessità di presidiare con attenzione i rischi connessi all'interazione tra infrastrutture, mobilità e contesto urbano, al fine di limitare il verificarsi di incidenti che possano coinvolgere utenti e terzi, anche in relazione al rispetto delle regole di circolazione e viabilità. Un approccio strutturato alla sicurezza favorisce altresì una gestione più efficace delle **relazioni con gli stakeholder**, riducendo il rischio **di contenziosi e criticità reputazionali**.
In questo quadro, il Gruppo FS intende cogliere le opportunità legate allo sviluppo e alla diffusione delle migliori pratiche, **allo scale up di soluzioni già adottate** e all'attivazione di **nuove forme di partenariato** con comunità locali, amministrazioni pubbliche e altri operatori, anche attraverso l'**accesso a contributi e fondi pubblici** e il recepimento di evoluzioni normative e regolamentari. Tali iniziative possono inoltre consentire di accelerare gli interventi sulle infrastrutture e di rafforzare i livelli di sicurezza per gli utenti, contribuendo a migliorare la qualità e l'affidabilità complessiva dei servizi offerti. In particolare, iniziative quali il miglioramento delle infrastrutture locali e la soppressione dei passaggi a livello mediante cofinanziamenti rappresentano esempi concreti di come la sicurezza possa tradursi in valore condiviso, rafforzando la fiducia nei servizi offerti e il ruolo attivo del Gruppo FS come attore di riferimento nel settore della mobilità sostenibile e sicura.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sull'incolumità dei passeggeri legati a sicurezza e affidabilità dei mezzi di trasporto ● ⌛	x	x	x	◔ ◑ ◔
Effetti sull'incolumità delle persone che vivono e transitano nei territori in cui sono collocate le infrastrutture ferroviarie e stradali ● ⌛	x	x	x	◔ ◑ ◔
Effetti sull'incolumità degli utenti legati all'affidabilità delle infrastrutture ferroviarie e stradali ● ⌛	x	x	x	◔ ◑ ◔
Effetti sull'incolumità di terzi legati al rispetto delle regole di circolazione/ viabilità ● ⌛	x	x	x	◔ ◑ ◔
Effetti sull'incolumità delle persone legati alla sicurezza e l'affidabilità di asset quali officine, parcheggi, immobili e terminali ● ⌛	x	x	x	◔ ◑ ◔
Effetti sull'incolumità e la protezione dei viaggiatori rispetto a danni provocati da terzi ● ⌛		x	x	◔ ◑ ◔
Rischi				
Attacchi cyber a infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali		x		◔ ◑ ◔
Contenzioso con controparti (e.g. fornitori, clienti, personale, enti, associazioni, comunità)		x		◔ ◑ ◔
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder		x		◔ ◑ ◔
Incidenti nei trasporti		x		◔ ◑ ◔
Infortuni a terzi		x		◔ ◑ ◔
Infortuni sul lavoro		x		◔ ◑ ◔
Opportunità				
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard		x		◔ ◑ ◔
Fiducia nei prodotti e/o servizi		x		◔ ◑ ◔
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		◔ ◑ ◔
Nuove forme di partnerariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese		x		◔ ◑ ◔
Nuovi programmi volti a migliorare le infrastrutture locali		x		◔ ◑ ◔
Ruolo attivo e di leadership e advocacy		x		◔ ◑ ◔
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard		x		◔ ◑ ◔

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Qualità del servizio – entity specific

La capacità di offrire servizi affidabili, accessibili e coerenti con le aspettative degli utenti rappresenta un fattore determinante per rafforzare la relazione con i clienti e migliorare complessivamente l'esperienza di viaggio. Un'attenzione costante alla qualità dei servizi erogati consente non solo di incrementare il livello di soddisfazione dei clienti, ma anche di accrescere la loro consapevolezza rispetto all'importanza di modelli operativi sostenibili e responsabili, contribuendo alla **diffusione dei temi ESG**.

In questo contesto, l'integrazione di criteri ambientali, sociali e di governance nei processi di progettazione, gestione ed erogazione dei servizi favorisce una maggiore **fiducia nei prodotti e nei servizi offerti**, rafforzando la reputazione dell'azienda nel lungo periodo. La valorizzazione e lo **scale up delle best practice** già esistenti permettono di migliorare l'affidabilità e la fruibilità dei servizi, rispondendo in modo più efficace alle esigenze dei clienti e degli stakeholder.

Parallelamente, il miglioramento continuo dei servizi crea le condizioni per lo sviluppo di **nuove forme di partenariato** con comunità locali, amministrazioni pubbliche e altre imprese, favorendo soluzioni condivise e innovative orientate al miglioramento dell'esperienza di viaggio. Tali iniziative possono inoltre facilitare l'accesso a **contributi e fondi pubblici**, sostenendo l'evoluzione dei servizi e rafforzando il ruolo dell'azienda come attore di riferimento nella promozione di una mobilità sempre più sostenibile, inclusiva e orientata al cliente.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sul grado di consapevolezza dei clienti sull'importanza dei temi ESG ● ✓			x	
Effetti sul grado di soddisfazione dei clienti ● ✓			x	
Effetti sull'esperienza di viaggio ● ⌛		x	x	
Opportunità				
Fiducia nei prodotti e/o servizi		x	x	
Nuove forme di contributi e fondi pubblici		x		
Nuove forme di partnerariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese		x		
Scale up di business e best practice esistenti		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: Breve periodo; Medio periodo; Lungo periodo.

Tematiche relative alla condotta delle imprese (ESRS G1)

Cultura d'impresa, protezione degli informatori e impegno politico e attività di lobbying

In una realtà delle dimensioni del Gruppo FS – caratterizzato da una presenza internazionale, da una catena del valore ampia e da molteplici interlocutori istituzionali e commerciali – risulta fondamentale consolidare una **cultura d'impresa basata su integrità, trasparenza e responsabilità**, essenziale per affrontare la complessità organizzativa, favorire l'**assunzione di decisioni consapevoli e prevenire comportamenti che possano compromettere il corretto funzionamento dell'azienda o minarne la reputazione**.

Consapevole del contesto in cui opera, il Gruppo FS si è dotato di un **sistema strutturato di regole, procedure e strumenti di governance** che mira a prevenire i potenziali rischi connessi al **mancato rispetto di norme, regolamenti e clausole contrattuali**, oltre che al mancato rispetto dei **principi etici e degli standard di comportamento del Gruppo** da parte di dipendenti e controparti, in particolare rispetto alle policy **anti-corruption**. In tale quadro, le non conformità a norme e procedure possono tradursi non solo in **effetti reputazionali**, ma anche in **sanzioni, perdita o mancato rinnovo di certificazioni rilevanti** (ad esempio in ambito anti corruzione), esclusione da gare e maggiori costi operativi legati a interventi correttivi. Un'attenzione specifica è dedicata al costante aggiornamento del **sistema di procure e deleghe** in coerenza con l'evoluzione degli assetti organizzativi, al fine di ridurre il rischio di disallineamenti nei poteri di firma e inadempimenti contrattuali che possono comportare penali, inefficienze gestionali e contenziosi. Tra i presidi più rilevanti figura, inoltre, la **tutela dei whistleblower**, un elemento determinante per individuare tempestivamente eventuali comportamenti illeciti o irregolari. Garantire protezione, anonimato e assenza di ritorsioni consente di rafforzare la fiducia interna e favorire una maggiore responsabilizzazione diffusa. Ugualmente centrale è la gestione trasparente e

conforme dei temi legati a **impegno politico e attività di lobbying**. Un presidio rigoroso delle relazioni con il mondo istituzionale permette di assicurare che **ogni attività di advocacy si svolga in piena coerenza con i valori del Gruppo**, con le normative vigenti e con le aspettative degli stakeholder, contribuendo a preservare credibilità e integrità. Tra le opportunità che il Gruppo intende cogliere in tale ambito vi è lo sviluppo di **nuovi sistemi incentivanti per rafforzare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità** anche attraverso l'evoluzione dei sistemi di talent management e dei percorsi di formazione legati ai temi ESG. Tali strumenti mirano ad allineare le performance individuali e organizzative agli obiettivi di sostenibilità, favorendo motivazione, consapevolezza e diffusione della cultura della legalità e dell'integrità.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Effetti sulla cultura aziendale ● ✓		x		◔ ◑ ◔
Effetti sulla cultura interna su compliance e legalità e rispetto delle previsioni del sistema di controllo interno ● ✓		x		◔ ◑ ◔
Rischi				
Corruzione, frodi o accordi collusivi tra dipendenti e controparti, pubbliche o private		x		◕ ◑ ◔
Criticità nella definizione, attuazione o aggiornamento del sistema di procure e deleghe		x		◕ ◑ ◔
Inadempimenti contrattuali attivi o passivi		x		◔ ◑ ◔
Mancato rispetto dei dipendenti dei principi etici o degli standard di comportamento del Gruppo		x		◔ ◑ ◔
Mancato rispetto della controparte dei principi etici o degli standard di comportamento del Gruppo		x		◔ ◑ ◔
Non conformità a normative, regolamenti o standard		x		◔ ◑ ◔
Opportunità				
Nuovi sistemi incentivanti per rafforzare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità		x		◔ ◑ ◔

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⧖ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento

La complessità e le dimensioni del Gruppo FS emergono con particolare evidenza anche dal **ruolo di primo piano che esso riveste nel sistema degli appalti in Italia**. L'ampiezza delle attività gestite e la natura dei settori in cui il Gruppo opera possono infatti determinare impatti non solo attraverso le operazioni svolte direttamente, ma anche per il tramite della propria catena di fornitura. In questo scenario, una **gestione responsabile degli operatori economici e dei fornitori**, rappresenta un presupposto fondamentale per prevenire i **rischi di controparte**, tra cui inadempimenti contrattuali, inadeguate performance, mancato rispetto di principi e standard di qualità e di comportamento di Gruppo, ritardi negli affidamenti o nelle fasi contrattuali. Tutto questo consente di garantire la qualità dei servizi offerti, ridurre il rischio di contenziosi e, più in generale, assicurare la **continuità degli approvvigionamenti, prevenendo possibili criticità sia per l'execution sia nei rapporti con gli stakeholder istituzionali** e mitigando i connessi **effetti reputazionali**. In quest'ottica, il Gruppo FS è impegnato nel promuovere un **percorso condiviso con la propria supply chain**, finalizzato al miglioramento delle performance di sostenibilità che passa anche dall'integrazione, nelle clausole contrattuali, di **principi e standard di comportamento aziendali** e dalla **creazione di partnership strategiche**. Sul piano etico, inoltre, il Gruppo integra nei rapporti di fornitura i propri **principi e standard di comportamento** attraverso clausole dedicate e specifici presidi di controllo interno, riconoscendo che eventuali violazioni da parte delle controparti possono generare **impatti reputazionali** ed **effetti economico-finanziari**. Lo sviluppo di **nuove soluzioni, prodotti o servizi con fornitori strategici** può infatti aumentare il valore creato lungo la catena di fornitura e migliorare il **posizionamento competitivo del Gruppo**.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Impatti				
Criticità nella definizione o aggiornamento dei fabbisogni	x			
Criticità nella qualificazione, selezione o contrattualizzazione di fornitori o appaltatori	x			
Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali	x			
Inadeguata performance di fornitori o appaltatori			x	
Inadempimenti contrattuali attivi o passivi	x			
Mancato rispetto della controparte dei principi etici o degli standard di comportamento del Gruppo		x		
Opportunità				
Ampliamento dell'offerta attraverso partnership		x	x	
Promozione di nuovi prodotti e servizi		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

Corruzione attiva e passiva

L'impegno costante nella promozione di una cultura d'impresa basata su integrità, trasparenza e responsabilità e l'impegno nel consolidarla lungo l'intera catena del valore, si traduce per il Gruppo FS anche nel **miglioramento continuo di politiche, sistemi e strumenti di controllo interno e programmi formativi anti-corruzione.** In questo contesto, un presidio fondamentale riguarda la **prevenzione della non conformità a normative, regolamenti o standard**, che costituisce un elemento essenziale nella lotta alla corruzione. Eventuali **non conformità** possono infatti generare effetti significativi, tra cui **sanzioni amministrative o penali, esclusione da procedure di gara**, effetti reputazionali, **sprechi di risorse economiche, pratiche distorsive** nella catena del valore, fino al blocco di cantieri o attività operative in caso di violazioni normative in ambito appalti e sicurezza.

Una **cultura aziendale** solida su questi temi diventa pertanto un motore concreto per orientare decisioni responsabili, ridurre i rischi e rafforzare relazioni basate sulla fiducia e sulla trasparenza. Il rafforzamento dei **sistemi di controllo interno, degli audit, della formazione anticorruzione e della diffusione delle normative di riferimento** rappresenta un driver cruciale per ridurre tali rischi e garantire un adeguato presidio dei processi sensibili. Ulteriori meccanismi di mitigazione includono l'adozione e il mantenimento di certificazioni specifiche, che contribuiscono ad assicurare un allineamento costante agli standard nazionali e internazionali in materia di integrità.

IRO rilevanti	Concentrazione			Orizzonte Temporale
	A monte	Operazioni proprie	A valle	
Rischi				
Non conformità a normative, regolamenti o standard		x		

● negativo ● positivo ✓ effettivo ⌛ potenziale - Orizzonte Temporale: ◔ Breve periodo; ◑ Medio periodo; ◕ Lungo periodo.

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

Effetti finanziari attuali dei rischi e delle opportunità rilevanti

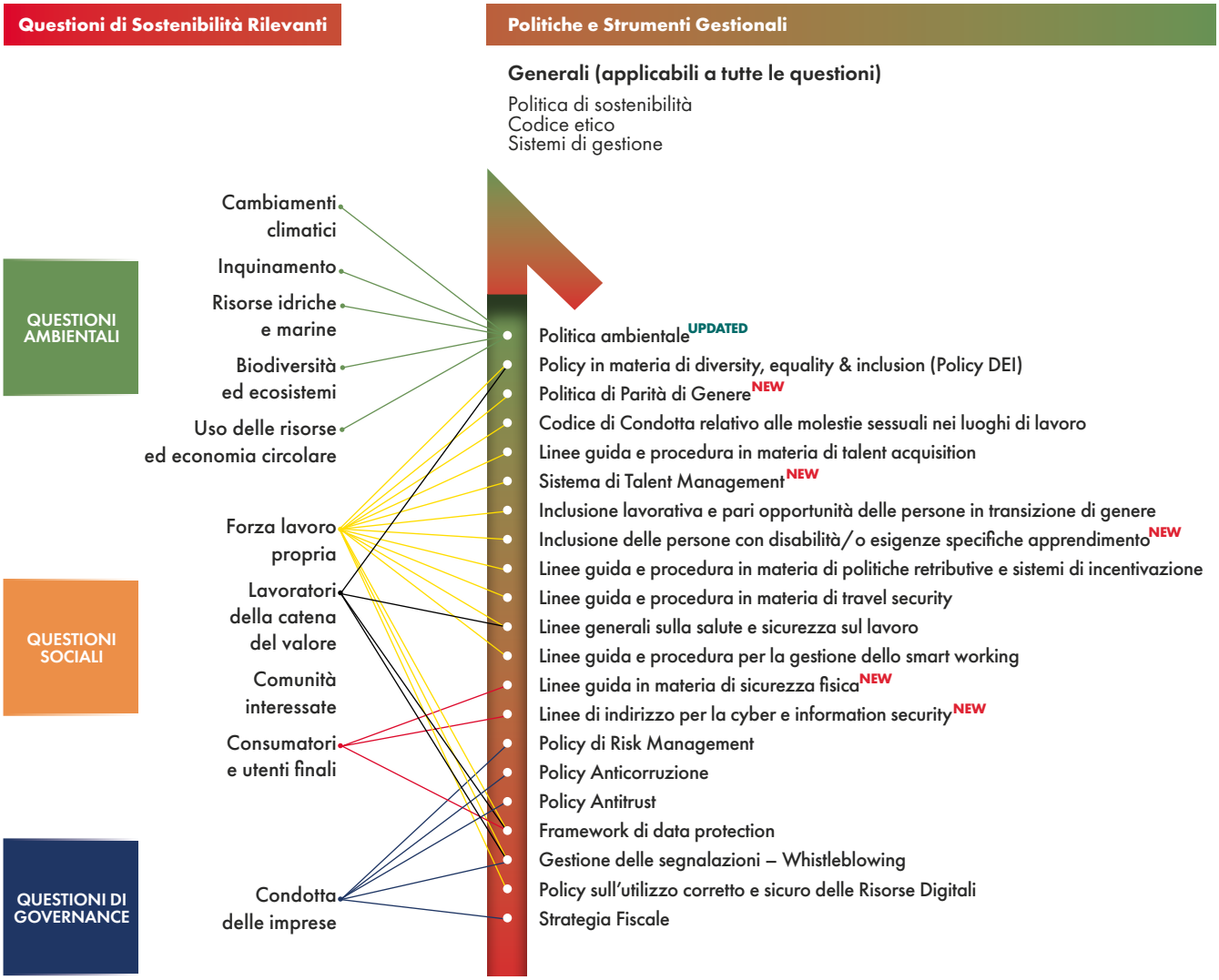
Sulla base delle istruzioni fornite da FS SpA, le società del Gruppo, attraverso un processo di tipo "bottom-up", hanno rendicontato gli effetti finanziari attuali. In particolare, partendo dalla mappatura dei rischi e delle opportunità rilevanti associati ai topic ESRS, ciascuna società ha rendicontato gli effetti finanziari relativi ad eventi, legati a tali rischi e opportunità, che si sono manifestati nel corso dell'anno, riconosciuti nel proprio bilancio d'esercizio.

Di seguito sono riportati gli effetti finanziari attuali più rilevanti per il Gruppo FS registrati nell'anno.

Topic	Rischi	Opportunità	Effetti finanziari attuali
E1 Cambiamenti climatici		Cambiamenti di normative, regolamenti o standard	Circa **60 milioni di euro** di ricavi per Certificati bianchi (detti anche TEE - Titoli di Efficienza Energetica) riconosciuti dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE) a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti, con contropartita patrimoniale all'interno della voce Rimanenze per **89 milioni di euro**. Per approfondimenti si rimanda alla disclosure relativa ai "Ricavi delle vendite e prestazioni" e alle "Rimanenze" delle Note esplicative al Bilancio consolidato.
	Cambiamenti di normative, regolamenti o standard/Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione		Tra i principali consumatori di energia elettrica in Italia, il Gruppo FS lavora per ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra (GES), anche nell'ottica di essere meno vulnerabile ed esposto all'effetto economico-finanziario dei rischi di transizione. A tal proposito, gli investimenti del Gruppo FS associati ad attività economiche che contribuiscono all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico ai sensi del Regolamento (UE) 2020/852 (cd. Tassonomia europea) sono stati pari a **oltre 11.575 milioni di euro**. Per approfondimenti si rimanda al paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento sulla Tassonomia)"
	Eventi meteoclimatici estremi		Gli investimenti del Gruppo FS necessari per adattare i propri asset agli eventi estremi causati dal cambiamento climatico sono stati pari a oltre **973 milioni di euro**. Se si considerano, inoltre, gli investimenti tecnici di Anas che contribuiscono all'obiettivo di adattamento al cambiamento climatico (rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12), la quota di spese in conto capitale ecosostenibile aumenterebbe di circa **547 milioni di euro**. Per approfondimenti si rimanda al paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento sulla Tassonomia)".
	Eventi meteoclimatici estremi		In ottemperanza dell'obbligo assicurativo, introdotto dalla Legge Finanziaria 2024 (art. 1, commi 101 e ss. della legge 30 dicembre 2023, n. 213), che è entrato in vigore il primo aprile 2025 e interessa tutte le imprese con sede legale o stabile organizzazione in Italia, relativamente ai danni causati da calamità naturali ed eventi catastrofali (sismi, alluvioni, frane, inondazioni ed esondazioni) a terreni, fabbricati, impianti, macchinari e attrezzature industriali e commerciali, iscritti a bilancio, il Gruppo ha attivato apposite polizze "CAT/NAT" sostenendo maggiori costi assicurativi per **circa 75 milioni di euro**. Per approfondimenti si rimanda alla disclosure relativa ai "Costi per servizi" delle Note esplicative al Bilancio consolidato.
E2 Inquinamento	Atti/provvedimenti sfavorevoli o tardivi		Il fondo stanziato in bilancio a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati al 31.12.2025 è pari a **116 milioni di euro**, incrementato nell'esercizio per 1 milione di euro ed utilizzato per 16 milioni di euro. Per approfondimenti si rimanda alla disclosure relativa ai "Fondi per rischi ed oneri" delle Note esplicative al Bilancio consolidato.
S1 Forza lavoro propria	Contenzioso con la controparte (fornitori, clienti, personale, enti associazioni, comunità, ecc.)		Accantonati **63 milioni** di euro per contenzioso personale; il relativo fondo ha un valore pari a **106 milioni di euro** al 31.12.2025, al netto di utilizzi e altre variazioni per 39 milioni di euro. Per approfondimenti si rimanda alla disclosure relativa ai "Fondi per rischi ed oneri" delle Note esplicative al Bilancio consolidato.

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

FS SpA ha definito le politiche e le azioni sulle questioni di sostenibilità rilevanti, con l'obiettivo di gestire gli impatti effettivi e potenziali e affrontare i rischi e le opportunità identificati sulla base del processo di doppia rilevanza descritto in precedenza.
Di seguito è riportata una panoramica delle **politiche e delle principali azioni previste all'interno del Piano industriale di Gruppo**, approfondite successivamente nel report per ciascun tema rilevante.



Politiche generali

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

Politica di Sostenibilità

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

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

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

Le attività del Gruppo FS sono svolte nel rispetto dei dieci principi del Global Compact delle Nazioni Unite, iniziativa volontaria di condivisione di valori della sostenibilità (diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione) e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization. L'impegno è quindi per un percorso di miglioramento continuo, monitorando i progressi, rendicontando pubblicamente i risultati e coinvolgendo attivamente i nostri stakeholder.

La politica, **approvata il 16 aprile 2019 dal Consiglio di Amministrazione** e ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e ai princìpi del UN Global Compact, si fonda sui sette principi sopra rappresentati; si applica a tutte **le società del Gruppo FS ed è comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** (il personale, i fornitori e agli altri stakeholder interessati) attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.

Codice Etico

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

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

Politiche specifiche

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

Politica Ambientale

La Politica Ambientale del Gruppo FS, in coerenza con le strategie di Sostenibilità e in linea con gli standard internazionali, descrive gli impegni a proteggere l'ambiente, migliorando le performance ambientali, prevenendo gli impatti negativi, come l'inquinamento e il cambiamento climatico, e valorizzando le opportunità nei seguenti ambiti:

Cambiamenti climatici

- **promuovere un sistema di mobilità integrata efficiente e ambientalmente sostenibile**, contribuendo alla riduzione delle emissioni e dei rischi sanitari legati all'inquinamento;
- **mitigare rischi climatici e cogliere opportunità ambientali**, considerando gli impatti sulle comunità locali e sui lavoratori;
- **uso efficiente delle risorse energetiche e riduzione delle emissioni di gas serra**, tramite tecnologie ad alta efficienza e promozione delle rinnovabili, con l'ambizione di raggiungere le zero emissioni nette (c.d. net zero) entro il 2040, a beneficio delle generazioni future e della salute collettiva.

Inquinamento

- **prevenire e ridurre l'inquinamento di acque, suolo e aria** attraverso una gestione responsabile degli approvvigionamenti;
- **mitigare o eliminare gli impatti ambientali e sanitari** legati alle attività significative, includendo rumore, vibrazioni e radiazioni luminose nelle comunità circostanti;
- **promuovere l'adozione delle BAT *(Best Available Techniques)*** in un'ottica di responsabilità sociale lungo l'intera filiera produttiva.

Acque

- **ridurre i consumi idrici**, applicando una gestione responsabile delle risorse nel rispetto degli ecosistemi;
- **tutela della risorsa idrica**, promuovendo recupero e riutilizzo, soprattutto in aree soggette a stress idrico, e garantendo accesso all'acqua pulita come diritto umano fondamentale.

Biodiversità ed ecosistemi

- **prevenire, mitigare o eliminare gli impatti negativi su biodiversità, fauna, flora e habitat**, includendo anche azioni di ripristino per la resilienza dei territori;
- **realizzare infrastrutture nel rispetto del paesaggio**, integrando progettazione, tecniche costruttive e interventi compensativi per preservare caratteristiche ambientali e qualità della vita locale;
- **favorire la creazione di spazi urbani vivibili** per mitigare inquinamento e fenomeni climatici estremi come siccità e ondate di calore.

Economia circolare

- **uso razionale ed efficiente delle risorse naturali**, con focus su risorse non rinnovabili e materie prime critiche, favorendone il recupero per la transizione verde e digitale, generando al contempo opportunità occupazionali e di inclusione lavorativa;
- **transizione verso modelli di economia circolare**, applicando l'approccio Life Cycle Assessment (LCA), prevenendo la produzione di rifiuti e favorendo riutilizzo e recupero, con coinvolgimento attivo di lavoratori e comunità locali;
- **monitorare gli impatti lungo la catena del valore**, incoraggiando fornitori e business partner a migliorare le proprie performance secondo principi di giustizia ambientale e sociale.

Il Gruppo persegue la gestione dei processi in modo responsabile, nel rispetto dei principi pertinenti del **Global Compact** delle Nazioni Unite e in coerenza con gli impegni definiti nell'**Agenda 2030**, della **Strategia Nazionale ed Europea per lo Sviluppo sostenibile e la Biodiversità**, in una prospettiva **nature positive**.
La Politica Ambientale, **approvata dal Chief Corporate Affairs, Communication & Sustainability Officer di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** (il personale, i fornitori e agli altri stakeholder interessati) attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.

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

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

- rispettare i diritti e la dignità di ogni persona, agendo in prima linea per rendere concreti i principi etici di correttezza, lealtà e integrità;
- riconoscere, accettare, promuovere e valorizzare la diversità a tutti i livelli e in tutti i contesti, contribuendo a instaurare sempre un clima di lavoro che promuova il confronto, la collaborazione, la partecipazione dell'altro, per la generazione di idee e soluzioni;
- comunicare in modo chiaro e coerente, facendo attenzione a modulare la propria comunicazione (lingua, stile, vocabolario) in funzione dell'altro,

rimuovendo gli ostacoli alla partecipazione attiva di tutte le persone, siano essi colleghi, clienti o fornitori;
- allenarsi a riconoscere e ad agire sui propri pregiudizi di cui si è consapevoli e meno consapevoli, in particolare nei rapporti con gli altri (es. colleghi, clienti, fornitori).

La Policy, **approvata dal Chief Corporate Affairs, Communication & Sustainability Officer di FS SpA**, fa riferimento a tutti i processi organizzativi, sia che riguardino la popolazione aziendale sia che si rivolgano verso l'esterno, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** (il personale, i fornitori e agli altri stakeholder interessati) attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.
La funzione People Care di FS si occupa di studiare costantemente i trend e le best practice nazionali e internazionali sulle tematiche di DEI; monitora l'evoluzione delle buone pratiche aziendali e traccia progressi e avanzamenti, confrontandoli con i dati e le tendenze degli anni precedenti; definisce linee guida e indirizzi, assicurandone la diffusione e l'applicazione in tutte le società del Gruppo. Individua obiettivi, indicatori e KPI di DEI da raggiungere a livello di Gruppo e, con il supporto delle competenti strutture owner dei dati, ne monitora gli andamenti. Indirizza i singoli processi in merito alla necessità di attivare specifiche azioni e/o interventi migliorativi, utili ad assicurare il pieno rispetto e la valorizzazione dei principi DEI all'interno del Gruppo e nel contesto esterno, in termini di Social Corporate Responsibility; approva specifiche iniziative DEI proposte dalle società del Gruppo, valutandone la coerenza con gli indirizzi e le tematiche emergenti sopra indicate, nonché assicurando, ove possibile, una loro ulteriore diffusione.

Politica di Parità di Genere

Il Gruppo FS, in coerenza con i propri valori fondanti espressi nel Codice Etico vigente e con i principi e le linee guida espresse nella Policy Diversity, Equality & Inclusion vigente, riconosce l'equità di genere come leva strategica per la sostenibilità, l'innovazione e la competitività.
La Politica di Parità di Genere è redatta in conformità alla UNI/PdR 125:2022 e rappresenta un impegno formale e operativo per garantire equità, per valorizzare le diversità e prevenire ogni forma di discriminazione.
In linea con la propria strategia DEI, il Gruppo FS promuove un approccio condiviso orientato alle relazioni umane, considerate fondamentali per ogni organizzazione virtuosa. Tale approccio si concretizza nella costruzione di un ambiente sicuro, positivo e plurale, nel quale ciascuna persona possa esprimere la propria unicità e confrontarsi con le molteplici specificità presenti nell'organizzazione.

Di seguito sono riportati gli impegni del Gruppo coperti dalla Politica di Parità di Genere:
- promuovere una cultura aziendale inclusiva, fondata sulla valorizzazione delle differenze e sull'equità di genere, attraverso la definizione di obiettivi strategici, la diffusione di valori condivisi e l'integrazione della parità di genere nei processi decisionali e organizzativi;
- assicurare una governance efficace dei processi riguardanti la parità di genere, attraverso:
  - l'istituzione di un Comitato Guida dedicato;
  - la definizione di responsabilità chiare;
  - il monitoraggio costante dei risultati ottenuti rispetto agli obiettivi prefissati;
- garantire l'equità di genere in tutte le fasi del ciclo di vita lavorativa: selezione, on-boarding, formazione, sviluppo professionale, valutazione delle performance, promozioni, politiche retributive e reinserimento post-congedo (ecc.), assicurando trasparenza, imparzialità e accesso equo alle opportunità, compreso l'impegno del Gruppo FS nel garantire un'equa rappresentanza dei generi tra i relatori di eventi interni ed esterni al Gruppo;
- favorire l'accesso equo a percorsi di carriera, formazione e sviluppo, con particolare attenzione ai gruppi sottorappresentati, anche attraverso azioni positive, programmi di mentoring, iniziative di empowerment, formazione alla Leadership, con l'obiettivo di superare gli stereotipi e riequilibrare la rappresentanza di genere;
- monitorare e ridurre il divario retributivo di genere, attraverso l'analisi periodica dei dati retributivi per livelli e società, la trasparenza dei criteri di assegnazione di benefit e premi, e l'adozione di misure correttive in caso di disparità;
- sostenere la genitorialità condivisa e promuovere un equilibrio armonico tra vita professionale e personale, attraverso politiche di flessibilità, programmi di welfare e Caring mirati, e misure di supporto al rientro dopo periodi di assenza, sostegno ai Caregiver.

Inoltre, il Gruppo adotta **tolleranza zero verso molestie e violenze di qualunque natura**, attivando presìdi dedicati e promuovendo competenze abilitanti quali leadership inclusiva, riconoscimento e mitigazione degli effetti dei bias e comunicazione inclusiva.
La Politica di Parità di Genere, **approvata dall'Amministratore Delegato di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS del perimetro di certificazione**[50] ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** (il personale, i fornitori e agli altri stakeholder interessati) attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it, la intranet aziendale e i siti internet delle società certificate.

50. Ferrovie dello Stato Italiane, Anas, Trenitalia, RFI, FS Sistemi Urbani, FS Logistix, Ferservizi, Mercitalia Rail, FS Engineering, FSTechnology.

Codice di Condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro

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

Linee guida e procedura in materia di talent acquisition

Il sistema di talent acquisition si fonda su principi guida, anche di derivazione comunitaria, quali trasparenza, imparzialità nonché equità e riconoscimento del merito espressi nel Codice Etico e nella Policy Anti-Corruption del Gruppo FS. Tale sistema assicura condizioni di pari opportunità tra i candidati, visibilità delle opportunità assunzionali offerte dal Gruppo, equità dei criteri di valutazione utilizzati, tracciabilità degli iter selettivi e il rispetto della normativa applicabile.
Il processo di talent acquisition, in coerenza con gli indirizzi e le politiche di Gruppo in tema di diversity, equality & inclusion, ha l'obiettivo di sviluppare la diversificazione del mix delle persone del Gruppo, agevolando e favorendo l'inclusione di candidate/i portatori di competenze e di differenze individuali, culturali e sociali. Gli strumenti, le metodologie e i canali attraverso i quali si svolgono le attività di employer branding, recruiting e selezione, devono essere improntate alla più ampia accessibilità ragionevole, devono utilizzare un linguaggio ed immagini inclusive, essere basate sul principio di non discriminazione, e bias free.
La Policy, **approvata dal Chief People, Culture & Transformation Officer di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.
La funzione recruiting ed employer branding di FS SpA assicura il coordinamento del processo di selezione del personale del Gruppo attraverso la definizione di linee guida, l'individuazione di strumenti, metodologie e canali, garantendo la costante evoluzione del processo rispetto alle dinamiche del mercato del lavoro ed agevolando le attività delle società del Gruppo nel rispetto delle esigenze specifiche connaturate alla natura dei diversi business, nonché assicura la gestione e l'evoluzione del sistema di e-recruiting di Gruppo, la gestione degli strumenti e dei canali digitali istituzionali di selezione del Gruppo FS e l'assistenza e consulenza sul sistema informatico dedicato al reclutamento e alla selezione.
Inoltre, in coerenza con il Modello di Governance

Risorse Umane e Organizzazione di Gruppo, la funzione recruiting ed employer branding di FS SpA gestisce le attività di reclutamento e selezione per i target di interesse trasversale, ovvero young talent, middle manager e manager.
Il Gruppo FS ha, nei confronti della comunità sociale, delle Istituzioni e del Paese, un importante ruolo nel facilitare l'inclusione occupazionale di alcune fasce di popolazione in condizione di vulnerabilità sociale.
Ai fini, dunque, di consentire l'inclusione lavorativa di queste fasce di popolazione ed in piena rispondenza al fabbisogno di assunzione di profili in ruoli operativi o professionali delle società del Gruppo, è possibile ricorrere, in maniera non esclusiva, allo strumento della somministrazione a tempo determinato. Attraverso "progetti di inclusione", l'utilizzo della somministrazione a tempo determinato ai fini di inclusione è focalizzato in particolare su persone inquadrabili nelle seguenti categorie:

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

Sistema di Talent Management

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

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

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

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

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

Policy per un'efficace inclusione delle persone con disabilità e/o esigenze specifiche legate all'apprendimento

Il Gruppo FS ritiene che la disabilità – sia essa una condizione transitoria o stabile – sia una esperienza umana universale, che tutte le persone possono vivere nel corso della propria esistenza. La disabilità è un elemento accessorio della persona che non la definisce, ed è il risultato di una interazione sfavorevole tra la persona con disabilità e un contesto ambientale e sociale "inaccessibile", che non le consente, cioè, di esprimere appieno le proprie potenzialità e di partecipare fattivamente alla vita sociale.
Il Gruppo FS si impegna a minimizzare lo svantaggio causato dalla disabilità, agendo sul contesto di riferimento, sia esso fisico, informatico e/o culturale.
La Policy fornisce indicazioni a tutti i dipendenti ed in particolare alla community professionale Human Resources, per il miglioramento continuo delle competenze professionali, dei processi e la promozione dell'equità a tutti i livelli organizzativi.
Le norme e le linee guida che orientano l'implementazione di tutti i processi esplicitati nella Policy sono definiti dalla **funzione People Care di Holding**, che ha la **responsabilità del Disability Management di Gruppo**.
È responsabilità delle strutture HR societarie, centrali e territoriali promuovere la conoscenza di tutti i canali

di ascolto e strumenti posti a tutela e protezione delle persone con disabilità e con esigenze specifiche (es. neurodivergenze, ecc.), nonché deputati all'ascolto delle esigenze di inclusione formale e sostanziale della persona.
La Policy, **approvata dal Chief People, Culture & Transformation Officer di FS SpA**, si applica a tutte **le società del Gruppo FS** ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.

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

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

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

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

Linee guida e procedura in materia di travel security

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

Linee generali sulla salute e sicurezza sul lavoro

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

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

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

Linee guida e procedura per la gestione dello smart working

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

di svolgimento della prestazione lavorativa. Ciò comporta la valutazione delle singole società del Gruppo, le quali, in coerenza con la normativa di riferimento e con le Linee Guida, definiscono autonomamente il perimetro organizzativo di applicazione e verificano la compatibilità dei ruoli professionali e delle mansioni ricoperte rispetto allo svolgimento della prestazione lavorativa in Smart Working.
Le Linee guida, **approvate dal Chief People, Culture & Transformation Officer di FS SpA**, si applicano a tutte le società del Gruppo FS[51] e sono **comunicate e rese pubbliche a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.

Linee guida in materia di sicurezza fisica

Le linee guida in materia di sicurezza definiscono il quadro di riferimento per il governo e la gestione della sicurezza fisica nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, garantendo un approccio coerente tra tutte le realtà del Gruppo nei processi di gestione della sicurezza attraverso i seguenti obiettivi:

- coinvolgimento di tutte le società e stakeholder rilevanti nell'ambito del più ampio processo di gestione della security, volto a renderlo una responsabilità condivisa da tutti i soggetti del Gruppo;
- definizione di un modello di security chiaro e strutturato che consenta una gestione coerente con il più generale modello organizzativo di Gruppo e il rispetto dei vincoli e delle interrelazioni interne stabilite;
- definizione di un indirizzo comune per la gestione della security che favorisca il coordinamento tra le forze dell'ordine, il personale ferroviario e i soggetti privati coinvolti, affinando i protocolli di comunicazione e cooperazione;
- standardizzazione delle misure di sicurezza all'interno del Gruppo che possano essere adattate alle varie specificità, garantendo un livello uniforme di protezione;
- condivisione dei modelli di security, delle metodologie e dei criteri di analisi e valutazione utilizzati, al fine di facilitare il processo di diffusione culturale e la comprensione delle logiche sottostanti e delle scelte adottate.

La **funzione security di FS SpA** definisce le politiche e gli indirizzi strategici in materia di sicurezza fisica per il Gruppo, dettando linee guida metodologiche per i modelli di security e garantendo coerenza con il modello organizzativo generale e con la normativa vigente.
Le Linee guida, **approvate dal Chief Security Officer di FS SpA**, si applicano a tutte le società del Gruppo FS e sono **comunicate e rese pubbliche a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.

Linee di indirizzo per la cyber & information security

Le linee di indirizzo rappresentano il riferimento per orientare la definizione e l'evoluzione delle scelte strategiche di sicurezza di Gruppo, i criteri di gestione e protezione degli asset informativi critici, le modalità di monitoraggio e prevenzione delle minacce cyber e la definizione dei livelli minimi di sicurezza da garantire su infrastrutture, applicazioni e servizi.
La **funzione security di FS SpA** assicura, a livello di Gruppo, la definizione, il governo e l'attuazione delle Linee di Indirizzo Strategico in materia di cyber & information security, esercitando il proprio ruolo anche attraverso il coordinamento delle strutture organizzative a essa afferenti e garantendo la supervisione e l'allineamento dei processi attuativi su tutte le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
In particolare, attraverso le Linee di Indirizzo Strategico sono definiti gli standard di riferimento, le visioni e gli orientamenti strategici di Gruppo in ambito cyber & information security, delineando i principi e i criteri generali a supporto di un governo unitario e coerente della materia a livello di Gruppo, con un focus sulle scelte di medio-lungo termine e sui modelli di gestione complessivi.
Le Linee guida, **approvate dal Chief Security Officer di FS SpA**, si applicano a tutte le società del Gruppo FS e sono **comunicate e rese pubbliche a tutti gli stakeholder** interessati attraverso la intranet aziendale.

Policy di Risk Management

La "Policy di Risk Management del Gruppo FS", parte integrante del Framework di Risk Management, (i) tenendo conto delle linee guida generali contenute nelle norme nazionali e internazionali di riferimento[52], delle best-practices in materia e delle tematiche di sostenibilità, (ii) in conformità alle responsabilità di direzione e coordinamento e di governo dei processi trasversali disciplinate nel Modello di Governance di Gruppo, e (iii) nel rispetto di ruoli, macro responsabilità e sistema di relazioni definiti nel Modello di Governance "Risk":

- indica i principi di riferimento per la gestione del rischio;
- integra la gestione del rischio nei processi organizzativi;
- definisce la risk governance, attribuendo ruoli e responsabilità del processo di risk management ed evidenziando il ruolo di leadership del CdA;
- prevede rapporti e flussi informativi tra la struttura organizzativa deputata alla gestione del processo di risk management e gli organi di governance e controllo societari, con particolare riferimento al

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

Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità (o organo corrispondente nelle Società prive di tale Comitato), con i principali stakeholders e con le funzioni aziendali.

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

Policy Anti-Corruption

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

Policy Antitrust

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

Framework di data protection

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

Gestione delle segnalazioni - Whistleblowing

Come riportato sul sito internet fsitaliane.it, Ferrovie dello Stato Italiane SpA adotta un **processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime)** riguardanti la Società inviate da Terzi o da Persone del Gruppo FS Italiane. Il processo è conforme alle novità normative introdotte dal D.lgs. 10 marzo 2023, n. 24 di attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali (c.d. "Decreto Whistleblowing").
Il processo di gestione delle segnalazioni è parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 di FS SpA.
Per l'invio e la gestione delle segnalazioni è **disponibile**

una piattaforma informatica dedicata, che costituisce canale preferenziale per l'invio delle segnalazioni, **oppure è possibile contattare il numero di telefono +39 0682950710 con sistema automatico di risposta**.
Le Società Controllate da FS SpA adottano autonomi sistemi di gestione delle segnalazioni. Per inviare una segnalazione a una Controllata è possibile consultare le relative pagine societarie.

Policy sull'utilizzo corretto e sicuro delle Risorse Digitali

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

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

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

Strategia Fiscale

Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nel rispetto dei valori declinati dal Codice etico e consapevole che la corretta gestione della fiscalità rappresenta un elemento che concorre ad uno sviluppo sostenibile, con la **"Strategia Fiscale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane"** individua l'obiettivo del Gruppo FS nella gestione della variabile fiscale, la conseguente propensione al rischio e delinea le modalità di controllo e le regole di condotta da adottare per garantirne il perseguimento.
Destinatari della Strategia Fiscale sono coloro che svolgono nel Gruppo FS funzioni di direzione, gestione o controllo, i dipendenti, nonché quanti, pur non appartenendo al Gruppo FS, operano su mandato del medesimo.
L'obiettivo del Gruppo FS nella gestione della variabile fiscale è la riduzione massima del livello di rischio. In coerenza con tale obiettivo, il Gruppo si caratterizza per una propensione al rischio minima adottando a tal fine comportamenti informati ai principi di prudenza, legalità e correttezza nell'interpretazione della normativa tributaria.
Al fine di perseguire tale obiettivo, la Strategia Fiscale prevede tra gli altri:

- il rispetto delle leggi, dei regolamenti e di tutte le disposizioni in materia fiscale e l'impegno ad un'applicazione coerente alla lettera ed alla ratio degli stessi;
- il preventivo coinvolgimento dei soggetti in capo ai quali risiede la responsabilità della materia fiscale nei processi decisionali afferenti alle operazioni di business;
- un'adeguata e preventiva informativa agli organi di gestione circa le conseguenze fiscali delle operazioni di rilievo strategico;
- un'adeguata attenzione e diligenza in relazione a tutti i processi aziendali che, direttamente o indirettamente, possono generare il rischio fiscale garantita anche attraverso l'implementazione - a partire da Capogruppo e dalle società di significativa rilevanza - di un efficace sistema di controllo dello stesso (c.d. Tax Control Framework).

Il Gruppo FS instaura relazioni con le autorità fiscali improntate ai principi di onestà, trasparenza, correttezza e buona fede.
La Strategia Fiscale del Gruppo FS, emanata dal **Consiglio di Amministrazione** di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, organo in capo al quale risiede la responsabilità ultima della stessa e il suo rispetto (c.d. Tone at the top), è adottata da **tutte le società del Gruppo FS**, previa delibera dei rispettivi Consigli di Amministrazione, ed è **comunicata e resa pubblica a tutti gli stakeholder interessati** attraverso il sito internet istituzionale fsitaliane.it e la intranet aziendale.

Sistemi di gestione

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

SOCIETÀ	SISTEMI DI GESTIONE							ALTRI STANDARD
	QUALITÀ ISO 9001	AMBIENTE ISO 14001	SALUTE E SICUREZZA ISO 45001	SOCIALE PARITA' DI GENERE UNI/PDR 125:2022 SA 8000	SICUREZZA TRAFFICO STRADALE ISO 39001	GESTIONE ASSET E BENI IMMOBILI ISO 55001	PREVENZIONE CORRUZIONE ISO 37001	
FS Italiane		✓	✓	✓			✓	UNI EN ISO 14064-1:2019 UNI EN ISO 14083:2023
Anas	✓	✓	✓	✓	✓		✓	UNI/PdR 74:2019
Bluferries	✓	✓	✓					
Busitalia Campania	✓	✓						
Busitalia Rail Service	✓	✓	✓					
Busitalia Sita Nord	✓	✓	✓	✓				UNI EN 13816:2002
Busitalia Veneto	✓	✓	✓	✓				
Cremonesi Workshop	✓	✓	✓					
Ferservizi	✓	✓	✓	✓				
FS Logistix	✓	✓	✓	✓				UNI EN ISO 14067:2018
FS Engineering (già Italferr)	✓	✓	✓	✓				UNI/PdR 74:2019 UNI EN ISO 14064-1:2019
FS Park	✓	✓						
FS Sistemi Urbani		✓		✓		✓		
Grandi Stazioni Rail		✓						
Hellenic Train	✓							UNI EN 13816:2002
Ilsa	✓	✓	✓					
Infrarail	✓	✓	✓					SRG 88088:24
Mercitalia Intermodal	✓	✓	✓					UNI EN ISO 14067:2018
Mercitalia Rail	✓	✓	✓	✓				
Mercitalia Shunting & Terminal	✓	✓	✓					
Netinera	✓	✓				✓		
RFI	✓	✓	✓	✓		✓		
Terminali Italia	✓	✓	✓					
FS Treni Turistici Italiani	✓							
Trenitalia	✓	✓	✓	✓				UNI EN 13816:2002 UNI EN 15085-2:2020
Tx Logistik			✓					UNI EN ISO 50001:2018

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

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

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

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

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

Obiettivi ambientali	Riferimenti normativi
1. Mitigazione dei cambiamenti climatici	– Regolamento delegato (UE) 2021/2139 – c.d. Climate Delegated Act – Regolamento delegato (UE) 2021/2178 – c.d. Disclosure Delegated Act – Regolamento delegato (UE) 2022/1214[53] - c.d. Complementary Climate Delegated Act – Regolamento delegato (UE) 2023/2485[54] – Regolamento delegato (UE) 2023/2486 – c.d. Environmental Delegated Act – Regolamento delegato (UE) 2026/73[55]
2. Adattamento ai cambiamenti climatici	
3. Transizione verso una economia circolare	
4. Uso sostenibile della risorsa idrica	
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	
6. Protezione della biodiversità	

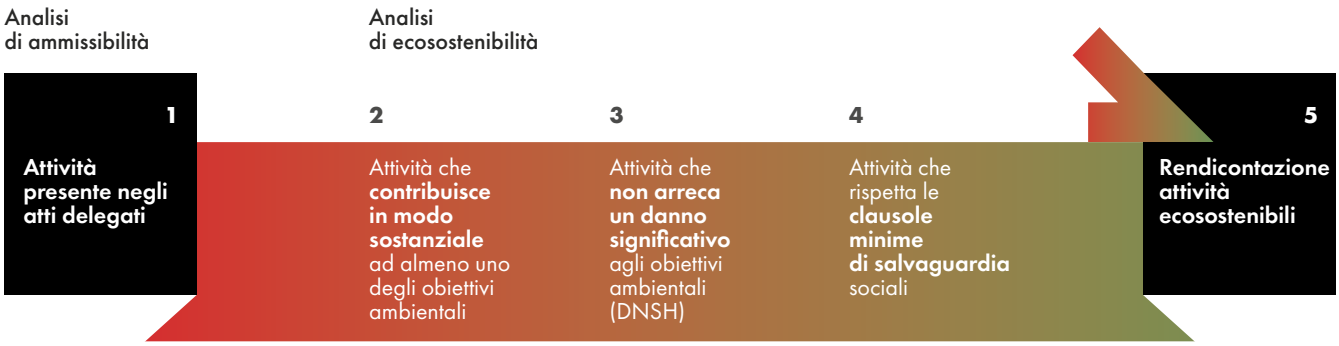
Nell'ambito del cd. "Pacchetto Omnibus I", nel corso del 2025 sono state definite dalla Commissione europea delle semplificazioni relativamente al framework della Tassonomia UE, attraverso il Regolamento (UE) 2026/73 del 4 luglio 2025; come previsto dal nuovo Regolamento, il Gruppo FS ha scelto di continuare ad adottare le precedenti regole di rendicontazione per l'esercizio 2025.
Il processo di reporting tassonomico del Gruppo FS è gestito da un gruppo di lavoro interfunzionale composto dalle seguenti strutture organizzative di FS SpA:

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

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

53. Regolamento che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 per quanto riguarda le attività economiche in taluni settori energetici e il regolamento delegato (UE) 2021/2178 per quanto riguarda la comunicazione al pubblico di informazioni specifiche relative a tali attività economiche.
54. Regolamento che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 fissando i criteri di vaglio tecnico supplementari che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che talune attività economiche contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arrecano un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale.
55. Regolamento che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2178 per quanto riguarda la semplificazione del contenuto e della presentazione delle informazioni da comunicare in merito alle attività ecosostenibili e i regolamenti delegati (UE) 2021/2139 e (UE) 2023/2486 per quanto riguarda la semplificazione di determinati criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare se le attività economiche non arrecano un danno significativo agli obiettivi ambientali.

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



Analisi di ammissibilità

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

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

La seguente tabella riporta **le attività ammissibili per il Gruppo e per Business unit,** suddivise rispetto ai Regolamento delegati:

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

Legenda

Infrastrutture - Ferrovie

Infrastrutture - Strade

Trasporto - Passeggeri Nazionale e Internazionale

Trasporto - Merci

Altri servizi

Analisi di ecosostenibilità

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

- contribuire in modo sostanziale ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali;
- non arrecare danno significativo ad alcuno degli obiettivi ambientali (DNSH - Do No Significant Harm);
- rispettare le garanzie minime di salvaguardia sociali[56].

Analisi del contributo sostanziale

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

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

Business unit	Attività tassonomica	Contributo sostanziale
Infrastrutture - Ferrovie	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**Mitigazione e adattamento:** progettazione, costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione di un'infrastruttura ferroviaria elettrificata; l'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili[57]
Infrastrutture - Strade	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio (CCM)	**Mitigazione e adattamento:** l'infrastruttura è dedicata ai veicoli con emissioni di CO_2 dallo scarico pari a zero: punti di ricarica elettrica; l'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili
	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico (CCA)	
Trasporto - Passeggeri Nazionale e Internazionale	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	**Mitigazione:** riparazione, manutenzione e riqualificazione di veicoli per il trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane a basse emissioni di carbonio
	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	**Mitigazione e adattamento:** i treni elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero o bimodali (ibridi)
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	**Mitigazione:** servizi di trasporto urbano e suburbano di passeggeri elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero o con motorizzazione EURO VI (fino al 31 dicembre 2025)
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	**Mitigazione:** servizi di trasporto merci su strada con veicoli ad emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero, o veicoli classificati come "veicoli pesanti a emissioni zero/ veicoli pesanti a basse emissioni"
Trasporto - Merci	6.2 Trasporto ferroviario di merci	**Mitigazione:** i treni elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero o bimodali (ibridi); i treni e i carri ferroviari non sono adibiti al trasporto di combustibili fossili
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**Mitigazione:** l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasbordo di merci tra le modalità: infrastrutture e sovrastrutture di terminali per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni

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

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

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

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

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

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

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

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

Rispetto delle garanzie minime di salvaguardia

In merito al rispetto delle clausole minime di salvaguardia, **il Gruppo FS garantisce e promuove la tutela dei diritti umani**, operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization. Di seguito è descritto l'**approccio del Gruppo in relazione ai criteri definiti dal Regolamento**:

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

Per ulteriori approfondimenti in linea con quanto richiesto dalla FAQ 2023/C 211/01 numero 2 inerente al **collegamento tra le garanzie minime di salvaguardia e il principio «non arrecare un danno significativo»** di cui alla tabella 1 dell'allegato I del **Regolamento Delegato (UE) 2022/1288** che integra il **Sustainable Finance Disclosure Regulation** (SFDR)[58], si rimanda ai seguenti paragrafi: Indice dei contenuti ESRS, Forza lavoro propria e Consiglio di Amministrazione della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

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

Rendicontazione attività ecosostenibili

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

- **Data & Document Collection**: questa prima fase si riferisce alla gestione e al monitoraggio centralizzato del processo di raccolta dei dati contabili elaborati dalle società e dei documenti/evidenze utili alla certificazione del rispetto dei criteri di vaglio tecnico previsti dal Regolamento, sia con riferimento al contributo sostanziale ai vari obiettivi ambientali sia con riferimento al criterio del *Do Not Significant Harm (DNSH)*. **L'attività di collezione dati** elaborati dalle società **è gestita attraverso l'utilizzo di un tool** implementato sulla piattaforma informatica di reporting di sostenibilità di Gruppo (ESGeo), il quale consente un **flusso automatico di ricezione dei dati contabili dei KPI** (totale Turnover, CapEx, OpEx verso Gruppo e verso Terzi) dal **sistema** Oracle Cloud Enterprise Performance Management (EPM) per ciascuna entity di Gruppo, che consente di evitare doppi conteggi al numeratore dei KPI e utile alle analisi di ammissibilità ed ecosostenibilità delle attività economiche di Gruppo;
- **Data Engine & Reporting EU Taxonomy**: questa seconda fase si riferisce al processo finale di disclosure, nel corso del quale si è proceduto alla determinazione e alla rappresentazione dei KPI (Turnover, OpEx e CapEx) a livello di Gruppo. In questa fase, è garantito un flusso automatico di risalita dei dati di ESGeo nelle tre maschere di data entry form previste Sistema EPM, a seguito del quale avviene il consolidamento dalla Capogruppo.

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

Per l'esercizio 2025, il livello di allineamento delle attività economiche del Gruppo FS alla Tassonomia UE, in ragione del loro contributo sostanziale agli obiettivi di mitigazione e adattamento, nel rispetto del principio di non arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali (DNSH) e delle garanzie minime di salvaguardia, è evidenziato di seguito.

Valori in milioni di euro		2025		2024		Variazione	
Turnover KPI	Quota ammissibile	11.919	70,8%	11.443	71,8%	476	-0,9 p.p.
	- di cui ecosostenibile	10.014	59,5%	9.585	60,1%	428	-0,6 p.p
	Totale turnover[59]	**16.832**		**15.948**		**884**	**+5,5%**
OpEx KPI	Quota ammissibile	3.265	48,6%	3.495	53,8%	(230)	-5,1 p.p.
	- di cui ecosostenibile	2.440	36,3%	2.654	40,8%	(215)	-4,5 p.p.
	Totale OpEx	**6.714**		**6.500**		**214**	**+3,3%**
CapEx KPI	Quota ammissibile	13.710	97,2%	12.769	96,1%	942	+1,2 p.p.
	- di cui ecosostenibile	12.553	89,0%	11.741	88,3%	812	+0,7 p.p.
	Totale CapEx	**14.105**		**13.293**		**812**	**+6,1%**

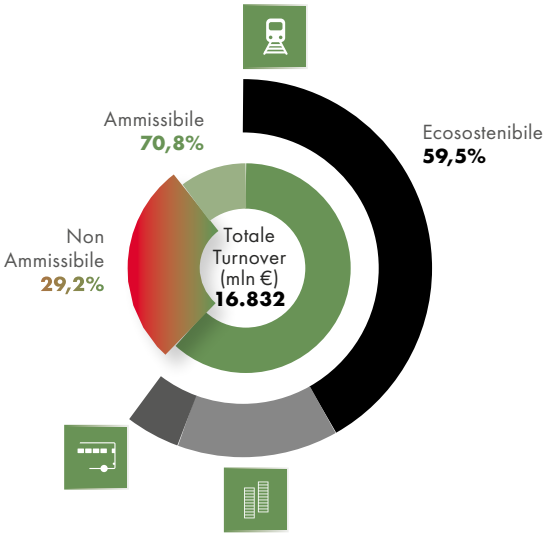
A seguito di un affinamento metodologico che ha determinato la non ecosostenibilità delle attività, svolte da Anas, per l'installazione delle colonnine di ricarica elettriche sull'infrastruttura stradale gestita, sono stati adeguati i valori di Turnover e OpEx nel 2024. Nel 2025 si registra una lieve diminuzione delle quote di Turnover ammissibili (70,8%, - 0,9 p.p.) ed ecosostenibili (59,5%, - 0,6 p.p.) e una riduzione più significativa delle quote OpEx ammissibili (48,6%, - 5,1 p.p.) ed ecosostenibili (36,3%, - 4,5 p.p.), imputabile ad una flessione dei costi operativi ecosostenibili dichiarati per l'attività economica 6.14 Infrastrutture ferroviarie. Si osserva, invece, un incremento delle quote di CapEx ammissibili (97,2%, +1,2 p.p.) ed ecosostenibili (89,0%, +0,7 p.p.).

In particolare, la crescita della quota ecosostenibile dei CapEx del Gruppo, di circa il 7% rispetto al 2024 (+812 milioni di euro), conferma la direzione degli **investimenti ecosostenibili che il Gruppo prevede di attuare nell'arco di Piano industriale**, pari a **oltre l'80%** di tutti gli investimenti previsti **nel prossimo decennio (~156 miliardi di euro)**. Il Gruppo, pertanto, continuerà con le **attività economiche** sopra riportate al raggiungimento degli **obiettivi ambientali di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico**, attraverso una offerta di soluzioni di mobilità green e resilienti, capaci di ridurre le emissioni carboniche del settore dei trasporti, adattandosi al contempo agli eventi estremi causati dal cambiamento climatico.

Di seguito è riportata una analisi relativa ai **valori 2025 per le seguenti tipologie di attività rilevanti**:

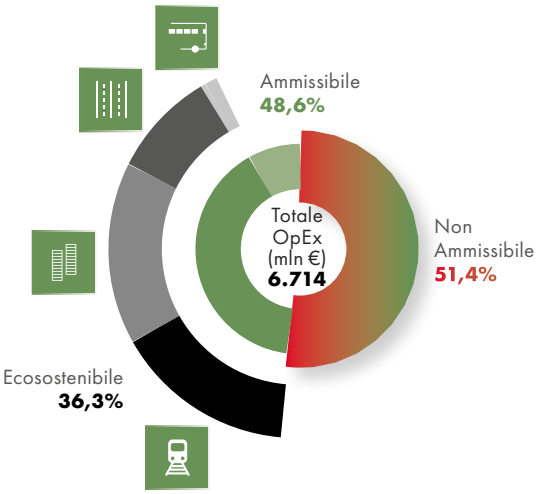
Tipologia attività	Attività economiche
Trasporto su ferro	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri
	6.2. Trasporto ferroviario merci
Trasporto su gomma	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada
Infrastruttura ferroviaria	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario
Infrastruttura stradale	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio
Altre attività Attività immobiliari e trasporto marittimo	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
	7. Edilizia e attività immobiliari

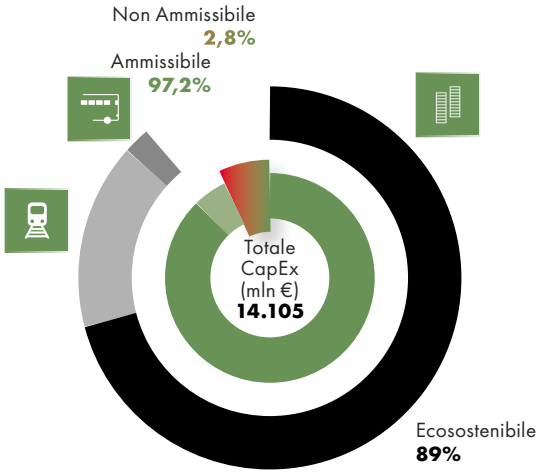
59. Il KPI relativo al fatturato è stato determinato come rapporto tra la porzione di ricavi operativi derivanti da servizi o prodotti che originano da attività economiche allineate alla tassonomia e il complesso dei ricavi operativi di bilancio consolidato (voce di bilancio consolidato "Ricavi delle vendite e prestazioni"). Non sono inclusi nel numeratore del Turnover KPI i ricavi ottenuti da prodotti e servizi associati ad attività economiche adattate ai cambiamenti climatici.



Nel 2025, circa il 60% dei ricavi del Gruppo è riferibile ad attività ecosostenibili, con le attività relative al **trasporto ferroviario, passeggeri e merci** (44,1%) **e le attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria** (10,7%) che contribuiscono maggiormente a tale risultato.
Il trasporto su gomma pesa circa il 4,7%, con un incremento di oltre il 40% rispetto al valore 2024 (+239 milioni di euro).
Non sono inclusi nel numeratore del Turnover KPI i ricavi ottenuti da prodotti e servizi associati ad attività economiche adattate ai cambiamenti climatici.

Per quanto riguarda i **costi operativi**[60] definiti dall'allegato I del cd. Atto delegato art. 8, **circa il 36% è riferibile ad attività ecosostenibili**.
Le attività relative all'infrastruttura ferroviaria e al trasporto su ferro contribuiscono alla quota ecosostenibile rispettivamente con circa il 12% e il 15,8% (rispetto al 16% e 15,6% dello scorso anno), l'infrastruttura stradale pesa circa l'8,1%, il trasporto su gomma lo 0,5% e, in via residuale, contribuiscono anche le altre attività immobiliari.





L'89% 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 74,2% dei CapEx allineati sono relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria (+773 milioni di euro rispetto al 2024), il 13,1% circa è relativo al trasporto su ferro mentre la restante quota (1,7% circa) è correlata al trasporto su gomma e alle altre attività immobiliari.
Se si considerano, inoltre, gli investimenti tecnici di Anas che contribuiscono all'obiettivo di adattamento al cambiamento climatico (rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12[61]), la quota di spese in conto capitale ecosostenibile aumenterebbe di circa 547 milioni di euro.

60. Costi diretti non capitalizzati legati a ricerca e sviluppo, misure di ristrutturazione di edifici, locazione a breve termine, manutenzione e riparazione nonché a qualsiasi altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari, a opera dell'impresa o di terzi cui sono esternalizzate tali mansioni, necessaria per garantire il funzionamento continuo ed efficace di tali attivi.
61. Per approfondimenti riguardo l'applicazione del principio contabile si rimanda alle Note esplicative al Bilancio consolidato.

Di seguito è riportata una analisi, per ciascun KPI tassonomico, relativa al contributo che ciascuna businss unit apporta alla quota ecosostenibile di Gruppo[62].

Turnover ecosostenibili contribuzione su Gruppo (milioni di euro)	2025		2024		Variazione punti percentuali (p.p.)
Infrastrutture - Ferrovie	1.796	10,7%	1.632	10,2%	+0,4
Infrastrutture - Strade	0,5	≈0%	0	0%	-
Trasporto - Passeggeri Nazionale e Internazionale	7.440	44,2%	7.073	44,3%	-0,1
Trasporto - Merci	777	4,6%	881	5,5%	-0,9
Altri servizi	≈0	≈0%	≈0	≈0%	-
Totale Gruppo	**10.014**	**59,5%**	**9.585**	**60,1%**	**-0,6**

OpEx ecosostenibili contribuzione su Gruppo (milioni di euro)	2025		2024		Variazione punti percentuali (p.p.)
Infrastrutture - Ferrovie	796	11,9%	1.039	16,0%	-4,1
Infrastrutture - Strade	547	8,1%	549	8,5%	-0,4
Trasporto - Passeggeri Nazionale e Internazionale	969	14,4%	926	14,2%	+0,2
Trasporto - Merci	128	1,9%	140	2,1%	-0,2
Altri servizi	≈0	≈0%	≈0	≈0%	-
Totale Gruppo	**2.440**	**36,3%**	**2.654**	**40,8%**	**-4,5**

CapEx ecosostenibili contribuzione su Gruppo (milioni di euro)	2025		2024		Variazione punti percentuali (p.p.)
Infrastrutture - Ferrovie	10.462	74,2%	9.688	72,9%	+1,3
Infrastrutture - Strade	-	0%	-	0%	-
Trasporto - Passeggeri Nazionale e Internazionale	1.889	13,4%	1.888	14,2%	-0,8
Trasporto - Merci	201	1,4%	164	1,2%	+0,2
Altri servizi	2	≈0%	2	≈0%	-
Totale Gruppo	**12.553**	**89,0%**	**11.741**	**88,3%**	**+0,7**

Dall'analisi dei contributi dei settori di business ai valori consolidati del Gruppo, si registra un incremento della quota di CapEx ecosostenibili, sia in termini assoluti sia in termini relativi, dovuto principalmente agli investimenti green attuati sull'infrastruttura ferroviaria elettrificata, da parte del settore Infrastrutture ferroviarie e alle campagne di rinnovo delle flotte del Polo passeggeri.

62. Le attività tassonomiche trasversali a più società del Gruppo sono state incluse nel settore di business più rilevante.

ESRS E1 - CAMBIAMENTI CLIMATICI

Sub-topic ESRS rilevanti	I	R	O
Adattamento al cambiamento climatico	✓	✓	✓
Mitigazione del cambiamento climatico	✓	✓	✓
Energia	✓	✓	✓
Politiche e strumenti gestionali			

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Governance

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

Per le informazioni riguardo l'integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione, si rimanda al paragrafo *Tematiche ESG e sostenibilità* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Strategia

ESRS E1-1 - Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

Il **Climate & Energy Transition Plan (CETP)** del Gruppo FS costituisce il **principale strumento di pianificazione della strategia aziendale per la transizione energetica e la mitigazione degli effetti del cambiamento climatico**. Il documento delinea un percorso di transizione energetica e climatica, **allineato ai nuovi standard europei di sostenibilità e agli obiettivi dell'Accordo di Parigi**[63]. Gli obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo, già validati dalla Science Based Target initiative (SBTi), sono infatti allineati allo scenario, che prevede di evitare lo sforamento o di sostenere uno sforamento limitato, di cui alla relazione speciale sul riscaldamento globale di 1,5 °C del gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC). Richiamando gli indicatori fondamentali di prestazione delle spese in conto capitale (CapEx) allineate alla tassonomia ai sensi del Regolamento (UE) 2020/852, **l'89% dei CapEx del Gruppo sono per investimenti che contribuiscono agli obiettivi ambientali relativi alla mitigazione del cambiamento climatico**, un dato da analizzare nel più ampio quadro degli **investimenti ecosostenibili che il Gruppo prevede di attuare nell'arco di Piano industriale**, pari a **oltre l'80%** di tutti gli investimenti previsti **nel prossimo decennio** - a conferma dell'impegno del Gruppo nell'offrire soluzioni di mobilità green e resilienti, capaci di ridurre le emissioni carboniche del settore dei trasporti, adattandosi al contempo agli eventi estremi causati dal cambiamento climatico.

In riferimento al percorso di decarbonizzazione, **il Gruppo FS si impegna a raggiungere la neutralità climatica (Net Zero) entro il 2040**, anticipando di dieci anni le tempistiche previste dall'Unione Europea. L'ambizione (in precedenza target) riguarda l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra lungo l'intera catena del valore, includendo le emissioni Scope 1, Scope 2 e Scope 3.
Le principali iniziative di Gruppo con atteso impatto positivo sulla riduzione delle emissioni di Scope (o Ambito, nel seguito del documento) 1 e 2 sono riconducibili a **sei principali leve di decarbonizzazione**: l'efficienza energetica nei trasporti, l'efficientamento energetico di edifici e dei relativi impianti fissi, la produzione e approvvigionamento da fonti rinnovabili, il green procurement, lo stakeholder engagement, riutilizzo dei materiali ed economia circolare.
In primo luogo, il Gruppo FS è impegnato nell'**elettrificazione della rete ferroviaria e delle flotte**, ampliando la rete alimentata con energia elettrica e sostituendo progressivamente i treni e gli altri veicoli a combustibili fossili con mezzi elettrici o ibridi. Inoltre, il Gruppo FS mira all'introduzione di **combustibili alternativi per i servizi di trasporto**, come l'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, olio vegetale idrotrattato) e altri combustibili a basse emissioni di carbonio per veicoli su tratte ferroviarie non elettrificabili. Parallelamente, sta adottando tecnologie innovative per ottimizzare la gestione dell'energia e migliorare l'efficienza operativa dei mezzi. Un altro ambito di intervento riguarda l'**efficientamento energetico degli edifici**, tra cui stazioni, depositi, officine e uffici, e dei relativi impianti.
Nel 2025, il Gruppo FS ha compiuto una svolta strategica nella propria politica energetica, costituendo la **newco FS Energy per accelerare la transizione verso un modello di gestione energetica più sostenibile, resiliente e competitivo**. FS Energy nasce in risposta a uno scenario globale segnato da crisi geopolitiche, volatilità dei mercati e crescente pressione sugli equilibri ambientali e sociali. La nuova società si occuperà

63. Il Gruppo FS è escluso dagli indici di riferimento dell'UE allineati con l'accordo di Parigi.

principalmente di energy management, efficienza energetica e sviluppo di impianti fotovoltaici. L'obiettivo è quello di avere, entro il 2030, una produzione di 730 GWh/anno da fonti energetiche rinnovabili e un approvvigionamento da PPA di 670 GWh/anno per usi di trazione ferroviaria e 360 GWh/anno per usi diversi dalla trazione. Particolare attenzione è rivolta agli impianti direttamente connessi alla trazione ferroviaria. Lo sviluppo di impianti fotovoltaici, in particolare, prevede la realizzazione di impianti in proprio (sia per la trazione, sia per altri usi), l'acquisizione di impianti fotovoltaici di terzi, la stipula di Power Purchase Agreement (PPA) e la realizzazione di impianti in co-development. Nel 2025 è stata **aggiudicata la prima gara pubblica in Italia per la fornitura di lungo termine di energia elettrica da fonti rinnovabili**, per gli usi non strettamente connessi alla trazione dei treni. La gara, dal valore di 204,2 milioni di euro, prevede l'acquisto a prezzo fisso di 275 GWh l'anno suddivisi in cinque lotti. Per approfondimenti riguardo la newco FS Energy si rimanda al paragrafo 5. Principali eventi. Il Gruppo FS riconosce, inoltre, l'importanza cruciale di una gestione sostenibile degli approvvigionamenti per ridurre gli impatti ambientali lungo tutta la filiera, inclusi i settori più critici come la produzione di materiali ad alta intensità di carbonio e quelli associati alle forniture di beni e servizi di consumo e alla logistica di primo e ultimo miglio. I cantieri ferroviari, in particolare, rappresentano il principale contributore di emissioni Scope 3 del Gruppo, soprattutto per l'uso intensivo di materiali da costruzione come acciaio e calcestruzzo. Pertanto, il Gruppo è impegnato a promuovere l'adozione, da parte degli appaltatori, di materiali e tecnologie a basso impatto ambientale, con l'utilizzo di macchinari più efficienti e alimentati da fonti energetiche rinnovabili, incentivare processi produttivi innovativi che riducono l'intensità carbonica, ottimizzare il trasporto e la gestione dei materiali, promuovendo l'uso di mezzi elettrici o alimentati a biocarburanti avanzati.

Il Gruppo FS identifica le potenziali emissioni di GES (gas a effetto serra) bloccate (locked-in) derivanti dai prodotti e dagli attivi chiave dell'impresa corrispondenti alle emissioni legate alle infrastrutture e ai servizi di trasporto, che rappresentano una quota significativa per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti, dal momento che il loro abbattimento dipende da fattori esogeni ed endogeni, legati anche alla produzione industriale e alle previsioni di traffico per l'erogazione dei servizi di mobilità.
In particolare, è stata condotta un'analisi dei principali contributi emissivi del Gruppo di Ambito 1, 2 e di Ambito 3 nell'approccio location-based, che ha consentito di identificare le principali emissioni GES bloccate:

- utilizzo di materiali nei cantieri ferroviari e stradali: i materiali utilizzati per la costruzione di infrastrutture ferroviarie e stradali, come ad esempio il cemento e l'acciaio, hanno mediamente un considerevole impatto carbonico che riguarda soprattutto le fasi di produzione e trasporto. Le emissioni bloccate risultano inevitabili nel breve-medio termine, indipendentemente dall'impegno per la riduzione dell'impatto emissivo specifico in fase di approvvigionamento;
- gasolio ed energia elettrica prodotta da fonte fossile impiegati nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da terzi: i consumi energetici delle imprese ferroviarie terze che circolano su rete RFI possono essere legati all'utilizzo di combustibili fossili;
- attività a monte degli approvvigionamenti energetici: ovvero le attività legate ai combustibili e all'energia prima della generazione e del consumo energetico;
- consumo di suolo per la realizzazione delle infrastrutture: l'occupazione di suolo naturale impegnato dalle nuove infrastrutture ferroviarie e stradali determina emissioni climalteranti che possono essere mitigate, ma non del tutto eliminate;
- gasolio per navigazione: il gasolio impiegato per le attività di trasporto marittimo e lacustre genera emissioni che risultano difficilmente eliminabili;
- energia elettrica generata da fonte fossile: sebbene il mix di generazione elettrica sia in riduzione, si considera che una quota dei consumi elettrici legata all'utilizzo di combustibili fossili sarà difficilmente eliminabile.

Si precisa come il Gruppo FS sia escluso dagli indici di riferimento dell'UE allineati con l'Accordo di Parigi, in riferimento all'l'articolo 12, paragrafo 1, lettere da d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 della Commissione (regolamento sugli indici di riferimento climatici).
Il CETP è integrato nel processo di pianificazione strategica del Gruppo, rappresentando una vista di dettaglio sugli aspetti di mitigazione del cambiamento climatico, con informazioni elaborate sulla base dei dati e delle iniziative societarie approvate nel Piano Strategico 2026-2030. Questo approccio garantisce che il CETP orienti i futuri processi di pianificazione strategica, fungendo da strumento di verifica per garantire la coerenza tra le attività pianificate e gli obiettivi di decarbonizzazione.
Alla data di redazione del presente documento, il CETP non è formalmente approvato da organi di amministrazione, direzione e controllo. Nell'attuazione del piano di transizione, i progressi aziendali nel 2025 hanno riguardato: un riesame della roadmap di decarbonizzazione e una maggiore consapevolezza delle sfide da affrontare per il raggiungimento degli obiettivi di lungo periodo, la revisione delle leve di decarbonizzazione, un'analisi sulla eliminazione delle emissioni, la caratterizzazione degli scenari di transizione, l'integrazione di una valutazione degli impatti del cambiamento climatico sulla risorsa idrica.

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

Il Gruppo FS opera su una **rete ampia e articolata di infrastrutture e servizi di mobilità** ed è impegnato a fronteggiare gli impatti del **cambiamento climatico** e, per questo motivo, tra gli obiettivi del Piano strategico è previsto di **rafforzare progressivamente la resilienza ai rischi legati al clima**, così da garantire continuità operativa, sicurezza e affidabilità dei servizi anche in uno scenario climatico in evoluzione, e contestualmente sostenere la transizione verso una economia a basse emissioni.

Per **garantire la resilienza della strategia e del modello aziendale**, il Gruppo adotta un approccio e assunzioni omogenee, che permettono di elaborare **periodiche valutazioni di rischio climatico comparabili tra le società**, preservando contestualmente l'indipendenza societaria, in coerenza con il "Modello di Governance del Gruppo FS Italiane" che definisce l'autonomia operativa, organizzativa, gestionale, amministrativa e contabile, anche in materia di controllo e gestione dei rischi, in capo alle capofila di Business Unit, alle controllate dirette di FS e alle altre società del Gruppo.

Su tali basi, la **Holding definisce il framework metodologico** (metriche di valutazione, tassonomie, strumenti di assessment, scenari climatici ecc.) e **le Società sono responsabili e indipendenti nell'identificazione e valutazione dei propri rischi**, garantendo l'aderenza alle specificità del business e l'adozione delle misure che ne garantiscono la resilienza. Contestualmente le società del Gruppo attivano programmi di finanziamento, pubblici e di mercato, assicurandosi **l'accesso continuo a fonti di finanziamento** (es. tramite operazioni allineate alla tassonomia europea) e **orientando i propri investimenti in coerenza con il percorso di decarbonizzazione** definito tramite il Climate & Energy Transition Plan (es. investimenti nel rinnovo delle flotte).

Il Gruppo sviluppa progetti infrastrutturali sostenibili, mitiganti e resilienti (*climate proofing*), idonei a mitigare i rischi, garantire la stabilità operativa nel lungo periodo e contribuire al processo di decarbonizzazione. In tale contesto, il Gruppo prende in considerazione anche scenari climatici ad alte emissioni, per individuare potenziali rischi, quali eventi meteorologici estremi o l'innalzamento del livello del mare, per incorporare l'incertezza intrinseca alle dinamiche climatiche, quale l'emersione di fenomeni che potrebbero incidere sulle infrastrutture e sui servizi.

L'analisi nel suo complesso è **condotta su orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo (2026, 2030 e 2050)** e le dinamiche climatiche attese sono state esaminate attraverso **analisi di scenario**:

- per i **rischi fisici**, basate su Representative Concentration Pathway (RCP) definiti dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), con particolare riferimento a due proiezioni sviluppate su scala globale, il RCP 4.5 ("Middle of the road") e il RCP 8.5 ("Business-as-usual"), quest'ultimo in linea con l'ipotesi di alte emissioni;
- per **i rischi e le opportunità di transizione**, basate sugli scenari NDCs - Nationally Determined Contributions ("Middle of the road") e Net Zero ("Aggressive Mitigation") del NGFS (Network For Greening the Financial System), quest'ultimo in linea con la limitazione del riscaldamento globale a 1,5 °C.

Nel successivo paragrafo sono forniti maggiori dettagli riguardo il processo seguito dal Gruppo e i risultati di tali analisi.

Gestione impatti, rischi e opportunità

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

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati al clima** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

Di seguito sono riportati **i rischi e le opportunità legati al clima risultati rilevanti**.

In merito ai **rischi fisici**, derivanti dai cambiamenti climatici che possono essere determinati da eventi - rischi acuti - o da mutamenti a più lungo termine dei fenomeni climatici - rischi cronici-, nella seguente tabella sono rappresentati **gli hazard climatici di maggiore rilevanza** dal punto di vista patrimoniale ed economico nel medio periodo e la relativa articolazione per le diverse Business Unit:

Rischi fisici	Natura del rischio	Hazard climatici				
Eventi meteoclimatici estremi	Acuto	Incendio di incolto	✓	✓		
		Ondata di calore	✓	✓	✓	✓
		Tempesta (comprese quelle di neve, polvere o sabbia)	✓	✓	✓	
		Tromba d'aria	✓	✓	✓	
		Forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio)	✓	✓	✓	
		Inondazione (costiera, fluviale, pluviale, di falda)	✓	✓	✓	✓
		Frana	✓	✓	✓	✓
		Subsidenza	✓	✓		
		Valanga	✓	✓		
Mutamenti climatici cronici	Cronico	Cambiamento del regime e del tipo di precipitazioni		✓		
		Innalzamento del livello del mare	✓	✓		
		Variabilità idrologica o delle precipitazioni		✓		
		Erosione costiera	✓	✓		
		Erosione del suolo	✓	✓		

Legenda

Infrastrutture - Ferrovie | Infrastrutture - Strade | Trasporto - Passeggeri | Trasporto - Merci

Nello specifico, **sono stati considerati i 28 hazard climatici** definiti nel Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 (Appendice A – Allegato 2)[64] e **valutate 34 categorie di asset potenzialmente esposti al rischio fisico climatico**, afferenti alle operazioni proprie dei principali business del Gruppo (Business Unit Infrastrutture – Ferrovie; Business Unit Infrastrutture – Strade; Business Unit Trasporto – Merci; Business Unit Trasporto – Passeggeri). Per ogni asset esposto è stata valutata la vulnerabilità (intesa come sensibilità al netto della capacità di adattamento) e il potenziale impatto economico / patrimoniale al variare delle condizioni climatiche prospettiche individuate dallo scenario ad alte emissioni, in relazione a 3 potenziali categorie di impatto (danneggiamento con interruzione del servizio, danneggiamento senza interruzione del servizio e interruzione del servizio senza danneggiamento). Sulla base del consolidamento delle analisi di scenario volte a valutare i potenziali impatti sui diversi business, condotte assumendo uno scenario climatico ad alte emissioni (RCP 8.5), sono stati identificati i principali hazard climatici fisici a livello di Gruppo, in termini di impatto sia economico sia patrimoniale. Per ciascun hazard individuato, è stata quindi rappresentata, nella tabella precedente, la presenza di una potenziale esposizione delle società Capofila delle Business Unit, con riferimento ai possibili impatti patrimoniali e/o

64. Temperatura: cambiamento della temperatura, stress termico, variabilità della temperatura, scongelamento del permafrost, ondata di calore, ondata di freddo/gelata, incendio di incolto.
Venti: cambiamento del regime dei venti, ciclone, uragano, tifone, tempesta (comprese quelle di neve, polvere o sabbia), tromba d'aria.
Acque: cambiamento del regime e del tipo di precipitazioni, variabilità idrologica o delle precipitazioni, acidificazione degli oceani, intrusione salina, innalzamento del livello del mare, stress idrico, siccità, forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio), inondazione (costiera, fluviale, pluviale, di falda), collasso di laghi glaciali.
Massa solida: erosione costiera, degradazione del suolo, erosione del suolo, soliflusso, valanga, frana, subsidenza.

economici.

Il **processo di individuazione e valutazione dei rischi fisici nel Climate Risk Assessment** è basato su un approccio omogeneo e sinergico tra le varie attività del Gruppo, con ruoli distinti tra FS Holding e le società del Gruppo, ed è ispirato alle migliori pratiche riconosciute a livello internazionale (ad esempio Task Force on Climate-related Financial Disclosures - TCFD). Il processo operativo è ispirato all'Adaptation Support Tool of the EU Climate-Adapt platform, che prevede in sintesi:

- definizione approccio metodologico, attraverso l'adozione di strumenti di assessment, istruzioni e dati climatici omogenei a livello di Gruppo per le analisi climatiche sia gestionali sia normative di rendicontazione;
- identificazione e valutazione delle vulnerabilità e dei rischi su scala qualitativa, attraverso l'individuazione degli hazard e degli asset esposti a tali pericoli climatici sotto scenario climatico RCP 4.5, nel breve (1 anno) e nel medio periodo (2030), e successiva definizione delle soluzioni di adattamento e di un piano di investimenti (capex plan) conforme anche al Regolamento UE 2020/852;
- valutazione di impatto economico (EBITDA) e patrimoniale (CIN) prodotti dai rischi climatici sugli asset e sui business del Gruppo, attraverso analisi di scenario con assunzioni di alte emissioni (RCP 8.5), su orizzonte temporale di medio (2030) e lungo periodo (2050).

Tale processo di analisi orienta, quindi, l'identificazione delle misure specifiche che costituiscono le soluzioni di adattamento del Gruppo, articolato in quattro pilastri:

1. **studio degli impatti del clima**: per acquisire conoscenze e capabilities per valutare le vulnerabilità degli asset e servizi esposti al clima e il rischio che ne consegue nel medio e lungo periodo;
2. **tecnologia di monitoraggio**: per adottare le tecnologie per il monitoraggio dei fenomeni climatici, delle infrastrutture, dei territori in cui sono inserite e degli asset critici;
3. **interventi di adattamento**: per la pianificazione ed esecuzione di azioni di mitigazione dei rischi per la riduzione delle vulnerabilità che interessano gli asset (azioni *grey* o azioni *green/nature-based*);
4. **progettazione *climate proof***: per lo sviluppo di metodiche di analisi dei cambiamenti climatici nei nuovi progetti infrastrutturali affinché siano nativamente adattate al clima (resilienti e mitiganti).

All'interno di questi quattro pilastri, le azioni di adattamento possono avere carattere "soft", intese come attività non strutturali propedeutiche alla realizzazione degli interventi strutturali e al miglioramento delle conoscenze, "non soft", intese come interventi strutturali e materiali *(grey)* o *nature-based (green)* finalizzate al miglioramento e adeguamento al cambiamento climatico.

Il Gruppo FS ha inoltre individuato gli **eventi di transizione legati al clima** e, nella seguente tabella, sono identificati **i rischi e le opportunità risultati rilevanti**, mappando gli **eventi di rischio rispetto ai fattori critici** individuati per la realizzazione del **Climate & Energy Transition Plan** e che possono influire negativamente sulla capacità del Gruppo di ridurre le proprie emissioni e mantenere il piano di transizione in linea con le aspettative, in particolare rispetto all'evoluzione delle dinamiche di mercato, della catena del valore e delle politiche energetiche.

Evento di transizione	Natura	Fattori critici Climate & energy transition plan			
Rischi di transizione					
Atti o provvedimenti sfavorevoli o tardivi	Giuridica/politica	✓	✓		
Cambiamenti di normative, regolamenti o standard		✓	✓		
Criticità nella definizione o applicazione di clausole contrattuali		✓			
Criticità nella definizione, implementazione o aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione			✓		✓
Criticità nella definizione, implementazione o aggiornamento dell'offerta commerciale (prodotti, servizi, pricing)	Mercato	✓		✓	✓
Dipendenza da fornitori o appaltatori chiave		✓			
Inadeguata performance di fornitori o appaltatori		✓	✓	✓	
Scenario inflattivo e incremento prezzi			✓		
Opportunità di transizione					
Nuove forme di contributi e fondi pubblici	Giuridica/politica				
Ampliamento dell'offerta attraverso partnership	Mercato				
Diversificazione dei fornitori o appaltatori critici					
Adozione di un sistema di prevenzione dei danni					
Attività di progettazione, realizzazione e sviluppo climate proof	Tecnologia				
Scouting, disegno, sviluppo e implementazione di soluzioni innovative					
Ruolo attivo e di leadership e advocacy	Reputazione				

Legenda

Fattore 1
Fattori esterni: energia, politiche e catena del valore

Fattore 2
Complessità delle iniziative di decarbonizzazione

Fattore 3
Evoluzione dei volumi di traffico

Fattore 4
Evoluzione del perimetro di Gruppo

Fattore 1 - Fattori esterni: energia, politiche e catena del valore

Il raggiungimento degli obiettivi di Net-Zero del Gruppo dipende dalla **disponibilità di energia rinnovabile su larga scala (mix energetici nazionali)** e da un **contesto normativo stabile e favorevole**. I progressi del Gruppo verso la decarbonizzazione sono legati **agli investimenti in infrastrutture per l'energia pulita**, in linea con eventuali **cambiamenti nelle politiche energetiche nazionali ed europee**.
La riduzione delle emissioni Scope 3 rappresenta una delle sfide più complesse per il Gruppo FS. Gran parte di queste emissioni è **legata alle attività di fornitori e partner esterni lungo la catena del valore**, e alla loro capacità di implementare soluzioni di decarbonizzazione con la stessa rapidità e ambizione del Gruppo. Inoltre, il raggiungimento degli obiettivi Net-Zero è condizionato al monitoraggio e alla verifica dei dati sulle emissioni lungo la catena del valore, grazie all'adozione da **parte dei fornitori di pratiche sostenibili e trasparenti**.
Incrementare l'autoproduzione di energia rinnovabile, attraverso il piano di installazione di impianti fotovoltaici, è fondamentale per assicurare un **approvvigionamento energetico stabile e sostenibile, e proteggersi quindi dai rischi di mercato connessi** all'adozione di strumenti come le Garanzie di Origine (GO) e i Power Purchase Agreement (PPA), ove applicabili, o più in generale alla vulnerabilità legata al mix energetico nazionale.

Fattore 2 - Complessità delle iniziative di decarbonizzazione

Il successo del piano di decarbonizzazione dipende dall'implementazione puntuale delle iniziative pianificate, come ad esempio l'adozione di sistemi di trazione elettrica o di carburanti alternativi (HVO, idrogeno, ecc.), la riduzione dei consumi energetici degli impianti e l'espansione dell'autoproduzione e autoconsumo di energia da fotovoltaico. È fondamentale, quindi, un continuo monitoraggio dei **tempi di realizzazione, dei costi di installazione e delle evoluzioni normative/amministrative** connesse a tali progetti.

In questo senso, è strategico lavorare sul **rafforzamento del coordinamento** con gli stakeholder coinvolti, creando **nuove opportunità di investimento, sinergie e benefici comuni tra le entità del Gruppo** (ad esempio, l'elettrificazione della rete e l'installazione di impianti fotovoltaici).

Fattore 3 - Evoluzione dei volumi di traffico

Un fattore cruciale da gestire per il successo del piano di decarbonizzazione è la **variazione dei volumi di trasporto** conseguente a un **aggiornamento dell'offerta commerciale** del Gruppo FS a parità di perimetro. In particolare, è fondamentale che adeguamenti dell'offerta alla possibile domanda crescente di servizi siano sostenuti da **prodotti e servizi a basse emissioni**.

Fattore 4 - Evoluzione del perimetro di Gruppo

Le evoluzioni organizzative e societarie, come l''introduzione di nuovi processi o modifiche strutturali ai processi esistenti, è necessario che siano pianificate in **linea con gli obiettivi del piano di decarbonizzazione**, garantendo **il coordinamento e l'allineamento continuo tra le diverse funzioni aziendali**.

In base alla caratterizzazione dello scenario di riferimento Net Zero di mitigazione climatica allineato al contenimento della temperatura entro +1,5°C, è stata effettuata una simulazione della roadmap di decarbonizzazione delle emissioni Scope 1 e 2 location based in base alla variazione dei fattori esterni (prima area di incertezza), rappresentati dalla variabile emissiva di maggior incidenza per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ossia il fattore di emissione legato alla generazione di energia elettrica. Secondo lo scenario NGFS (Network For Greening the Financial System) del Net Zero, la riduzione attesa delle emissioni per la produzione elettrica favorirebbe il raggiungimento del target al 2030 riducendo l'impatto emissivo di circa 0,1 $MtCO_2e$, rispetto alla roadmap valutata sulle evoluzioni dei fattori emissivi allineati allo scenario NDCs (Nationally Determined Contributions), che prevede un contenimento dell'incremento della temperatura entro +2,3°C.

ESRS E1-2 - Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

Il Gruppo FS **ha adottato una "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, il Gruppo FS **si è dotato di una specifica "Politica Ambientale"**. Nell'ambito della mitigazione dei cambiamenti climatici, come descritto in precedenza, il Gruppo FS ha inoltre definito il Climate & Energy Transition Plan mentre, per l'adattamento ai cambiamenti climatici, priorità inderogabile per far fronte agli eventi climatici estremi e cronici, sempre più severi e frequenti, è stato definito un piano di risposta ai rischi fisici derivanti dal cambiamento climatico, basato su quattro ambiti di azioni:

- valutazione delle vulnerabilità degli asset e dei territori;
- monitoraggio real-time dei fenomeni climatici, degli asset e dei territori;
- pianificazione di interventi specifici di adattamento per asset;
- progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-proof.

Con particolare riferimento al monitoraggio real-time, il Gruppo FS sta lavorando su:

- tecniche innovative di previsione degli eventi meteorologici particolarmente avversi tramite piattaforme previsionali che sfruttano una rete di sensori diffusa sul territorio nazionale. Al fine di prevenire situazioni di particolare allerta e, più in generale, migliorare gli standard qualitativi dell'infrastruttura ferroviaria, è in fase di realizzazione una campagna di installazione di sensori pluviometrici, idrometrici e radar che permetteranno l'ottimizzazione della fase previsionale e relativi warning sulla gestione dell'esercizio ferroviario in corso di evento e/o allerta;
- progetti innovativi di monitoraggio strutturale delle opere d'arte attraverso l'installazione di sensoristica volta ad affinare la capacità di previsione di eventi estremi.

Per quanto riguarda la progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-proof, sono in fase di inclusione pratiche di adattamento climatico all'interno dei manuali di progettazione (adaptation by design). In particolare, i manuali conterranno i criteri per l'implementazione delle misure di adattamento e un insieme di soluzioni da prevedere in funzione delle diverse tipologie di asset e di hazard.

ESRS E1-3 - Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici

ESRS E1-4 - Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Nell'ambito dell'aggiornamento del Piano di Sostenibilità, il Gruppo FS ha rafforzato il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico, ridefinendo ambizioni, target e strategie di mitigazione e adattamento ai rischi climatici, in coerenza con il Climate & Energy Transition

Plan (CETP). Come descritto nel paragrafo *ESRS E1-1 - Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici*, il CETP include tutte le principali azioni che concorrono alla riduzione delle emissioni climalteranti, per una valutazione dell'allineamento della roadmap del Gruppo FS rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione.
Il piano di transizione prevede una serie di investimenti che contribuiscono all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico, sostenuti da una combinazione di fonti di finanziamento, tra cui i fondi previsti dal PNRR, il reinvestimento degli utili, contratti di servizio, strumenti di debito sostenibile come i green bond e altre forme di finanziamento pubblico e privato.
Il Gruppo FS ha fissato target a sostegno delle proprie politiche di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento agli stessi e per affrontare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima.
L'ambizione è il raggiungimento delle zero emissioni nette, ovvero Net Zero, entro il 2040, che consiste nella riduzione di almeno il 90% delle emissioni di gas serra in tonnellate di CO_2 equivalente rispetto ai livelli dell'anno base 2019, con l'impegno di compensare le emissioni residue.
Il Gruppo ha confermato i target intermedi al 2030, rispetto all'anno base 2019:

- riduzione del 50% delle emissioni Scope 1 e Scope 2;
- riduzione del 30% delle emissioni Scope 3 (legate alla value chain).

La strategia di decarbonizzazione del Gruppo è stata ulteriormente rafforzata dall'adesione agli standard SBTi (Science Based Target initiative), che dal 2024 ha validato i target di riduzione delle emissioni al 2030 e al 2040, rafforzando la credibilità e concretezza degli impegni presi dal Gruppo sulla mitigazione del cambiamento climatico. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti hanno pertanto una base scientifica. Per l'obiettivo Net Zero è stato utilizzato il *cross-sector pathway* definito dagli standard SBTi, una traiettoria di decarbonizzazione *"one-size-fits-all"* (valida per tutti) progettata per guidare la riduzione delle emissioni di gas serra. Per la riduzione delle emissioni Scope 1 e 2, i target sono in linea con la limitazione del riscaldamento globale a 1,5 °C. Per la riduzione delle emissioni Scope 3, il target al 2040 è anch'esso in linea con il contenimento delle temperature a 1,5°C, mentre per il target al 2030 è allineato allo scenario "well below 2°C". Si precisa la mancata adozione di standard settoriali di SBTi per la definizione di target, in quanto non disponibili al momento della definizione dei target. Il monitoraggio delle emissioni e delle azioni di mitigazione climatica è oggetto del piano di transizione, in cui sono valutati i rischi di transizione, per tenere conto dei potenziali sviluppi futuri, rispetto ai quali è stata eseguita una analisi di resilienza.
Nel proprio piano di transizione, il Gruppo ha identificato e quantificato i principali contributi per il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni Scope 1 e 2 del 50% al 2030. In particolare, per il conseguimento del target, la produzione e l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili contribuirà, con specifico riferimento all'iniziativa di auto-produzione da impianti fotovoltaici, per una riduzione di circa 0,1 $MtCO_2e$; l'efficienza energetica dei trasporti e l'efficienza energetica di edifici e impianti fissi contribuiranno complessivamente ad una riduzione di circa 0,2 $MtCO_2e$, generando un effetto positivo sulla variazione del mix energetico che comporterà una ulteriore riduzione di circa 1,0 $MtCO_2e$. Nel piano di transizione è inoltre riportato l'obiettivo di riduzione delle emissioni Scope 3 del 30% al 2030 per il quale concorrono tutte le leve di decarbonizzazione. In riferimento alla produzione e utilizzo di energia da fonti rinnovabili, i target sono stati rivisti e distinti tra realizzazione diretta di impianti FER e iniziative gestionali/contrattuali (es. PPA) a copertura dei fabbisogni di trazione e non trazione, consentendo target più specifici e una maggiore flessibilità, a parità di volumi complessivi attesi.

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Leve e Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base	Stato	Valori 2024
Efficienza energetica dei trasporti: · Elettrificazione della rete ferroviaria · Sostituzione delle flotte con modelli più efficienti (ferro, gomma e nave) · Ottimizzazione dell'efficienza dei mezzi e delle operation · Introduzione di combustibili alternativi per la trazione (ferro, gomma) · Gestione dei consumi energetici **Produzione e utilizzo di energia da fonti rinnovabili:** · Installazione di nuovi impianti fotovoltaici · Stipula di PPA (Power Purchase Agreement) · Utilizzo di GO (garanzie d'origine) per il consumo elettrico diretto · Impiego di biocarburanti rinnovabili (ferro, gomma) **Efficienza energetica di edifici e impianti fissi:** · Miglioramento dell'efficienza di edifici, officine e stazioni con interventi su illuminazione e climatizzazione		-50% di emissioni scope 1 e 2 location-based entro il 2030	2.557.692 tCO_2e (anno base 2019)	In corso	-13,9% rispetto al valore 2019 (2.201.199 tCO_2e)
Green Procurement: · Inserimento di criteri di carbon footprint nei capitolati di gara per materiali ad alta intensità di carbonio **Stakeholder engagement:** · Monitoraggio delle performance ESG dei fornitori · Gestione e razionalizzazione dell'impiego di servizi logistici di terzi · Riduzione degli sprechi tramite sensoristica e IoT, e manutenzione efficiente **Riutilizzo materiali ed economia circolare:** · Recupero e riciclo dei materiali nei cantieri per ridurre l'impatto del carbonio incorporato		-30% di emissioni scope 3 entro il 2030	4.989.079 tCO_2e (perimetro per obiettivo 2040) 3.672.632 tCO_2e (perimetro per obiettivo 2030) (anno base 2019)	In corso	+26,2% rispetto al valore 2019 per il target al 2040 (6.294.402 tCO_2e) +40,3% rispetto al valore 2019 per il target al 2030 (5.152.189 tCO_2e)
Produzione e utilizzo di energia da fonti rinnovabili: · Installazione impianti da fonti rinnovabili in ottica di prosumer · Stipula di PPA (Power Purchase Agreement)		730 GWh/anno di produzione da FER al 2030	N.A.	In corso	N.A.
		670 GWh/anno consumi FER via PPA per la trazione ferroviaria al 2030	N.A.	Da avviare	N.A.
		360 GWh/anno consumi da FER tramite PPA per usi non di trazione al 2030	N.A.	In corso	N.A.
Shift modale: · Contribuire allo shift modale (passeggeri e merci) e incrementare l'intermodalità		30 Milioni di tCO_2e evitate nel periodo 2025 - 2029	N.A.	In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025
· Linee guida per gli scenari climatici · Linee guida per le modalità di utilizzo degli scenari climatici ai fini della definizione dei piani di adattamento		Piattaforma per le analisi di rischio climatico entro il 2027	N.A.	In corso	N.A.

Legenda

Gruppo FS

Catena del valore

Infrastruttura - Ferrovia

Infrastruttura - Strade

Trasporto - Passeggeri

Trasporto - Merci

Altri servizi

Contribuzione ai SDGs

Valori 2025	SDGs (Agenda 2030)	Note metodologiche
-26,9% rispetto al valore 2019 (1.869.944 tCO_2e)	3 7 12 13	Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di GES sono lordi; pertanto, non sono inclusi assorbimenti di GES, crediti di carbonio o emissioni evitate tra i mezzi per conseguirli. L'anno base 2019 definito per l'obiettivo 2030 e 2040 per lo Scope 1+2 location-based non considera le emissioni derivanti dall'uso del suolo e dalle perdite fuggitive dei gas refrigeranti ed esafluoruro di zolfo. Le emissioni dell'anno base 2019 non considerano gli impatti delle società entrate nel perimetro organizzativo successivamente al 2019 e sono inoltre calcolate con una metodologia che considera Fattori emissivi riferiti all'anno N-2 rispetto all'anno N di reporting, diversamente dalle emissioni del 2024 e 2025, che considerano Fattori emissivi riferiti all'anno N-1. Richiamando gli indicatori fondamentali di prestazione delle spese in conto capitale (CapEx) allineate alla tassonomia ai sensi del Regolamento (UE) 2020/852, l'89% dei CapEx del Gruppo sono per investimenti che contribuiscono agli obiettivi ambientali relativi al cambiamento climatico, un dato da analizzare nel più ampio quadro degli investimenti ecosostenibili che il Gruppo prevede di attuare nell'arco di Piano industriale, pari a oltre l'80% di tutti gli investimenti previsti nel prossimo decennio - a conferma dell'impegno del Gruppo nell'offrire soluzioni di mobilità green e resilienti, capaci di ridurre le emissioni carboniche del settore dei trasporti, adattandosi al contempo agli eventi estremi causati dal cambiamento climatico.
+43,2% rispetto al valore 2019 per il target al 2040 (7.145.956 tCO_2e) +62,2% rispetto al valore 2019 per il target al 2030 (5.956.774 tCO_2e)	3 7 12 13	L'obiettivo 2030 per lo Scope 3 riguarda solo le emissioni dei cantieri RFI (parte di Cat.2), della Cat. 3 (c.d. well to tank), del trasporto upstream dei materiali da cantieri (parte di Cat.4) e dell'uso della rete RFI da parte delle imprese ferroviarie esterne al Gruppo FS (Cat. 11). Al 2019 il dato calcolato è pari a 3.672.632 tCO_2e, pari a circa il 72,7% delle Emissioni di Scope 3 totali del Gruppo FS nel 2019. L'obiettivo 2040 per lo Scope 3 riguarda le emissioni rilevanti pari alle Categorie 1, 2, 3, 4, 11 pari a 4.989.079 tCO_2e, il 98,7% del totale di Scope 3 del Gruppo FS nel 2019. Il dato emissivo 2025 (7.145.956 tCO_2e) per il calcolo del progresso rispetto al target 2040 considera le categorie di Scope 3 delle emissioni ritenute rilevanti pari alle Categorie 1, 2, 3, 4, 11. Il dato emissivo 2025 (5.956.774 tCO_2e) per il calcolo del progresso rispetto al target 2030 considera le seguenti categorie di Scope 3: le emissioni dei cantieri RFI (parte di Cat.2), la Cat. 3, il trasporto upstream dei materiali da cantieri (parte di Cat.4) e la Cat. 11. Le emissioni dell'anno base 2019 non considerano gli impatti delle società entrate nel perimetro organizzativo successivamente al 2019 e sono inoltre calcolate con una metodologia che considera Fattori emissivi riferiti all'anno N-2 rispetto all'anno N di reporting, diversamente dalle emissioni del 2024 e 2025, che considerano Fattori emissivi riferiti all'anno N-1.
6,3 GWh N.D. monitoraggio a partire dal 2026 66,4 GWh	3 7 12 13	Il valore dei consumi da FER tramite PPA per usi non di trazione pari a 66,4 GWh è relativo al quarto trimestre (ottobre-dicembre 2025).
6,828 Milioni di tCO_2e	3 7 12 13	Il calcolo delle "Emissioni evitate - Differenza emissiva Trasporto Gruppo FS vs Trasporto su gomma" è basato su una stima derivante da una valutazione comparativa tra: – le emissioni del trasporto pubblico su ferro e su gomma calcolate con riferimento al Gruppo FS, rispetto alle corrispondenti emissioni che si sarebbero avute in uno scenario alternativo con utilizzo dell'auto privata, con riferimento al traffico passeggeri; – le emissioni del trasporto merci su ferro calcolate con riferimento al Gruppo FS, rispetto alle corrispondenti emissioni che si sarebbero avute in uno scenario alternativo con utilizzo di veicoli commerciali pesanti, con riferimento al trasporto merci. Fonti: EIB Project Carbon Footprint Methodologies, 2020. Per il calcolo dei fattori di intensità delle emissioni del Gruppo sono stati considerati gli impatti di Scope 1 e Scope 2 rispetto alle unità di traffico trasportate. Per le emissioni Scope 2 è stato considerato l'approccio location-based e i fattori emissivi dell'anno N-1.
N.A.	11 13	

Metriche

ESRS E1-5 - Consumo di energia e mix energetico

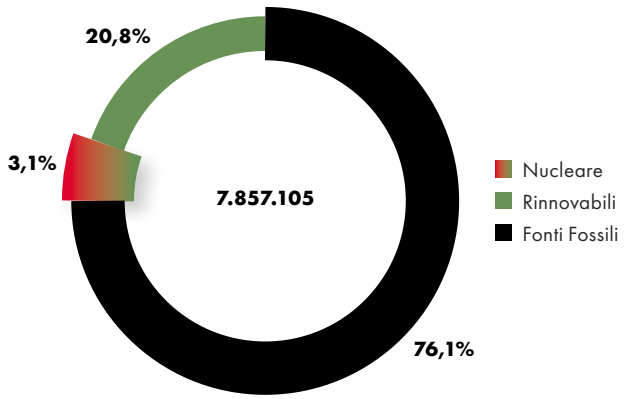
Relativamente alle operazioni proprie, il consumo di energia totale del Gruppo FS per l'anno 2025 è stato pari a 7.857.105 MWh, disaggregato come segue per quanto concerne il **consumo energetico** e il **mix energetico**:

	Consumo di energia e mix energetico*	2025	2024	Variazione	%
1.	Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone (MWh)	0	0	0	-
2.	Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi (MWh)	1.559.157	1.446.882	112.275	7,8%
3.	Consumo di combustibile da gas naturale (MWh)	276.849	266.332	10.516	3,9%
4.	Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili (MWh)	0	0	0	-
5.	Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti (MWh)	4.143.268	4.575.073	(431.804)	-9,4%
6.	**Consumo totale di energia da fonti fossili (MWh) (somma delle righe da 1 a 5)**	**5.979.274**	**6.288.287**	**(309.013)**	**-4,9%**
	Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia (%)	76,1%	78,3%	-2,2 p.p.	-2,8%
7.	**Consumo da fonti nucleari (MWh)**	**244.008**	**252.146**	**(8.138)**	**-3,2%**
	Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti nucleari, acquistati o acquisiti (MWh)**	244.008	252.146	(8.138)	-3,2%
	Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia (%)	3,1%	3,1%	-	-1,1%
8.	Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa (include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica, il biogas, l'idrogeno rinnovabile, ecc.) (MWh)***	112.400	78.771	33.628	42,7%
9.	Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti (MWh)**	1.508.660	1.402.527	106.134	7,6%
10.	Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili (MWh)	12.763	8.358	4.405	52,7%
11.	**Consumo totale di energia da fonti rinnovabili (MWh) (somma delle righe da 8 a 10)**	**1.633.823**	**1.489.656**	**144.167**	**9,7%**
	Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia (%)	20,8%	18,6%	+2,2 p.p.	12,1%
	Consumo totale di energia (MWh) (somma delle righe 6 ,7 e 11)	**7.857.105**	**8.030.089**	**(172.984)**	**-2,2%**

*Le fonti dei fattori di conversione utilizzate per la quantificazione in MWh dei consumi energetici sono: NIR 2025 e 2024 (National Inventory Report ISPRA), IEA Energy Statistics Manual (2005), UIC Fiche 330 (2008), DEFRA UK - Conversion factors 2024 e 2023, JRC - JEC Well-to-Tank report v5. L'aggiornamento della fonte del fattore di conversione per il 2024 ha comportato la revisione dei dati già pubblicati per lo stesso anno.
**I valori riportati includono la quantificazione dell'energia elettrica prodotta da fonti fossili, nucleari e rinnovabili seguendo l'approccio basato sul mercato e applicando le percentuali di fonti fossili, nucleari e rinnovabili costituenti i mix residuali delle aree geografiche in cui è avvenuto il prelievo. Per il consumo di energia elettrica da fonti rinnovabili, oltre al contributo del mix residuale, è incluso anche il consumo di energia elettrica prelevato da rete e dotato di Garanzia d'Origine.
I mix residuali impiegati sono ottenuti da fonte AIB, pubblicazione dell'anno N-1 rispetto a quello di reporting (es. fonte 2024 per dati relativi all'anno 2025), in coerenza con la metodologia di calcolo dell'impronta climatica aggiornata.
*** Nell'anno di reporting tali combustibili sono stati: biodiesel, idrogeno verde e pellet.

Rispetto al 2024, nel 2025 si registra una complessiva riduzione dei consumi energetici, e in particolare una riduzione di consumo di energia da fonti fossili nei mix elettrici dei Paesi dove opera il Gruppo FS.
Nel grafico seguente è riportata la ripartizione del valore complessivo di consumo energetico tra fonti fossili, nucleari e rinnovabili.

RIPARTIZIONE DEL CONSUMO ENERGETICO DEL GRUPPO FS



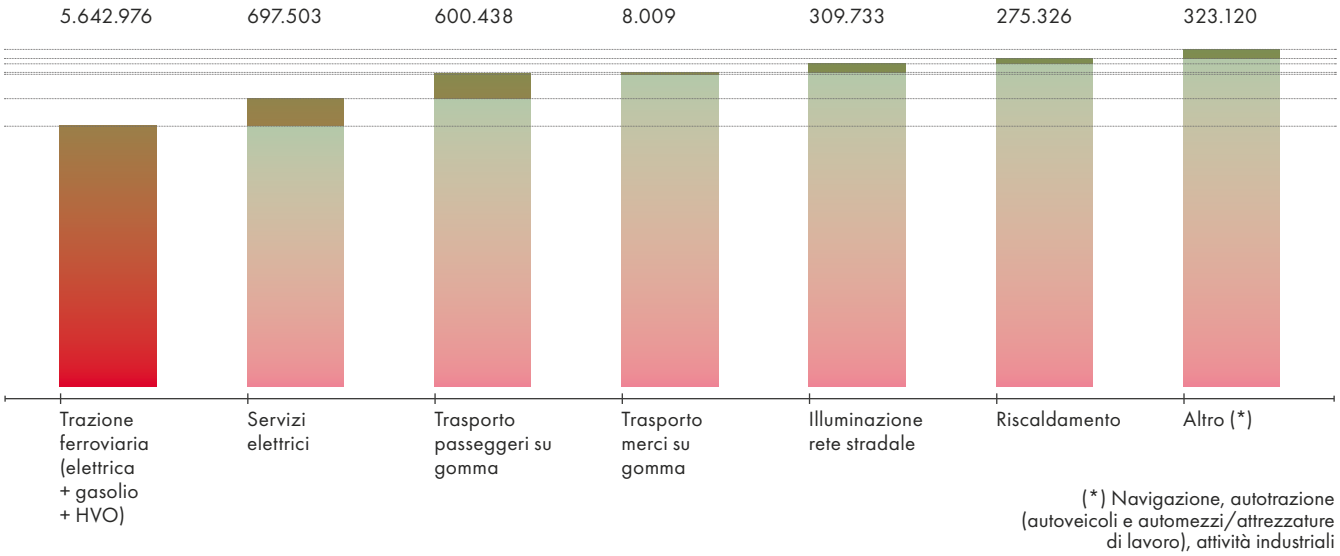
La produzione energetica del Gruppo nell'anno 2025, pari complessivamente a 16.457 MWh, è stata caratterizzata da:

- 16.457 MWh generati da fonti rinnovabili (22 MWht da solare termico 16.435 MWh e solare fotovoltaico);
- 0 MWh generati da fonti non rinnovabili.

Per l'anno 2025 il valore dell'intensità energetica (consumo totale di energia rispetto ai ricavi netti) di tutte le attività del Gruppo, ricadenti principalmente nel settore ad alto impatto climatico "H – Trasporto e Magazzinaggio", è pari a 455,4 MWh/mln euro (rispetto al valore di 485,8 MWh/mln euro registrato l'anno precedente), calcolato considerando i ricavi operativi dell'anno 2025 pari a 17.254 milioni di euro, così come riportati nello schema di Conto Economico Consolidato presente nel paragrafo *Performance del Gruppo*.

RIPARTIZIONE DEL CONSUMO ENERGETICO DEL GRUPPO FS PER USI FINALI

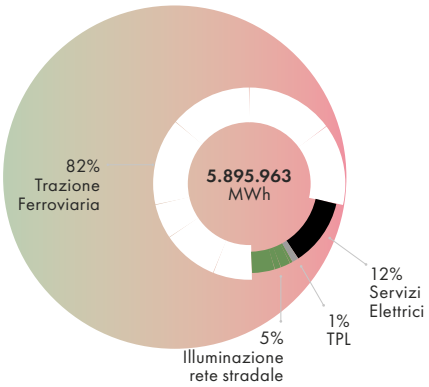
Consumi energetici [MWh]



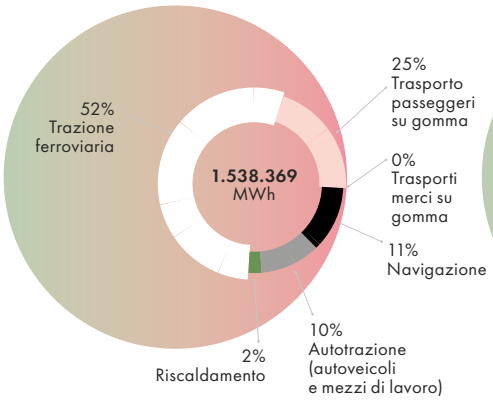
(*) Navigazione, autotrazione (autoveicoli e automezzi/attrezzature di lavoro), attività industriali

Per i vettori energetici a uso prevalente (es. energia elettrica, gasolio e gas metano) sono analizzati i contributi per uso finale, tali da restituire una fotografia delle modalità d'impiego dell'energia nel Gruppo FS.

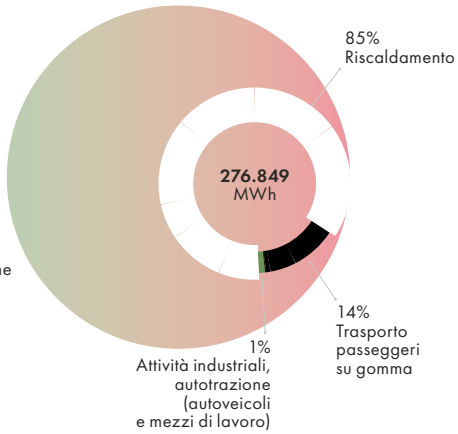
ENERGIA ELETTRICA

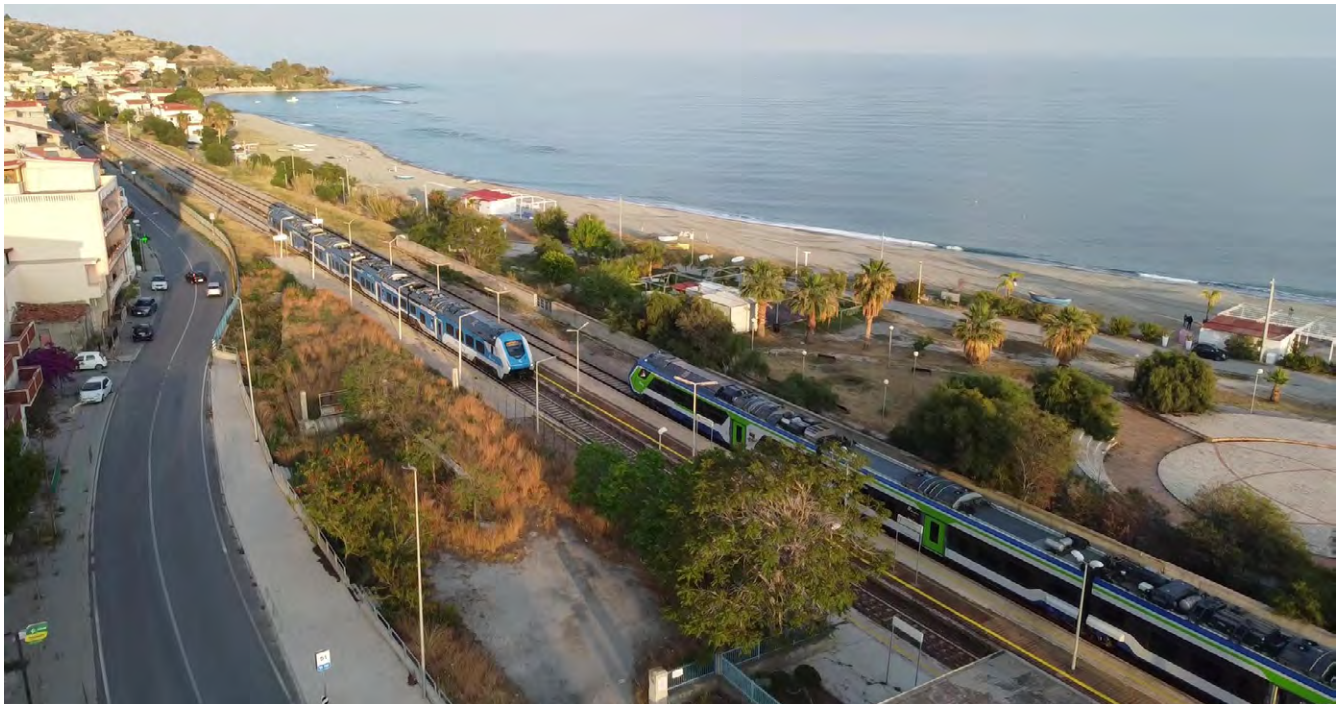


GASOLIO



GAS NATURALE





L'energia elettrica, fonte energetica maggiormente utilizzata dal Gruppo FS, per la quota prevalente è dedicata all'alimentazione della trazione ferroviaria, mentre, per la restante quota, è dedicata a servizi elettrici, illuminazione di strade e gallerie e trasporto pubblico locale. Anche il gasolio è prevalentemente impiegato per la trazione del materiale rotabile che viaggia su rete non elettrificata, tuttavia delle percentuali rilevanti sono allocate al trasporto pubblico stradale e alla navigazione.
Il gas naturale è quasi integralmente dedicato al riscaldamento degli spazi; la restante quota è impiegata per l'alimentazione della flotta dedicata al trasporto pubblico e, in maniera residuale, per attività industriali e utilizzo di autoveicoli e mezzi di lavoro.

ESRS E1-6 - Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES

Il Gruppo FS Italiane, grazie al proprio core business, basato sull'offerta di servizi di trasporto collettivo e di trasporto merci su ferro, e alle iniziative di efficientamento energetico e promozione delle fonti rinnovabili, contribuisce in maniera significativa al contenimento delle emissioni climalteranti del settore.
Il perimetro di rendicontazione dei GES (Gas a Effetto Serra) è stato identificato in funzione dei criteri di materialità (impatti reali o potenziali con riferimento alle tematiche materiali e alla natura del business delle società) e di controllo (di tipo diretto e indiretto) e comprende, oltre alla Capogruppo, le società consolidate con il metodo integrale, sulle quali FS SpA esercita un controllo diretto e quelle sulle quali esercita un controllo indiretto attraverso le proprie controllate.
La valutazione delle emissioni di GES è stata effettuata in conformità al GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition, 2004) e i fattori di emissione utilizzati per il calcolo sono riportati in Appendice - *Fattori di emissione utilizzati per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra (GES).*
Di seguito è riportato il riepilogo delle emissioni di Scope 1. Per completezza si specifica che i traguardi al 2030 e al 2040 sono espressi considerando delle percentuali di riduzione rispetto ai valori del 2019, dichiarati nel processo di validazione degli obiettivi Science-Based target Initiative, conclusosi nel 2024.

Emissioni scope 1 – retrospettiva & obiettivi

	Retrospettiva		Traguardi e anni-obiettivo			
	Anno base 2019	2024	2025	2030	2040	Note metodologiche
Emissioni di GES di ambito 1						
Emissioni lorde di GES di ambito 1 (tCO_2e)	621.458	588.526	569.440	310.729	62.146	L'obiettivo al 2030 prevede una riduzione del 50% della somma di emissioni Scope 1 e Scope 2. Pur non esistendo un obiettivo disaccoppiato per ciascun ambito, per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione sia allo Scope 1 che allo Scope 2. L'obiettivo al 2040 prevede una riduzione del 90% della somma di emissioni Scope 1, Scope 2 e Scope 3 rilevanti. Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione sia allo Scope 1, allo Scope 2 e alle emissioni rilevanti di Scope 3.
Percentuale di emissioni di GES di ambito 1 coperta da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni (%)	N.D.	1,5%	2,6%	N.A.	N.A.	Sono inclusi sia la centrale termica di Roma Termini di Grandi Stazioni Rail, sia una quota della navigazione di RFI.

Per l'anno 2025, si riporta una suddivisione delle emissioni di Scope 1 in funzione della tipologia e dei differenti gas serra.

Dettaglio emissioni scope 1 per tipologia e gas serra

Anno 2025 (tCO_2e)	Totale CO_2e	Anidride Carbonica	Metano	Monossido di diazoto	Idrofluoro-carburi (peso medio)	Fluoro-carburi (peso medio)	Esafluoruro di zolfo	Trifluoruro di azoto
		CO_2	CH_4	N_2O	HFCs	PFCs	SF_6	NF_3
Emissioni di GES di ambito 1	569.440	506.911	626	25.584	34.001	0	2.318	0
Emissioni da combustione di impianti stazionari	58.759	58.390	73	296	0	0	0	0
Emissioni da combustione di impianti mobili	439.321	413.480	553	25.288	0	0	0	0
Emissioni di processo	608	608	0	0	0	0	0	0
Emissioni fuggitive	36.319	0	0	0	34.001	0	2.318	0
Emissioni dall'uso del suolo (LULUCF)	34.433	34.433	0	0	0	0	0	0

Di seguito è riportato il riepilogo delle emissioni di Scope 2, calcolate con approccio location-based e market-based. Il calcolo delle emissioni del 2025 e del 2024 è effettuato applicando i fattori emissivi dell'anno precedente (N-1), e quindi sono applicati rispettivamente i fattori 2024 e 2023; in caso di indisponibilità di dati, sono stati considerati i più aggiornati. Le fonti utilizzate per i fattori di emissione di ciascuna categoria emissiva sono riportate in tabella, per il FY 2025.
Rispetto agli anni precedenti, in cui venivano utilizzati i fattori dell'anno N-2, è stato possibile adottare coefficienti più aggiornati, maggiormente allineati ai framework di riferimento e con una maggiore corrispondenza cronologica tra impatti effettivi e mix energetico/produttivo.

Emissioni scope 2 – location & market based - retrospettiva & obiettivi

	Retrospettiva		Traguardi e anni-obiettivo			
	Anno base 2019	2024	2025	2030	2040	Note metodologiche
Emissioni di GES di ambito 2						
Emissioni lorde di GES di ambito 2 basate sulla posizione (tCO_2e)	1.936.234	1.612.673	1.300.504	968.117	193.623	L'obiettivo al 2030 prevede una riduzione del 50% della somma di emissioni Scope 1 e Scope 2. Pur non esistendo un obiettivo disaccoppiato per ciascun ambito, per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione sia allo Scope 1 che allo Scope 2. L'obiettivo al 2040 prevede una riduzione del 90% della somma di emissioni Scope 1, Scope 2 e Scope 3 rilevanti. Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione sia allo Scope 1, allo Scope 2 e alle emissioni rilevanti di Scope 3.
Emissioni lorde di GES di ambito 2 basate sul mercato (tCO_2e)	2.043.503	2.682.211	2.216.083	N.A.	N.A.	Non sono previsti obiettivi di medio e lungo termine calcolati con approccio market-based. Si specifica che relativamente alle emissioni 2024 e 2025, nell'approccio basato sul mercato, l'impatto è stato calcolato utilizzando i fattori di emissione di tipo "residual mix" anche per la trazione ferroviaria elettrica su rete RFI, diversamente dal report dell'anno precedente in cui, per quest'ultima, era stato impiegato il fattore emissivo "location based"

Per l'anno 2025, si riporta una suddivisione delle emissioni di Scope 2 in funzione della tipologia e dei differenti gas serra.

Dettaglio emissioni scope 2 per tipologia e gas serra

Anno 2025 (tCO_2e)	Totale CO_2e	Anidride Carbonica	Metano	Monossido di diazoto	Idrofluoro-carburi (peso medio)	Fluoro-carburi (peso medio)	Esafluoruro di zolfo	Trifluoruro di azoto
		CO_2	CH_4	N_2O	HFCs	PFCs	SF_6	NF_3
Emissioni di GES di ambito 2 – Location based	**1.300.504**	**1.290.050**	**3.927**	**6.527**	**0**	**0**	**0**	**0**
Emissioni indirette da produzione e consumo di energia elettrica importata	1.297.585	1.287.159	3.907	6.519	0	0	0	0
Emissioni da produzione di energia importata, esclusa l'energia elettrica	2.919	2.891	20	8	0	0	0	0
Emissioni di GES di ambito 2 - Market Based	**2.216.083**	**2.197.696**	**6.900**	**11.487**	**0**	**0**	**0**	**0**
Emissioni indirette da produzione e consumo di energia elettrica importata	2.213.164	2.194.805	6.880	11.479	0	0	0	0
Emissioni da produzione di energia importata, esclusa l'energia elettrica	2.919	2.891	20	8	0	0	0	0

A seguire si comunicano le emissioni biogeniche di CO_2 derivanti dalla combustione o dalla biodegradazione della biomassa.

	2025	2024
EMISSIONI BIOGENICHE ANTROPOGENICHE DI CO_2 [tCO_2]	**27.835**	**18.671**
- di cui pellet per riscaldamento [tCO_2]	101	71
- di cui biodiesel HVO per trazione ferroviaria [tCO_2]	621	1.344
- di cui biodiesel HVO per autotrazione (TPL) [tCO_2]	26.977	17.158
- di cui biodiesel HVO per autoveicoli aziendali e automezzi di lavoro [tCO_2]	136	98

Di seguito si riportano le emissioni di Scope 3, suddivise per categoria.

	Retrospettiva		Traguardi e anni-obiettivo			
	Anno base 2019	2024	2025	2030	2040	Note metodologiche
Emissioni significative di GES di ambito 3						
Emissioni indirette lorde totali di GES (ambito 3) (tCO_2e)	5.052.936	6.358.994[65]	7.213.123	2.570.842	498.908	L'obiettivo 2030 per lo Scope 3 riguarda solo le emissioni dei cantieri RFI (parte di Cat.2), della Cat. 3 (c.d. well to tank), del trasporto upstream dei materiali da cantieri (Cat.4) e dell'uso della rete RFI da parte delle IF esterne al Gruppo FS (Cat. 11). Al 2019 il dato calcolato è pari a 3.672.632 tCO_2e, pari a circa il 72,7% delle Emissioni di Scope 3 totali del Gruppo FS nel 2019. L'obiettivo al 2030 prevede una riduzione del 30% del totale delle emissioni di cui sopra. Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione a tutte le categorie coinvolte. L'obiettivo 2040 per lo Scope 3 riguarda le emissioni rilevanti pari alle Categorie 1, 2, 3, 4, 11 pari a 4.989.079 tCO_2e, il 98,7% del totale di Scope 3 del Gruppo FS nel 2019. L'obiettivo al 2040 prevede una riduzione del 90% del totale delle emissioni di cui sopra (a cui aggiungersi le emissioni di S1 e S2). Per semplicità si è applicata tale percentuale di riduzione a tutte le categorie coinvolte.
1. Beni e servizi acquistati	68.058	20.072	16.758	N.A.	6.806	
2. Beni strumentali	3.867.247	4.417.335	5.244.235	1.853.418	386.724	Il target di riduzione al 2030 è fissato al 30% rispetto alla quota dei soli cantieri di RFI (valore 2019: 2.647.741 tCO_2e).
3. Attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse nell'ambito 1 o 2)	369.837	749.706	747.148	258.886	36.984	
4. Trasporto e distribuzione a monte	85.959	427.419	543.256	39.953	8.596	Il target di riduzione al 2030 è fissato al 30% rispetto alla quota del trasporto relativa ai cantieri di RFI (valore 2019: 57.076 tCO_2e).
5. Rifiuti generati nel corso delle operazioni	11.920	12.406	6.957	N.A.	N.A.	
6. Viaggi d'affari	5.438	9.819	11.341	N.A.	N.A.	
7. Pendolarismo dei dipendenti	33.732	31.990	38.542	N.A.	N.A.	
8. Attivi in leasing a monte	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
9. Trasporto a valle	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
10. Trasformazione dei prodotti venduti	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
11. Uso dei prodotti venduti	597.978	679.870	594.558	418.585	59.978	
12. Trattamento di fine vita dei prodotti venduti	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
13. Attivi in leasing a valle	12.767	10.377	10.328	N.A.	N.A.	
14. Franchising	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
15. Investimenti	-	-	-	N.A.	N.A.	

65. Il valore complessivo delle emissioni di Scope 3 dell'anno 2024 ha subito una modifica rispetto a quanto dichiarato nel precedente report a seguito della modifica metodologica dei fattori emissivi e della rettifica del valore complessivo di calcestruzzo impiegato nei cantieri RFI.

Per le fonti di emissioni indirette è stata eseguita un'analisi di significatività, necessaria a definirne la rilevanza e dunque l'eventuale inclusione nell'inventario e nella definizione dei target di decarbonizzazione.
Il modello predisposto per l'analisi di significatività delle emissioni indirette prevede che le categorie di emissione individuate vengano analizzate prendendo in considerazione i criteri di magnitudo, livello di influenza, rischio, rilevanza per gli stakeholder, disponibilità dei dati.
L'analisi di significatività delle emissioni indirette prevede che ogni categoria emissiva sia valutata secondo i criteri sopracitati, valutati su una scala da 1 a 3, dove 1 corrisponde al livello basso, 2 al livello medio, 3 al livello alto.
La somma di tali punteggi per ogni categoria determina il livello di significatività, secondo i seguenti risultati:

- da 5 a 7: non significativo (bassa);
- da 8 a 11: mediamente significativo (media);
- da 12 a 15: significativo (alta).

A seguito di questa analisi, sono state escluse le seguenti categorie in quanto risultate non significative:

- categoria 8: attività in leasing a monte;
- categoria 15: investimenti;

Inoltre, non sono state valorizzate le seguenti categorie in quanto non riconducibili alle tipologie di attività svolte dalle società del Gruppo FS:

- categoria 9: trasporto a valle;
- categoria 10: trasformazione dei prodotti venduti;
- categoria 12: trattamento di fine vita dei prodotti venduti;
- categoria 14: franchising.

Le emissioni per ciascuna categoria sono calcolate mediante il prodotto fra dati attività (ad esempio uso di materiali, acquisto di rotabili, spese verso fornitori, rifiuti prodotti) e i fattori di emissione specifici.
La categoria 1 (beni e servizi acquistati) è calcolata convertendo la spesa sostenuta verso fornitori di beni e servizi in emissioni carboniche equivalenti.
La categoria 2 (beni strumentali) rappresenta la più rilevante in termini di emissioni, e comprende gli impatti dei cantieri ferroviari (in termini di materiali utilizzati, energia consumata per operazioni di cantiere e trasporti, e rifiuti prodotti), impatto dei treni e bus acquisiti, acquisto di prodotti e servizi, spese sostenute nei confronti dei fornitori e subfornitori.
La categoria 3 (attività legate a combustibili ed energia non incluse nell'Ambito 1 e 2) è calcolata considerando i consumi energetici del Gruppo moltiplicati per i fattori di emissione c.d. dal pozzo al serbatoio (well-to-tank).
La categoria 4 (trasporto e distribuzione a monte) consiste nelle emissioni per il trasporto dei materiali da cantiere e i servizi logistici acquistati dal settore trasporto merci: il primo contributo è calcolato tramite la quantità (in massa) dei materiali trasportati; il secondo invece tramite le unità di trasporto (tonn*km) oggetto del servizio.
La categoria 5 (rifiuti generati nel corso delle operazioni) corrisponde al trattamento dei rifiuti generati ed è calcolato in base ai quantitativi e tipologia dei rifiuti e al processo di trasformazione finale.
La categoria 6 (viaggi d'affari) rappresenta l'impatto dovuto alle trasferte di lavoro, in particolare soggiorni in hotel e viaggi in aereo, quantificati dai fornitori del Gruppo.
La categoria 7 (pendolarismo dei dipendenti) considera l'impatto del tragitto casa-lavoro dei dipendenti del Gruppo ed è calcolato in base alle risposte ottenute dal mobility management, che raggruppa gli spostamenti per distanza e mezzo utilizzato per lo spostamento e l'impatto dello smart working.
La categoria 11 (uso dei prodotti venduti) riflette l'impatto derivante dall'utilizzo della infrastruttura ferroviaria, gestita da RFI da parte delle Imprese Ferroviaria esterne al Gruppo, sia ad alimentazione a gasolio che elettrica, calcolata sulla base delle percorrenze annue (treni-km).
La categoria 13 Attività in leasing a valle considera gli spazi (ad esempio uffici, attività commerciali) concessi in locazione dalle società del Gruppo a terzi ed è calcolata in base ai consumi energetici.

Per lo Scope 3, su un totale di 7.213.123 tCO_2e, l'88,2% è ottenuto con input provenienti da attività specifiche lungo la catena del valore a monte e a valle. Il resto (11,8%) è calcolato con dati secondari/di letteratura.
I dati primari fanno riferimento alla categoria 2 (cantieri e materiale rotabile e una quota di beni e servizi acquistati), categoria 3, categoria 4, categoria 5, categoria 6 (parziale), categoria 7, categoria 11, categoria 13. I dati secondari fanno riferimento alla categoria 1 (spending-method), categoria 2 (spending-method), categoria 6 (parziale).

Di seguito sono riportate le emissioni totali del Gruppo FS.

Emissioni totali Gruppo FS – retrospettiva & obiettivi

	Retrospettiva		Traguardi e anni-obiettivo			
	Anno base 2019	2024	2025	2030	2040	Note metodologiche
Emissioni totali d GES						
Emissioni totali di GES (basate sulla posizione) (tCO_2e)	7.610.628	8.560.193	9.083.067	3.849.688	754.677	
Emissioni totali di GES (basate sul mercato) (tCO_2e)	7.717.897	9.629.730	9.998.646	N.A.	N.A.	Non sono previsti obiettivi di medio e lungo termine calcolati con approccio market-based.

Considerando i ricavi operativi dell'anno 2025 pari a 17.254 milioni di euro, così come riportati nello schema di Conto Economico Consolidato presente nel paragrafo *Performance del Gruppo*, di seguito il valore dell'intensità delle emissioni GES rispetto ai ricavi netti.

Intensità di ges rispetto ai ricavi netti	2025	2024
Emissioni totali di GES (in base alla posizione) rispetto ai ricavi netti (tCO_2e/unità monetaria)	526,4 tCO_2e/ mln€	518,0 tCO_2e/ mln€
Emissioni totali di GES (in base al mercato) rispetto ai ricavi netti (tCO_2e/unità monetaria)	579,5 tCO_2e/ mln€	582,6 tCO_2e/ mln€

ESRS E1-8 - Fissazione del prezzo interno del carbonio

Attualmente il Gruppo FS ha definito un sistema per la definizione del prezzo di carbonio (con modalità prezzo ombra) a supporto della valutazione dei progetti di investimento, come dettagliato nella Linea Guida *Metodologie per la valutazione delle emissioni di GES dei progetti di investimento* disponibile per tutte le società del Gruppo FS da dicembre 2021.
Per la conversione economica dell'impronta carbonica calcolata in tonnellate di CO_2 equivalente, si applica l'*avoidance cost approach* (es. stima dei costi di prevenzione sulla base dell'obiettivo concordato negli Accordi di Parigi). Tali valori sono in linea con le previsioni per i paesi UE 28, e sono stati ripresi dall' Handbook sulle esternalità dei trasporti (Table 24: *Climate change avoidance costs in €/tCO_2 equivalent, da Handbook on external costs of transport, European Commission*).
La metodologia fa riferimento quindi allo Scope 3 – Cat. 2 ed è facoltà delle società del Gruppo utilizzarla o meno. Per l'anno 2025 non si ha contezza del grado di applicazione di tale metodologia e relativi volumi di emissioni GES interessate e, alla data di redazione del presente documento, non vi è una connessione ad alcun valore inserito nel bilancio.

ESRS E2 - INQUINAMENTO

Sub-topic ESRS rilevanti / Tematiche entity specific	I	R	O
Inquinamento del suolo	✓	✓	
Inquinamento da agenti fisici (rumore e vibrazioni) ⊕		✓	✓
Politiche e strumenti gestionali			
• Politica di Sostenibilità • Politica Ambientale • Sistemi di gestione			

⊕ Tematiche entity specific

Gestione impatti, rischi e opportunità

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

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati all'inquinamento** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.
Il Gruppo, inoltre, si avvale del censimento relativo all'ubicazione dei siti in prossimità di aree protette, al fine di individuare i punti in cui le operazioni interagiscono con la natura. Per le opere infrastrutturali, in particolare, sono attivati processi di confronto con le comunità interessate, come indicato al paragrafo ESRS 2 IRO-1 relativo al topic ESRS E4 – Biodiversità ed ecosistemi. A seguire, è stata svolta un'analisi sulla natura delle operazioni che possono impattare su specie e aree protette, nell'ottica di valutare le relative dipendenze e gli eventuali impatti legati all'inquinamento. In aggiunta, la Capogruppo e le principali società controllate sono dotate di sistemi di gestione ambientale certificati ai sensi della norma ISO 14001:2015 che consentono di identificare, monitorare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità ambientali correlati alle proprie attività e servizi erogati.

ESRS E2-1 - Politiche relative all'inquinamento

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi anche alla prevenzione e al controllo dell'inquinamento. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, **il Gruppo FS ha adottato una specifica "Politica Ambientale"** che mira alla riduzione dell'impatto negativo sulla biodiversità e sulle diverse componenti ambientali, a valorizzare il capitale naturale, preservando l'ambiente, il paesaggio e gli ecosistemi, anche mediante l'adozione dei sistemi di gestione ambientale da parte delle società del Gruppo. Nella Politica Ambientale è stato definito un sottotema specifico sull'inquinamento, con l'obiettivo di orientare le attività del business verso lo sviluppo e l'adozione di pratiche mirate a prevenire e ridurre l'inquinamento alla fonte, mitigando al contempo gli impatti sulla salute umana e sull'ambiente. L'adozione di una politica di Gruppo, insieme all'implementazione dei relativi sistemi di gestione, fornisce un indirizzo unitario a tutte le società e consente di presidiare in modo efficace gli impatti negativi connessi all'inquinamento, riducendo o eliminando l'utilizzo di sostanze pericolose e adottando, al contempo, misure di prevenzione e precauzione.

ESRS E2-2 - Azioni e risorse connesse all'inquinamento

ESRS E2-3 - Obiettivi connessi all'inquinamento

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Il Gruppo FS, pur avendo adottato una politica che mira a ridurre l'inquinamento alla fonte, non ha definito target specifici in termini di inquinamento e, pertanto, soglie ecologiche; tuttavia, alcuni obiettivi riportati all'interno delle **tabelle** relative a **Biodiversità ed ecosistemi, Uso delle risorse ed economia circolare e Acque e risorse marine** interessano aspetti riconducibili al tema. L'approccio è adottare misure per limitare e ridurre gli impatti generati, operando nel rispetto della normativa vigente e delle prescrizioni ambientali applicabili.
Alla luce del recente aggiornamento del quadro regolatorio europeo, che ha prorogato l'autorizzazione all'utilizzo del glifosato fino al 15 dicembre 2033, nonché delle attuali difficoltà di natura tecnica ed economica nell'individuare alternative in grado di garantire pari efficacia operativa e sostenibilità complessiva, il Gruppo ha deciso di sospendere il target relativo alla messa al bando di prodotti contenenti glifosato per l'effettuazione delle attività di controllo della vegetazione infestante.
Inoltre, considerato che il quadro normativo vigente disciplina in modo dettagliato obblighi, divieti e misure di tutela in materia ambientale (ad es. Criteri Ambientali Minimi per l'uso sostenibile dei pesticidi in aree urbane, linee ferroviarie e stradali), il Gruppo non ha definito

obiettivi specifici con soglie ecologiche per la riduzione dell'inquinamento del suolo o da agenti fisici (rumore e vibrazioni), orientando la propria azione al rispetto degli obiettivi e dei limiti previsti dalla normativa di riferimento.

Metriche

ESRS E2-4 - Inquinamento del suolo

In linea con la natura dei propri business, le tematiche relative alle emissioni inquinanti in aria o in acqua e alle microplastiche non risultano significative. Con riferimento al suolo, la gestione delle attività proprie e l'esercizio degli asset del Gruppo non prevedono rilasci volontari di inquinanti, di conseguenza la potenziale contaminazione può derivare esclusivamente da rilasci involontari di carattere accidentale.
La salvaguardia del suolo è di fondamentale importanza per il Gruppo sia per prevenire fenomeni di inquinamento e altre forme di contaminazione sia per garantire la tutela degli habitat e della salute umana.
Le principali attività del Gruppo che – in condizioni di emergenza – potrebbero comportare impatti legati all'inquinamento del suolo, sono correlate ai seguenti interventi di:

- manutenzione dei veicoli e delle infrastrutture di trasporto;
- pulizia manutentiva, disinfezione, disinfestazione e lavaggio;
- disinfestazione e lavaggio;
- deposito e rifornimento di combustibili;
- deposito di rifiuti;
- installazione e gestione di cantieri legati alla costruzione di opere, anche svolti da appaltatori;
- spedizione e/o trasporto di rifiuti o di merci pericolose.

L'adozione degli obblighi normativi (ad esempio l'Accordo internazionale relativo al trasporto di merci pericolose su strada ADR e il Regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose per ferrovia – RID) e l'implementazione dei sistemi di gestione ambientale e per la sicurezza del lavoro assicurano una gestione efficace sia degli aspetti ambientali rilevanti sia dei pericoli per la salute dei lavoratori, in particolare sotto il profilo della prevenzione e mitigazione del rischio. Eventuali situazioni di potenziale impatto sul suolo sono gestite nel rispetto della normativa ambientale applicabile e mediante l'attivazione di monitoraggi puntuali, adozione di misure di contenimento e interventi correttivi di ripristino.

Dall'analisi degli episodi relativi ad una potenziale contaminazione registrati nel tempo, emerge come i rischi di contaminazione del suolo siano correlati prevalentemente a fenomeni accidentali di rilasci di liquidi contenenti sostanze pericolose da serbatoi o cisterne di combustibile, da sistemi idraulici di apparecchiature tecnologiche, componenti di veicoli o mezzi d'opera. Nella tabella successiva sono riportati il numero di sversamenti e i relativi quantitativi di sostanze inquinanti che figurano nell'allegato II del regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, rilasciati nell'anno di rendicontazione nel suolo nello svolgimento operazioni proprie. Il valore definito non deriva da una misura diretta, poiché riferito a eventi occorsi esclusivamente in situazioni di emergenza. Per questo motivo il dato è stimato a posteriori, trattandosi evidentemente di eventi calamitosi antropici e non di rilasci legati a cicli produttivi industriali. Il rilascio al suolo delle sostanze inquinanti indicate nella tabella sottostante non comporta automaticamente una condizione di contaminazione del sito, in quanto sono attivate tutte le procedure di emergenza previste per la messa in sicurezza, il contenimento e la rimozione dell'evento, garantendo il ripristino delle condizioni ambientali.

Inquinamento del suolo	2025	2024
Numero sversamenti al suolo con sostanze inquinanti	0	2
Sostanza inquinante	Nessuna	Idrocarburi Policiclici Aromatici
Quantità inquinante (t)	0	0,63
% Rilascio in aree a rischio stress idrico	0%	96%

NOTE METODOLOGICHE
Per *sostanze inquinanti* si intendono le sostanze indicate nell'Allegato II del Regolamento (CE) n. 166/2006.
Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella "Accounting policy per le metriche di sostenibilità" in Appendice.
Le aree a stress idrico sono state individuate accedendo alle informazioni rese disponibili dal World Resources Institute Acqueduct.
La percentuale è calcolata in peso sul totale dell'inquinante rilasciato.

Inquinamento da agenti fisici - rumore e vibrazioni (informativa entity specific)

Le società del Gruppo, in particolare quelle che operano nelle Business Unit Infrastrutture e Trasporto Passeggeri su rotaia, considerano con attenzione gli impatti, i rischi e le opportunità legate all'inquinamento da agenti fisici. Il transito dei veicoli sulle infrastrutture stradali e ferroviarie, infatti, genera immissioni acustiche e vibrazioni che possono incidere negativamente sui territori attraversati. Oltre a compromettere la qualità della vita dell'uomo e provocare potenziali danni alle cose, possono alterare le condizioni degli habitat naturali, interferendo con i comportamenti della fauna selvatica. In particolare, rumore e vibrazioni possono determinare fenomeni di disturbo, allontanamento delle specie, frammentazione degli habitat, con possibili ripercussioni sugli equilibri ecologici locali.
Per affrontare questa problematica, in tutte le fasi del ciclo di vita delle infrastrutture, il Gruppo utilizza modelli previsionali d'impatto acustico durante la progettazione di nuove strutture o l'ampliamento di quelle esistenti, individuando fin da subito le misure di mitigazione più appropriate e le migliori soluzioni progettuali e costruttive tali da ridurre al minimo la propagazione di onde nel terreno. Successivamente, nella fase operativa e in caso di necessità, sono attuati specifici interventi, quali l'adozione di nuove tecnologie per la circolazione e l'elettrificazione delle linee ferroviarie, la molatura di rotaie e ruote dei treni, l'installazione di dispositivi per ridurre lo stridio o di smorzatori di vibrazioni, l'impiego di asfalto fonoassorbente, la limitazione della velocità, l'installazione di barriere acustiche e modalità operative ottimizzate per la sosta e lo stazionamento dei veicoli.
In linea con un approccio che privilegia l'intervento diretto alla sorgente delle emissioni, nell'ambito del percorso di rinnovamento ed efficientamento del parco veicoli del Gruppo, è prevista la dismissione dei mezzi più vetusti a favore di soluzioni moderne e conformi alle più recenti specifiche tecniche in materia acustica, oltre al revamping dei veicoli esistenti, come ad esempio la modifica dei sistemi frenanti dei carri merci. Parallelamente, i veicoli ferroviari sono sottoposti a una manutenzione continua, con interventi mirati anche alla riduzione delle emissioni acustiche durante lo stazionamento.
Le soluzioni adottate lungo la linea di propagazione del rumore prevedono, invece, l'installazione di barriere fonoassorbenti, la realizzazione di dune e terrapieni, l'impiego di barriere vegetali e la costruzione di gallerie artificiali, azioni che contribuiscono in maniera significativa alla mitigazione delle immissioni acustiche.
A tal proposito, il Gruppo ha definito uno specifico indicatore per quantificare e monitorare annualmente la lunghezza delle barriere fonometriche installate, tenendo presente che il processo amministrativo autorizzativo prevede necessariamente il coinvolgimento degli Enti competenti.

741 km Barriere acustiche realizzate in Italia

509 km in prossimità di linee ferroviarie

232 km in prossimità di infrastrutture stradali

Dall'analisi dei dati riferiti al 2025 (che non contemplano le informazioni di Ferrovie Sud Est in quanto uscita dal perimetro di consolidamento dal 5 agosto 2024), confrontati con quelli del 2024, si rileva un incremento annuale di 18 km nello sviluppo lineare complessivo delle barriere, evidenziando quindi un incremento progressivo della posa in opera di tale tipologia di infrastrutture di mitigazione dell'impatto acustico.

ESRS E3 - ACQUE E RISORSE MARINE

Sub-topic ESRS rilevanti	I	R	O
Acque	✓	✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Gestione impatti, rischi e opportunità

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

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati alle acque e alle risorse marine** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.
Il Gruppo ha inoltre stimato il numero dei siti che effettuano prelievi idrici in aree caratterizzate da stress idrico. A supporto della gestione di tali aspetti, la Capogruppo e le principali società controllate adottano sistemi di gestione ambientale certificati secondo la norma ISO 14001:2015, che consentono di individuare, monitorare e gestire in modo strutturato gli impatti, i rischi e le opportunità ambientali connessi alle attività svolte e ai servizi erogati.

ESRS E3-1 - Politiche connesse alle acque e alle risorse marine

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alle acque e alle risorse marine. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, **il Gruppo FS ha adottato una specifica "Politica Ambientale"**. Nella Politica Ambientale è stato definito un sottotema specifico sulla risorsa idrica, con l'obiettivo di indirizzare le attività del business verso un utilizzo responsabile dell'acqua, promuovendone il riuso e garantendo, al contempo, adeguate misure di prevenzione dell'inquinamento. L'adozione di una Politica Ambientale di Gruppo, che fornisce un indirizzo unitario a tutte le società, insieme all'implementazione dei relativi sistemi di gestione ambientale, consente di presidiare e monitorare in modo strutturato questo aspetto ambientale.
Il Gruppo, per le caratteristiche dei propri business, **non ha impatti, rischi e opportunità rilevanti relativi alla sostenibilità degli oceani e dei mari** e, pertanto, non ha adottato specifiche politiche o pratiche dedicate.

ESRS E3-2 - Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine

ESRS E3-3 - Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

La gestione sostenibile delle risorse idriche è un aspetto essenziale di tutela ambientale e assicura la disponibilità di acqua di qualità per le generazioni presenti e future. Ciò implica non solo porre particolare attenzione all'uso delle acque e a una riduzione dei consumi con riferimento ai bacini idrografici coinvolti, ma anche adottare iniziative mirate al riutilizzo e al riciclo delle acque, oltre a un costante monitoraggio della loro qualità.
A seguito di una revisione delle priorità strategiche in materia, il target relativo alla riduzione del 50% dei prelievi idrici al 2024 è divenuta una "ambizione", mentre il target di raggiungimento del 20% di **acqua riutilizzata** entro il 2040 è stato sospeso in quanto il Gruppo ha deciso di concentrare gli investimenti sulla mappatura e sul monitoraggio della rete idrica, considerati prerequisiti essenziali per ridurre perdite e prelievi complessivi e per definire nuovi obiettivi quantitativi sul riutilizzo della risorsa.

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base	Stato	Valori 2024
• Razionalizzazione delle utenze • Interventi di ammodernamento della rete attraverso studi e progetti di collaborazione (quali i cinque protocolli d'intesa sottoscritti con le Autorità di Bacino Distrettuali Po – Appennino Settentrionale – Appennino Meridionale – Sicilia – Alpi Orientali, per l'individuazione e lo sviluppo di attività sinergiche di tutela della risorsa idrica) • Progetti Water Circular Economy per usi industriali • Definizione piano attuativo per la tutela della risorsa idrica • Installazione contatori per il monitoraggio puntuale dei principali usi idrici di stazione		-20% dei prelievi idrici vs 2019 al 2030	20,2 milioni m^3 (anno base 2019)	In corso	-16% rispetto al 2019 (17 milioni m^3)

Legenda

Gruppo FS | Catena del valore | Infrastruttura - Ferrovia | Infrastruttura - Strade | Trasporto - Passeggeri | Trasporto - Merci | Altri servizi | Contribuzione ai SDGs

Valori 2025	SDGs (Agenda 2030)	Note metodologiche
-20% rispetto al 2019 (16 milioni m^3)	6 12 14	Gli obiettivi del Gruppo vedono coinvolte anche aree caratterizzate da stress idrico, poiché il territorio nazionale è oggi quasi interamente esposto a condizioni di stress idrico a causa degli effetti del cambiamento climatico. Circa il 69% del volume prelevato dal Gruppo è attinto in queste zone. Nella definizione degli obiettivi non sono state prese in considerazione soglie ecologiche come, ad esempio, lo stato di salute del bacino idrico. Gli obiettivi non sono obbligatori per legge. Tuttavia, l'adozione di politiche orientate alla riduzione dell'inquinamento alla fonte, lo sviluppo di iniziative di water circularity e la diminuzione della pressione sui corpi idrici mediante la riduzione dei prelievi, contribuiscono indirettamente al miglioramento della qualità dei corpi idrici recettori.

Metriche

ESRS E3-4 – Consumo idrico

Il Gruppo FS considera il consumo idrico come indicatore chiave per il monitoraggio del proprio sistema idrico, elaborato considerando le risorse idriche in entrata (quali prelievi) e in uscita (scarichi idrici, eventuali perdite e reflui inviati ad altri soggetti). Il dato relativo al consumo, utile soprattutto per comprendere la rilevanza del proprio impatto se associato alla disponibilità di risorse idriche nelle aree coinvolte, tiene conto dell'acqua utilizzata dal Gruppo che, nel periodo di rendicontazione, non risulta più disponibile per l'ecosistema o per le comunità locali.
Il prelievo idrico del Gruppo è destinato sia ad usi civili sia industriali: le fonti di approvvigionamento includono pubblici acquedotti, acque sotterranee (falde e sorgenti), acque di superficie (fiumi, laghi, acque piovane) e, in misura molto limitata, acque di mare. Gli scarichi idrici delle acque reflue generate, di tipo civile e industriale, sono convogliate in fognatura, acque superficiali, sotterranee o marine a seguito di specifico trattamento depurativo ove necessario.

In Italia, la normativa sul prelievo di acqua e lo scarico idrico è molto rigorosa. Il prelievo delle acque pubbliche richiede specifiche autorizzazioni per evitare lo sfruttamento eccessivo delle falde e delle sorgenti e garantirne un uso sostenibile. Inoltre, è necessario garantire definiti livelli di qualità dell'acqua nel caso sia distribuita a terzi. Per gli scarichi industriali sono necessarie specifiche autorizzazioni: ad esempio le acque reflue – in particolare quelle generate da processi tecnologici o raccolte presso complessi industriali – possono essere trattate prima di essere rilasciate nell'ambiente al fine di rispettare i limiti di qualità fissati dal legislatore per prevenire la contaminazione delle acque e danni all'ecosistema acquatico.
Il Gruppo dispone delle autorizzazioni al prelievo e allo scarico che sono rilasciate dalla Pubblica Amministrazione, a volte con specifiche restrizioni, a seguito di approfondite valutazioni ambientali, che mirano alla protezione delle risorse idriche e degli ecosistemi connessi con il bacino idrografico nel cui territorio insistono le attività.

Consumo idrico Gruppo FS	2025	2024	Variazione	%
Consumo idrico	687 mila m^3	708 mila m^3	(21)	-3%
- di cui in zone a rischio idrico	329 mila m^3	594 mila m^3	(265)	-45%
Acqua riciclata/riutilizzata	20 mila m^3	20 mila m^3	-	-0%
- di cui in zone a rischio idrico	6 mila m^3	9 mila m^3	(3)	-33%

NOTE METODOLOGICHE
I dati sono stimati attraverso l'aggregazione effettuata sulla piattaforma informatica di reporting di sostenibilità di Gruppo (ESGeo). I dati sono ottenuti mediante l'utilizzo della migliore stima possibile, effettuata tramite l'aggregazione dei dati di consumo provenienti dalla lettura diretta dei contatori, laddove possibile, e dall'analisi dei dati presenti nelle fatture e/o dei dati di consumo degli anni precedenti.
Il valore relativo all'acqua immagazzinata non è stato rendicontato in quanto la metrica non risulta rilevante per il Gruppo FS.
Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella "Accounting policy per le metriche di sostenibilità" in Appendice.
Lo stress idrico è un dato raccolto mediante una stima che vede coinvolte esclusivamente due tipologie di siti: unità operative e/o produttive e gli edifici civili con prelievi idrici superiori a 10 metri cubi al giorno. In caso di siti multipli, si considera la prevalenza quantitativa del consumo idrico in aree a stress. Per determinare se un'area è soggetta a stress idrico, è necessario consultare il sito web "Acqueduct" del WRI. Per il Gruppo FS l'area è collocata a stress idrico solo nel caso in cui l'indicatore presenti il livello "Alto (40%-80%)" o "Estremamente Alto (>80%). Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella "Accounting policy per le metriche di sostenibilità" in Appendice.

Nel 2025 il consumo idrico totale del Gruppo registra un calo rispetto al 2024, influenzato da fattori diversi: la riduzione del **prelievo idrico** complessivo civile **dell'ordine del 4%**, l'uscita della società Ferrovie Sud Est dal perimetro di consolidamento e un generale miglioramento della procedura di calcolo che tiene conto anche di eventuali perdite fisiologiche delle reti idriche. Le aree soggette a stress idrico rimangono pressoché invariate rispetto all'anno precedente, ma i consumi che insistono su tali aree registrano un calo **superiore al 40%**, legato sia all'efficacia delle politiche adottate e il progressivo avanzamento degli obiettivi di Gruppo in materia di gestione sostenibile della risorsa sia all'introduzione di un nuovo KPI sul volume di acqua smaltita come rifiuto liquido tramite soggetti terzi, che ha permesso l'effettuazione di stime più accurate degli output idrici.

Il dato relativo all'acqua riciclata rimane invece stabile. Questo valore, infatti, fa riferimento a un ambito sperimentale ancora in fase di sviluppo.

Per l'anno 2025 il valore dell'intensità idrica (consumo totale di acqua rispetto ai ricavi netti) di tutte attività del Gruppo, è pari a 39,8 m^3/mln euro (rispetto al valore di 42,9 m^3/mln euro registrato l'anno precedente), calcolato considerando i ricavi operativi dell'anno 2025 pari a 17.254 milioni di euro, così come riportati nello schema di Conto Economico Consolidato presente nel paragrafo Performance del Gruppo.

Come evidenziato nei capitoli precedenti, la tematica è di rilievo anche per altri attori principali individuati dal Gruppo, ovvero gli appaltatori delle infrastrutture ferroviarie. Poiché il numero e la tipologia e lo stato di avanzamento delle opere di cantierizzazione possono variare di anno in anno il dato è suscettibile di fluttuazioni. Analogamente con quanto calcolato per il Gruppo, anche il consumo idrico degli appaltatori si ottiene dalla differenza tra le risorse idriche prelevate

e le risorse idriche restituite all'ambiente. Tuttavia, a differenza del perimetro consolidato del Gruppo, i valori riferiti agli appaltatori non presentano un andamento lineare, poiché il perimetro dei cantieri varia annualmente, incidendo sulla comparabilità delle serie storiche. Nello specifico, il prelievo idrico avviene tramite rete acquedottistica comunale, corpi idrici superficiali o da falda sotterranea e frequentemente, l'acqua non utilizzata per le lavorazioni, viene depurata e riutilizzata per ridurre l'approvvigionamento da risorse naturali.

Cantieri appaltatori infrastrutture ferroviarie	2025	2024	Variazione	%
Consumo idrico	2,8 milioni di m^3	1,4 milioni di m^3	1,4	100%
- di cui in zone a rischio idrico	2,1 milioni di m^3	1,2 milioni di m^3	0,9	75%
Acqua riciclata/riutilizzata	950 mila m^3	530 mila m^3	420	79%
- di cui in zone a rischio idrico	285 mila m^3	244 mila m^3	41	17%

NOTE METODOLOGICHE
Il valore relativo all'acqua immagazzinata non è stato rendicontato in quanto la metrica non risulta rilevante per il Gruppo FS.
I dati relativi al consumo idrico e all'acqua riciclata/riutilizzata dei fornitori sono ottenuti attraverso una stima basata sulla percentuale di aree a stress idrico del Gruppo FS Italiane.

La risorsa idrica è utilizzata, in ambito cantiere, sia per usi civili sia tecnologici, per bagnature piste al fine di abbattere le polveri e altre attività connesse alle lavorazioni. Dall'analisi del dato si registra un aumento del consumo, legato essenzialmente all'incremento del numero di cantieri. Durante il monitoraggio, non sono emerse criticità riguardo agli impatti dell'uso dell'acqua, né per l'approvvigionamento né per lo scarico. Le anomalie riscontrate, relative alla qualità delle acque prelevate o scaricate, risultano infatti numericamente trascurabili, così come i parametri che hanno registrato superamenti. Ogni attingimento è monitorato per garantirne il rispetto delle prescrizioni autorizzative, mentre gli impatti sono gestiti secondo i piani di controllo ambientale contemplati dai sistemi di gestione ambientale adottati dalle ditte appaltatrici. Gli scarichi sono sempre autorizzati e la qualità verificata periodicamente, con analisi chimiche, al fine di garantire il rispetto delle normative ambientali.
Nonostante i dati sui fornitori siano disponibili solo in forma aggregata, in continuità con lo scorso anno, è stata condotta una stima per localizzarne le aree soggette a stress idrico.

ESRS E4 - BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI

Sub-topic ESRS rilevanti	I	R	O
Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità		✓	
Impatti sullo stato delle specie		✓	
Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	✓	✓	
Impatti e dipendenze in termini di servizi ecosistemici	✓	✓	
Politiche e strumenti gestionali			

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Strategia

ESRS E4-1 – Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale

Lo sviluppo e la successiva gestione di un'opera infrastrutturale rivestono un ruolo essenziale nei confronti della biodiversità, in quanto possono provocare potenzialmente perdita e frammentazione di habitat, aumento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative sugli equilibri ecologici e sulle comunità interessate. Il Gruppo FS è consapevole della complessità, della diversità e della fragilità degli ecosistemi nei quali opera e, pertanto, attribuisce massima importanza alla prevenzione, gestione e mitigazione di tali impatti.
In tale contesto, la realizzazione delle opere infrastrutturali è in ogni caso subordinata alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e, quando applicabile, al rispetto del principio del Do No Significant Harm (DNSH), che consentono di integrare sistematicamente le considerazioni relative alla biodiversità e agli ecosistemi nella fase di progettazione e realizzazione delle opere. Tali strumenti permettono di valutare gli effetti potenziali sull'ambiente naturale e di individuare e adottare misure di mitigazione, compensazione e ripristino, finalizzate a ridurre gli impatti negativi e a preservare, ove possibile, la funzionalità ecologica degli ecosistemi interessati.
La biodiversità è uno degli ambiti chiave della declinazione in ottica sostenibile del Piano Industriale. L'approccio intende promuovere iniziative e progetti volti a contribuire all'incremento della naturalità dei luoghi, alla conservazione e ripristino della biodiversità e alla valorizzazione del capitale naturale, anche attraverso inserimento di hotspot di biodiversità nelle aree idonee. Tuttavia, alla data di redazione del presente documento, non sono stati elaborati dettagliati piani di transizione per gli impatti materiali sulla biodiversità da parte delle aree di business più interessate dagli sviluppi infrastrutturali. A seguito di una revisione delle priorità strategiche in materia, il target 2024 che prevedeva l'elaborazione di un Piano per la tutela e la valorizzazione della Biodiversità e degli ecosistemi e della fauna selvatica, entro il 2026, e l'avvio dei Piani Attuativi, entro il 2029, è stato riformulato. In particolare, si prevede di elaborare un Piano per la conservazione e valorizzazione della Biodiversità entro il 2029.

Gestione impatti, rischi e opportunità

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

Il Gruppo FS, per la natura dei suoi business e per garantire il servizio pubblico di trasporto, si caratterizza per una ampia capillarità dei propri siti e delle proprie attività sui territori in cui opera, in particolare sul territorio italiano. A partire dal 2024 è stata effettuata una mappatura dei siti aziendali che insistono all'interno o in prossimità di aree sensibili sotto il profilo della biodiversità.
Sono state considerate aree sensibili, sotto il profilo della biodiversità, le seguenti tipologie di siti e aree tutelate: Rete Natura 2000 (comprensiva dei Siti di Importanza Comunitaria, Zone di Protezione Speciale e Zone Speciali di Conservazione); Parchi e/o Riserve Nazionali/Regionali; Important Bird Areas (IBA); Aree marine protette; Aree naturali protette (EUAP), le aree designate a livello nazionale censite nel Common Database on Designated (CDDA) secondo la classificazione IUCN, Global Geopark e Riserve della Biosfera UNESCO. È considerato in prossimità un sito localizzato entro un raggio di 5 km da almeno una delle tipologie di aree sensibili precedentemente individuate. La distanza di 5 km è stata è stata definita in allineamento con le indicazioni utilizzate nell'ambito della Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA) per i siti appartenenti alla Rete Natura 2000.
Le informazioni disponibili contano **2.091 siti** all'interno o in prossimità di aree sensibili, di cui solo l'8% all'interno delle suddette aree.
Le attività svolte dal Gruppo rientrano principalmente tra quelle relative alla gestione dei servizi di trasporto e delle attività ausiliarie necessarie per garantirne il

regolare funzionamento, comprendendo essenzialmente stazioni ferroviarie e case cantoniere, uffici, depositi, magazzini e, in minor parte, siti manutentivi e rimesse dei veicoli.
In tali siti le attività svolte consistono principalmente in operazioni di manutenzione e in processi tecnologici a ridotto impatto ambientale.
Tali processi sono gestiti in conformità alla normativa ambientale vigente e secondo le prescrizioni dei Sistemi di Gestione Ambientale adottati dalle Società, con specifici presidi aggiuntivi laddove le attività ricadano in ambiti territoriali sottoposti a tutela. Ciò garantisce il rispetto delle condizioni di salvaguardia ambientale previste per le aree protette e l'adozione di misure di prevenzione e controllo adeguate al contesto.

Le principali attività esercitate presso i suddetti siti operativi destinati alla manutenzione e al rimessaggio dei veicoli che potenzialmente possono incidere negativamente sulla biodiversità e gli ecosistemi, in particolare in condizioni di emergenza, si possono ricollegare a:

- deposito temporaneo di rifiuti e stoccaggio di prodotti contenenti sostanze pericolose materiali nel rispetto delle norme tecniche;
- lavaggio dei veicoli;
- emissioni in atmosfera derivanti da impianti termici e da attività manutentive (es. verniciatura, limatura, spolveratura);
- emissioni veicolari correlate alla movimentazione dei mezzi aziendali;
- emissioni acustiche e vibrazioni associate al transito e alle operazioni tecniche;
- scarichi di acque reflue, convogliate e trattate secondo le normative di settore;
- rifornimento di carburante dei veicoli;
- prelievo di acqua dolce da corpi idrici per usi tecnologici o civili, nel rispetto dei titoli autorizzativi.

Nella tabella seguente le principali informazioni relative alle aree sensibili sotto il profilo della biodiversità.

Siti in prossimità o all'interno di aree sensibili sotto il profilo della biodiversità	2025	2024
Numero totale	**2.091**	**1.915**
di cui all'interno di aree sensibili	8,3%	7,2%
di cui in prossimità di aree sensibili	91,7%	92,8%
di cui Natura 2000	83,4%	86,0%
di cui Parco e/o Riserva Nazionale/Regionale	2,3%	2,5%
di cui Important Bird Areas	4,0%	4,0%
di cui Aree marine protette	0,2%	0,2%
di cui Aree naturali protette (EUAP)	7,2%	7,2%
di cui Altro (Nationally designated areas CDDA fonte IUCN, Global Geopark UNESCO*)	2,9%	0,1%
*solo per il 2025		
di cui Nord	49%	48%
di cui Centro	22%	20%
di cui Sud e isole	28%	31%
di cui Estero	1%	1%

La Ripartizione geografiche segue NUTS1 (Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques)

IMPATTI
Ogni sito tutelato presenta minacce di Habitat, specie di flora e di fauna differenti e per le quali sono definite specifiche misure di conservazione alle quali le attività del Gruppo presenti devono conformarsi. A titolo esemplificativo si annoverano: Lutra Lutra, Alburnus albidus, Falco Biarmicus, Falco subbuteo, Charadrius dubius, Milvus migrans, Ciconia nigra, Capriolo Garganico, Cinghiale, Daino, Faina, Gatto selvatico, Riccio Talpa Lepre, Vulpes vulpes, Erinaceus europacus, Falco tinnunculus, Buteo buteo, Asio otus, Athene Noctua, Chiroptera Blumenbach, Cugot e Triseto di Sardegna, Athya nyroca (moretta tabaccata), Falco vespertinus (riduzione della road mortality tratti sensibili della rete viaria e ferroviaria), Habitat: 2270* Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaste.

La Capogruppo e le principali società controllate sono dotate di sistemi di gestione ambientale certificati ai sensi della norma ISO 14001:2015 che consentono di identificare, monitorare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità ambientali correlati alle proprie attività e servizi erogati.

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

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati alla biodiversità ed ecosistemi** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.
In particolare, sono stati tenuti in considerazione i potenziali rischi, connessi ad esempio alle criticità legate alla realizzazione degli investimenti in opere infrastrutturali, che possono derivare da impatti negativi su biodiversità, ecosistemi e servizi ecosistemici.
Il Gruppo si avvale inoltre di analisi puntuali sulla biodiversità, tra cui il censimento dei siti, inclusi i cantieri infrastrutturali, situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse.
Nell'ambito delle attività connesse allo sviluppo delle infrastrutture sono valutati i possibili impatti negativi e le eventuali azioni tese a salvaguardare il territorio e la sua biodiversità. Nel caso in cui la realizzazione degli interventi interessi territori o beni sottoposti a regimi di tutela legati alla presenza di aree protette e/o vincolo paesaggistico, sono valutati preliminarmente la realizzabilità degli interventi e le condizioni per l'acquisizione delle opportune autorizzazioni richieste dalla normativa vigente (es. rilascio nulla osta ai sensi della Legge n. 394 del 6 dicembre 1991, autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.lgs.42/2004, art. 146; Valutazione di Incidenza sui siti della Rete Natura 2000 ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CEE, art. 6.).
Per i progetti di nuove infrastrutture, l'analisi del contesto di riferimento sotto il profilo della biodiversità è uno dei principali strumenti per la prevenzione dei potenziali impatti significativi sull'ambiente, già nella fase di scelta del corridoio e del tracciato. A partire da uno studio di area vasta, e nell'ambito delle scelte di tracciato che rispettino i vincoli geometrici e funzionali propri dell'opera, si identifica la soluzione che presenta maggiori caratteristiche di sostenibilità minimizzando da un lato l'interferenza con parchi, aree protette, siti Natura 2000, e dall'altro limitando il consumo di suolo e la perdita di biodiversità. Di tale attenzione progettuale, e di tutte le azioni volte alla mitigazione della fase di realizzazione e di esercizio della infrastruttura, viene fornita evidenza nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale e del Progetto ambientale della Cantierizzazione e del Progetto di Monitoraggio Ambientale, e qualora necessaria, nella Relazione di Incidenza.
Per i siti o per le attività/operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse (compresi i siti della rete Natura 2000 e le aree naturali protette) viene condotta, ove applicabile, un'opportuna valutazione dell'impatto ambientale e, sulla base degli specifici esiti, vengono attuate, se necessarie, le misure di mitigazione e compensazione. In particolar modo, qualora la soluzione di progetto interessi direttamente o indirettamente un Sito di Interesse Comunitario, Zone Speciali di Conservazione, Zone di Protezione Speciale facenti parte della Rete Natura 2000, come previsto

dalla normativa, si avvia la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, che approfondisce tutti gli eventuali impatti sugli habitat e sulle specie animali e vegetali tutelate, e le relative misure di mitigazione e compensazione.
Sin dalla fase progettuale vengono inoltre attivati numerosi canali di confronto con le Comunità interessate, in ottemperanza a puntuali procedimenti di legge (es. Conferenza dei Servizi, Dibattito Pubblico, ecc.) e a impegni volontari tra le parti (es. accordi, protocolli, intese, ecc.).

ESRS E4-2 - Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità ed ecosistemi. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, **il Gruppo FS ha adottato una specifica "Politica Ambientale"** che, insieme all'implementazione dei relativi sistemi di gestione ambientale, assicura un indirizzo unitario sui temi ambientali verso tutte le Società.
La Politica, oltre a considerare le attività di diretta responsabilità, favorisce l'azione anche sull'intera catena del valore, incoraggiando i fornitori e i business partner a migliorare le proprie performance, promuovendo i principi di sostenibilità nelle scelte di approvvigionamento.
Nell'ambito della Politica Ambientale, il Gruppo ha sviluppato un sottotema dedicato alla tutela della biodiversità e degli ecosistemi, volto a orientare le attività del business verso pratiche che favoriscono la prevenzione, mitigazione ed eliminazione degli impatti negativi su habitat, specie e risorse naturali.
In tale contesto, il Gruppo promuove anche interventi di ripristino della biodiversità che contribuiscano alla resilienza degli ecosistemi e dei territori.
L'azienda intende prevenire, mitigare e, ove possibile, eliminare gli impatti negativi sulle risorse naturali, la fauna, la flora e gli habitat, operando, altresì, azioni di ripristino della biodiversità che contribuiscano anche alla resilienza socioeconomica dei territori, in particolare nel settore delle infrastrutture.
Gli ambiti di potenziale impatto sull'ambiente variano in relazione al tipo di intervento svolto, ovvero a seconda che interessino la realizzazione di nuove infrastrutture o la manutenzione e l'esercizio di infrastrutture esistenti e dei mezzi che ne usufruiscono. Tutte le attività sono svolte in modo da prevenire la generazione di impatti negativi, preservare le caratteristiche ambientali dei territori e la qualità della vita delle comunità interessate; in caso la prevenzione non sia attuabile, sono utilizzate le più adeguate misure di mitigazione.
Come accennato, l'approccio infatti considera anche la rilevanza sociale di biodiversità ed ecosistemi, nell'ottica di creazione di spazi urbani più vivibili e di miglioramento del benessere delle persone, e la fruibilità degli spazi pubblici. Per questo sono promosse iniziative quali la riduzione dell'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, nonché la mitigazione di fenomeni climatici come siccità e ondate di calore.
Al tempo stesso, in coerenza con le caratteristiche dei propri business, si precisa che nelle politiche di Gruppo non sono considerate esplicitamente pratiche correlate ad attività agricole, né connesse a impatti su mari e oceani.
L'adozione di una Politica Ambientale di Gruppo consente di presidiare in modo strutturato questo tema, garantendo un monitoraggio sistematico delle performance e un miglioramento continuo nella gestione degli aspetti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi.

ESRS E4-3 - Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi

ESRS E4-4- Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

A seguito di una revisione delle priorità strategiche in materia, il target 2024 che prevedeva l'elaborazione di un Piano per la tutela e la valorizzazione della Biodiversità e degli ecosistemi e della fauna selvatica, entro il 2026, e l'avvio dei Piani Attuativi, entro il 2029, è stato riformulato. La riformulazione consente di integrare in modo più efficace le tematiche di tutela e valorizzazione della biodiversità nei processi decisionali e operativi del Gruppo, garantendo maggiore coerenza tra obiettivi, processi di pianificazione e capacità di implementazione.

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate. Il Gruppo non ha fatto ricorso a compensazioni della biodiversità nei suoi piani d'azione di seguito rappresentati.

Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base	Stato	Valori 2024
• Elaborazione e implementazione del **Piano per la conservazione e la valorizzazione della Biodiversità e degli ecosistemi** che identifichi iniziative e progettualità capaci di generare un effetto positivo, in un'ottica di lungo periodo, sull'ecosistema in termini di conservazione, ripristino e incremento di habitat, continuità ecosistemica e diversità biologica		Piano per la conservazione e valorizzazione della Biodiversità e degli ecosistemi al 2029	N.A.	In corso	N.A.
• Inserimento **hotspot di biodiversità** in aree idonee - non funzionali all'esercizio o appositamente individuate, al fine di rigenerare e connettere gli habitat naturali, creando spazi che favoriscano la presenza e la protezione di specie vegetali e animali, e contribuire così alla continuità ecologica dei territori		Oltre 1,3 km^2 di aree verdi tutelate o inserite in progetti di rigenerazione e trasformazione delle aree ferroviarie e degli asset non funzionali all'esercizio al 2030	N.A.	In corso	N.A.

Legenda

Gruppo FS | Catena del valore | Infrastruttura - Ferrovia | Infrastruttura - Strade | Trasporto - Passeggeri | Trasporto - Merci | Altri servizi | Contribuzione ai SDGs

Valori 2025	SDGs (Agenda 2030)	Note metodologiche
Analisi preliminare e definizione struttura del Piano	9 12 15	Nella definizione degli obiettivi non sono state prese in considerazione soglie ecologiche. Gli obiettivi non sono obbligatori per legge e afferiscono alla prevenzione/riduzione al minimo degli impatti e alla rigenerazione/ripristino degli habitat (livello di gerarchia di mitigazione). Si precisa, inoltre, che tali obiettivi si collocano in un percorso autonomo e complementare rispetto alla strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 e alle altre politiche e normative nazionali in materia di biodiversità ed ecosistemi.
N.D. monitoraggio a partire dal 2026	9 12 15	

Metriche

ESRS E4-5 – Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi

Nel caso in cui le attività del Gruppo interessino territori o beni sottoposti a regimi di tutela, quali aree protette e/o ambiti gravati da vincoli paesaggistici, viene effettuata una valutazione preliminare finalizzata a verificare la realizzabilità degli interventi previsti e le eventuali condizioni da rispettare per l'ottenimento delle autorizzazioni richieste dalla normativa vigente.
Nel caso delle infrastrutture, si precisa che i potenziali impatti sulla biodiversità sono gestiti dal Gruppo FS ex ante, in fase di progettazione di una opera/infrastruttura ferroviaria e stradale, attraverso gli obblighi previsti dalla normativa ambientale (es. VIA) e, pertanto, non sono state identificate specifiche metriche associate agli impatti effettivi, in quanto la gestione degli stessi avviene preventivamente mediante gli strumenti autorizzativi e valutativi previsti. Per i siti operativi di Gruppo connessi con la gestione del servizio di trasporto (es. stazioni, rimesse, depositi e parchi veicoli, officine di manutenzione, ecc.) localizzati in prossimità o all'interno di aree protette — in diversi casi istituite successivamente alla data di inizio attività del sito — sono adottate specifiche misure di cautela, prevenzione e gestione aggiuntive rispetto all'ordinario. Tali presidi sono attuati nel pieno rispetto della normativa vigente e integrati con le procedure previste dai Sistemi di Gestione Ambientale implementati che tengono conto, tra l'altro, della preparazione e risposta alle emergenze ambientali. L'approccio gestionale tiene in particolare considerazione la valutazione degli impatti potenziali associati alle attività svolte in tali contesti, con attenzione specifica alle condizioni di emergenza, assicurando l'adozione sistematica di misure di mitigazione e di controllo adeguate al livello di sensibilità ambientale dell'area.
A titolo di esempio, nell'ambito di predisposizione della VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) per la costruzione o l'ampliamento di infrastrutture di trasporto, sono attuate, ove necessarie, misure di mitigazione e di compensazione volte alla protezione dell'ambiente. In particolare, per i siti/le operazioni localizzati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse (compresi la rete di aree protette Natura 2000, i siti del patrimonio mondiale dell'UNESCO e le principali aree di biodiversità, nonché altre aree protette) viene condotta una specifica valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, sono individuate e attuate, se necessarie, le opportune misure di mitigazione.
Nella tabella sottostante sono inserite informazioni sui siti di proprietà ubicati all'interno o in prossimità di aree sensibili sotto il profilo della biodiversità in cui ci sono svolte attività che potenzialmente possono incidere negativamente su questa.

Siti in prossimità o all'interno di aree sensibili con processi rilevanti che impattano negativamente sulla biodiversità	2025	2024	Variazione	%
Quantità	26	29	(3)	-10,3%
Superficie in ettari	145	127	18	15%

NOTE METODOLOGICHE
Il dato relativo alla estensione superficiale dei siti collocati in prossimità o all'interno di aree sensibili con processi tecnologici rilevanti che potenzialmente impattano negativamente sulla biodiversità è stato acquisito e dichiarato dalle Società e aggregato a livello di Gruppo mediante il sistema informatico di reporting (ESGeo). Il dato è di norma rilevato dagli inseritori tramite accesso alle visure catastali e alle informazioni contenute nelle Analisi Ambientali di sito.

Con riferimento ai siti che presentano potenziali impatti negativi sulla biodiversità, si evidenzia che non vengono svolte attività di tipo manifatturiero, ma esclusivamente di manutenzione dei veicoli. Queste attività possono comportare il rilascio limitato di emissioni convogliate legate, ad esempio, all'esercizio di impianti termici per il riscaldamento dei locali o ad impianti tecnologici dotati di sistemi di abbattimento fumi e/o particolato, di emissioni diffuse legate alla movimentazione dei veicoli, di scarichi idrici soggetti a processi depurativi ed emissioni acustiche. Trattasi di attività che si presuppone non siano impattanti in quanto sempre autorizzate dagli Enti competenti. Nei siti sono svolte, inoltre, altre attività potenzialmente a rischio ambientale, quali il deposito temporaneo dei rifiuti generati dalle manutenzioni e lo stoccaggio di materiali di ricambio o di sostanze pericolose, che vengono comunque gestite nel pieno rispetto della normativa ambientale, delle autorizzazioni vigenti e dei principi di prevenzione e precauzione.
Per quanto riguarda i siti del Gruppo localizzati in prossimità di aree protette e potenzialmente in grado di generare impatti sulla biodiversità, si precisa che anche in questo caso si tratta esclusivamente di siti destinati alla manutenzione dei veicoli o ad aree di deposito di mezzi e materiali. Considerata la distanza dai confini delle aree tutelate e la natura degli impatti ambientali associati a tali attività, il rischio di compromissione significativa degli ecosistemi risulta molto limitato e riconducibile principalmente a eventuali condizioni di emergenza di particolare rilievo (ad esempio incendi o rilasci accidentali di ingenti quantità di sostanze pericolose).
Relativamente ai siti di cantiere ubicati all'interno o in prossimità di aree protette, le misure di mitigazione, ripristino e compensazione sono definite dagli Enti competenti nell'ambito dei procedimenti autorizzativi previsti dalla normativa vigente. In particolare, quando le attività possono interferire con siti protetti, habitat o specie tutelate, trovano applicazione procedure amministrative – ad esempio Valutazione di Incidenza Ambientale, obbligatoria per interventi che insistono su siti appartenenti alla Rete Natura 2000 o Valutazione

di Impatto Ambientale (VIA), necessaria nei casi previsti dal D.Lgs. 152/2006 per opere o attività che possono generare impatti rilevanti sull'ambiente, inclusi gli ecosistemi e le componenti naturali presenti nelle aree protette o nelle loro fasce di tutela - che prevedono prescrizioni puntualmente riportate negli atti autorizzativi e risultano individuate e vincolanti. Esse definiscono le cautele da adottare per prevenire, ridurre o compensare gli impatti sulla biodiversità legati all'opera — con particolare riferimento agli habitat sensibili e alle specie protette — e stabiliscono le modalità di monitoraggio e controllo da applicare durante tutte le fasi di attività di cantiere e successive.

ESRS E5 - USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE

Sub-topic ESRS rilevanti	I	R	O
Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	✓	✓	✓
Rifiuti	✓	✓	✓
Politiche e strumenti gestionali			

- Politica di Sostenibilità
- Politica Ambientale
- Sistemi di gestione

Gestione impatti, rischi e opportunità

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

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati all'uso delle risorse ed economica circolare** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.
In aggiunta, la Capogruppo e le principali società controllate sono dotate di sistemi di gestione ambientale certificati ai sensi della norma ISO 14001:2015 che consentono di identificare, monitorare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità ambientali correlati alle proprie attività e servizi erogati.

ESRS E5-1 – Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Il Gruppo FS **ha adottato una "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse ed all'economica circolare. Inoltre, in coerenza con le strategie di Sostenibilità di Gruppo e in un'ottica di miglioramento continuo delle proprie performance ambientali, il Gruppo FS **si è dotato di una specifica "Politica Ambientale"**. Nell'ambito della Politica Ambientale, il Gruppo ha sviluppato uno specifico sottotema dedicato all'uso delle risorse e all'economia circolare, con l'obiettivo di orientare le attività del business verso pratiche mirate all'impiego delle risorse naturali in maniera razionale ed efficiente, ivi comprese le materie prime critiche, alla prevenzione della produzione di rifiuti e alla promozione del riutilizzo e del recupero degli stessi. L'adozione di una Politica Ambientale di Gruppo, che assicura un indirizzo unitario a tutte le Società, insieme all'implementazione dei relativi sistemi di gestione ambientale, consente di presidiare in modo strutturato questo tema, garantendo un monitoraggio sistematico delle performance e un miglioramento continuo nella gestione degli aspetti connessi all'uso di risorse e all'economia circolare.
Inoltre, il Gruppo si impegna a monitorare gli impatti sull'intera catena del valore, incoraggiando i fornitori e i business partner a migliorare le proprie performance, promuovendo i principi di sostenibilità nelle scelte di approvvigionamento.
Per approfondimenti riguardo le pratiche di approvvigionamento, si rimanda al paragrafo Condotta delle imprese (ESRS G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori).

ESRS E5-2 – Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

ESRS E5-3 – Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

L'aggiornamento della struttura del **Piano di sostenibilità** ha comportato delle modifiche che hanno riguardato alcuni target.
In particolare, i target relativi alla riduzione dei rifiuti indifferenziati (-50% entro il 2031) e al recupero dei rifiuti speciali (100% entro il 2031) sono divenute "ambizioni", mentre il target di raggiungimento del 70% di **rifiuti urbani avviati a raccolta differenziata** entro il 2031 è stato sospeso a seguito della revisione delle priorità strategiche del Gruppo, che privilegia interventi volti a ridurre i rifiuti urbani indifferenziati, in coerenza con la gerarchia europea di gestione dei rifiuti; resta comunque confermato il monitoraggio dei rifiuti prodotti destinati alla raccolta differenziata. Analogamente, è stato sospeso il target relativo all'utilizzo dell'80%

di **acciaio riciclato e a bassa impronta carbonica** entro il 2033, in seguito a un'analisi di fattibilità e alla valutazione della maturità della filiera; la definizione di un nuovo obiettivo sarà valutata in funzione dell'evoluzione degli standard di certificazione della filiera siderurgica, della disponibilità dei dati e della scadenza dei contratti in essere.

Di seguito sono riportate le azioni attuate e/o pianificate per gestire gli impatti – positivi e negativi, effettivi e potenziali – e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base	Stato	Valori 2024
• Incremento della raccolta differenziata dei **rifiuti prodotti dai clienti di stazione** attraverso iniziative mirate e miglioramento del processo di raccolta e conferimento		60% di raccolta differenziata nelle Grandi Stazioni al 2030	47% rifiuti avviati a raccolta differenziata (anno base 2024)	In corso	N.A.
• Riutilizzo di materiali in ottica di **simbiosi industriale e sinergie operative tra cantieri infrastrutturali**		Rilascio in esercizio della Piattaforma per la gestione integrata dei materiali (2027) e delle terre e rocce da scavo (2028)	Gestione extra sistema (anno base 2024)	In corso	Gestione extra sistema

Legenda

Gruppo FS | Catena del valore | Infrastruttura - Ferrovia | Infrastruttura - Strade | Trasporto - Passeggeri | Trasporto - Merci | Altri servizi | Contribuzione ai SDGs

Valori 2025	SDGs (Agenda 2030)	Note metodologiche
54% rifiuti inviati a raccolta differenziata (5.498 t)	11 12 15	Il Gruppo FS Italiane ha individuato e fissato degli obiettivi senza considerare le soglie ecologiche. Gli obiettivi non sono obbligatori per legge.
Progettazione preliminare delle Piattaforme	11 12 15	

In merito ai **flussi in entrata**, le azioni intraprese si focalizzano sulla selezione accurata delle materie prime e dei materiali, privilegiando quelli con il minor impatto ambientale. Negli ultimi anni, si è assistito a una crescente attenzione da parte delle società del Gruppo nella fase di selezione dei propri fornitori, in base a criteri di sostenibilità, valutando le loro pratiche ambientali e sociali, in coerenza con gli impegni definiti nella Politica di Sostenibilità e nella Politica Ambientale. La riduzione dei materiali utilizzati e delle materie prime in essi contenuti rimane una sfida complessa, legata alle specificità dei business delle società e alle condizioni di mercato: il Gruppo FS si sta impegnando nella ricerca di nuove soluzioni, incrementando le quote di materiali riciclati e non vergini acquistati.
In merito ai **flussi in uscita**, le società agiscono per sostenere e implementare pratiche sostenibili lungo tutta la catena del valore, con l'obiettivo di minimizzare la produzione di rifiuti e ottimizzare l'utilizzo delle risorse. L'adozione di un modello di business improntato secondo la logica dell'economia circolare consente al Gruppo FS di ridurre gli sprechi e prevenire la produzione di **rifiuti**, massimizzando il riutilizzo, il riciclo e il recupero di risorse. Sul tema dei rifiuti sono adottate costantemente iniziative per sensibilizzare i lavoratori, i clienti e gli appaltatori al fine di incrementare, da un lato, la raccolta di quei rifiuti costituiti da frazioni merceologiche valorizzabili, e dall'altro riducendo i quantitativi di rifiuto indifferenziato. La progettazione circolare è un principio applicato dalle società del Gruppo che realizzano e gestiscono infrastrutture. Ogni fase del ciclo di vita delle opere – progettazione, costruzione, gestione, manutenzione e dismissione – è improntata alla sostenibilità.

Metriche

ESRS E5-4 - Flussi di risorse in entrata

Operando in diversi settori, il Gruppo presenta un elevato fabbisogno di materiali, con una varietà che riflette la specificità dei singoli business. A titolo esemplificativo, nel corso dell'anno di riferimento il settore trasporto passeggeri ha acquistato materiali necessari per l'esercizio delle proprie attività e per il mantenimento in efficienza di mezzi e impianti mentre, il settore legato alla gestione delle infrastrutture ferroviarie, si è approvvigionato soprattutto di acciaio per armamento[66], necessario per la manutenzione e lo sviluppo della rete ferroviaria di trasporto. Negli ultimi anni, inoltre, il Gruppo FS ha iniziato a monitorare l'acquisto di materiali costituiti, in tutto o in parte, con componenti provenienti da riciclo o da filiere sostenibili.

La tabella seguente mostra le quantità di materiali rilevanti acquistati nel 2025 dal Gruppo.

Materiali Gruppo FS	Unità di misura	2025	2024	Variazione
Acciaio per armamento ferroviario e per sistemi tecnologici	t	225.600	259.250	(33.650)
- Proveniente da riciclo e recuperato (6%)	*t*	*12.981*	*14.569*	*(1.588)*
Anticongelanti	kg	122.177	133.823	(11.646)
Batterie per usi industriali	kg	2.105.334	496.535	1.608.799
- Proveniente da riciclo (27%)	*kg*	*571.255*	*16.143*	*555.112*
Gas tecnici	kg	151.064	156.141	(5.077)
Lubrificanti	kg	675.758	529.713	146.045
Sali fondenti	t	18.036	14.232	3.804
Solventi	kg	8.408	15.113	(6.705)
Sostanze chimiche	kg	838.680	590.938	247.742
Traverse CAP	t	201.853	149.077	52.776
- Proveniente da riciclo e recuperato (10%)	*t*	*20.605*	*20.968*	*(363)*
Traverse legno	t	4.010	5.346	(1.336)
- Proveniente da riciclo e recuperato (4%)	*t*	*171*	*242*	*(71)*
Vernici	kg	566.687	370.749	195.938

66. Per armamento ferroviario si intende l'insieme degli elementi costitutivi del binario destinati a garantire il corretto sostegno, guida e vincolo dei veicoli ferroviari, assicurando la sicurezza e la regolarità della circolazione. In senso tecnico, l'armamento è costituito da rotaie, traverse, organi di attacco, organi di giunzione e apparecchi di binario (scambi, deviatoi, incroci).

Di seguito sono riportati i materiali più rilevanti impiegati nella realizzazione delle infrastrutture da parte di imprese terze al Gruppo. Tali valori non presentano un andamento lineare, poiché il perimetro e lo stato di avanzamento dell'opera variano annualmente, influenzando la comparabilità delle serie storiche. Nel 2025 sono stati introdotti interventi di miglioramento della qualità del dato: il valore relativo al calcestruzzo è stato rettificato per correggere le imprecisioni riscontrate nel corso del 2024, mentre le quantità precedentemente classificate come "ferro" sono state ricondotte alla categoria "acciaio per altri usi", garantendo una rappresentazione più coerente e accurata della natura del materiale.

Materiali appaltatori infrastruttura ferroviaria	Unità di misura	2025	2024	Variazione
Acciaio per armamento ferroviario	t	83.049	24.505	58.544
- Proveniente da riciclo (29%)	t	23.708	1.327	22.381
Acciaio per sistemi tecnologici ferroviari	t	7.248	1.935	5.313
- Proveniente da riciclo (14%)	t	1.010	283	727
Acciaio per altri usi		621.931	569.270	52.661
- Proveniente da riciclo (37%)		230.015	320.060	(90.045)
Alluminio	t	1.275	1.084	191
- Proveniente da riciclo (1%)	t	9	2	7
Calcestruzzo	t	8.822.116	7.388.717	1.433.399
- Contenente inerti riciclati (0,4%)	t	34.105	47.143	(13.038)
Conglomerato	t	430.650	200.735	229.915
- Proveniente da riciclo (2%)	t	8.324	844	7.480
Materiale inerte	t	11.234.658	7.055.284	4.179.374
- Proveniente da riciclo (8%)	t	934.010	813.322	120.688
Pietrisco	t	2.510.511	2.740.409	(229.898)
- Proveniente da riciclo (0%)	t	-	-	
Rame	t	8.489	1.648	6.841
- Proveniente da riciclo (0,01%)	t	1	-	1
Terre - approvvigionamento	t	654.032	333.172	320.860
Terre - riutilizzo all'interno dell'opera	t	5.902.362	5.609.976	292.386
Terre - impiego in altri cicli produttivi o riqualificazioni ambientale	t	13.582.753	7.321.215	6.261.538
Traverse CAP	t	579.143	560.264	18.879
- Proveniente da riciclo (0%)	t	-	-	-

ESRS E5-5 - Flussi di risorse in uscita

I flussi di risorse in uscita del Gruppo riguardano essenzialmente i rifiuti generati dall'esecuzione dei servizi di trasporto e dalla gestione e dal mantenimento in efficienza dei veicoli e delle infrastrutture. I rifiuti generati sono destinati ad attività di recupero e, in manera residuale, di smaltimento, mentre risultano sostanzialmente assenti flussi di risorse costituiti da prodotti e materiali.
Il Gruppo FS è costantemente impegnato nella sensibilizzazione di lavoratori, clienti e appaltatori sulla gestione dei rifiuti, con l'obiettivo di incrementare la raccolta differenziata e ridurre il rifiuto indifferenziato. La tipologia di rifiuto varia in base al servizio o all'attività svolta (trasporto, manutenzione, infrastrutture, servizi di stazione, ecc.), con una prevalenza, in unità di massa, di rifiuti speciali rispetto ai rifiuti urbani: questi ultimi, infatti, rappresentano circa il 5% del totale, ammontando a 15.247 tonnellate. La tabella sottostante riporta il quantitativo dei rifiuti prodotti dalle società del Gruppo.

Rifiuti prodotti dal Gruppo FS	2025	2024	Variazione	%
RIFIUTI URBANI (t)	**15.247**	**20.326**	**-5.079**	**-25%**
Indifferenziati	7.547	10.250	- 2.703	-26%
Raccolta differenziata	7.314	8.385	-1.071	-13%
Altri rifiuti urbani	386	1.691	-1.305	-77%
RIFIUTI SPECIALI PRODOTTI DAL GRUPPO FS (t)	**286.749**	**292.970**	**-6.221**	**-2%**
- di cui rifiuti non riciclati (98%)	283.097	287.351	-4.254	-1%
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a recupero	**225.415**	**236.874**	**-11.459**	**-5%**
- di cui a preparazione per il riutilizzo e messa in riserva	215.684	222.985	-7.301	-3%
- di cui a riciclo	1.464	2.264	-800	-35%
- di cui altre operazioni di recupero	8.267	11.624	-3.357	-29%
- di cui recupero di energia	0	1	-1	-96%
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a smaltimento	**6.587**	**7.001**	**-414**	**-6%**
- di cui a incenerimento	28	5	23	460%
- di cui in conferimento in discarica	98	201	-103	-51%
- di cui altre operazioni di smaltimento	6.461	6.795	-334	-5%
Rifiuti speciali pericolosi inviati a recupero	**53.396**	**47.340**	**6.056**	**13%**
- di cui a preparazione per il riutilizzo e messa in riserva	50.921	43.674	7.247	17%
- di cui a riciclo	2.187	3.355	-1.168	-35%
- di cui altre operazioni di recupero	287	311	-24	-8%
- di cui recupero di energia	1	0	1	259%
Rifiuti speciali pericolosi inviati a smaltimento	**1.351**	**1.755**	**-404**	**-23%**
- di cui a incenerimento	140	46	94	203%
- di cui in conferimento in discarica	0	28	-28	-100%
- di cui altre operazioni di smaltimento	1.211	1.681	-470	-28%
Rifiuti Radioattivi	**0**	**0**	**0**	**0**

NOTE METODOLOGICHE

Rifiuti urbani

I dati sono stimati attraverso l'aggregazione effettuata sulla piattaforma informatica di reporting di sostenibilità di Gruppo (ESGeo).

La metodologia di stima dei rifiuti urbani contempla tre diverse opzioni: la prima riguarda la pesatura diretta del rifiuto; la seconda stima il numero e la quantità del peso medio dei sacchi o produzione pro-capite; la terza, invece, in assenza di disponibilità di criteri interni o dispositivi di misura, prevede l'utilizzo di dati di letteratura del valore di 0,29 tonnellate annue per dipendente per i rifiuti indifferenziati e 0,21 tonnellate annue per dipendente per i rifiuti di cui a raccolta differenziata. Gli altri rifiuti urbani possono essere sia pesati sia stimati secondo lo stesso approccio dei rifiuti urbani. Nello specifico, tali rifiuti sono costituiti da: materiali ingombranti (codice EER – Elenco Europeo dei Rifiuti - 200307), legno (codice EER 200138), metallo (codice EER 200140), toner (codice EER 080318), abbigliamento e tessili (codice EER 200110 e codice EER 200111) e rifiuti abbandonati da terzi classificati come urbani (es. aree di sosta aperte al pubblico).

Rifiuti speciali

Il dato relativo ai rifiuti speciali si compone dal peso rilevato tramite bilancia e registrato nei documenti disciplinati dalla normativa di riferimento. Qualora non fosse possibile effettuare la pesatura diretta in situ e i documenti di trasporto attestanti il peso verificato a destino non fossero disponibili nella finestra temporale relativa al periodo di rendicontazione, i dati sono stimati e identici a quanto riportato nella documentazione di trasporto.

Il dato dei rifiuti non riciclati include tutti i rifiuti speciali, sia pericolosi che non pericolosi, destinati al recupero e allo smaltimento. Sono esclusi i rifiuti speciali inviati al riciclo.

Per i dettagli relativi alle modalità di stima, si rimanda alla tabella Accounting policy per le metriche di sostenibilità in Appendice.

Al fine di disporre di un quadro di riferimento complessivo relativo alle principali tipologie di rifiuti speciali prodotti in termini di unità di massa, sia pericolosi sia non pericolosi, il Gruppo FS acquisisce dalle società le informazioni relative alle tre tipologie principali di rifiuti speciali generati. La sintesi delle informazioni raccolte e aggregate è riportata nella seguente tabella.

Tipologie rifiuti speciali Gruppo FS	
Recupero	**Smaltimento**
Metalli ferrosi da manutenzione	Fanghi fosse settiche
Ferro e acciaio da demolizione	Soluzioni acquose di scarto
Veicoli fuori uso	Fanghi da trattamento acque reflue

I dati relativi ai quantitativi di rifiuti prodotti dagli appaltatori che lavorano nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria, come già specificato per i materiali, sono rendicontati separatamente. A differenza di quanto avviene per il Gruppo FS, i rifiuti speciali degli appaltatori sono catalogati unicamente in base alla destinazione finale, senza ulteriori distinzioni in categorie. Ciononostante, la maggior parte dei rifiuti, sia destinati al recupero sia allo smaltimento, è costituita da materiali di costruzione, come terre, rocce da scavo e cemento.

Rifiuti prodotti dagli appaltatori infrastruttura ferroviaria	2025	2024	Variazione	%
Rifiuti speciali pericolosi inviati a recupero	20.393	13.182	7.211	55%
Rifiuti speciali pericolosi inviati a smaltimento	11.349	5.313	6.036	114%
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a recupero	3.983.682	2.319.108	1.664.574	72%
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a smaltimento	667.320	171.537	495.783	289%

INFORMAZIONI SOCIALI
ESRS S1 - FORZA LAVORO PROPRIA

Sub-topic ESRS rilevanti	I	R	O
Condizioni di lavoro	✓	✓	✓
Parità di trattamento e di opportunità per tutti	✓	✓	✓
Altri diritti connessi al lavoro	✓	✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Codice etico
- Politica di Sostenibilità
- Linee generali sulla salute e sicurezza sul lavoro
- Linee guida e procedura in materia di travel security
- Policy in materia di diversity, equality & inclusion (Policy DEI)
- Politica di Parità di Genere
- Codice di Condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro
- Framework di Data Protection
- Policy sull'utilizzo corretto e sicuro delle Risorse Digitali
- Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing
- Linee guida e procedura in materia di talent acquisition
- Sistema di Talent Management
- Inclusione lavorativa e pari opportunità delle persone in transizione di genere
- Policy per un'efficace inclusione delle persone con disabilità e/o esigenze specifiche legate all'apprendimento
- Linee guida e procedura in materia di politiche retributive e sistemi di incentivazione
- Sistemi di gestione

Strategia

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

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati alla forza lavoro propria** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

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

Il Gruppo FS, nell'ambito dell'informativa ai sensi dell'ESRS 2, ha incluso tutti i lavoratori propri che potrebbero subire impatti rilevanti, compresi quelli direttamente connessi alle operazioni proprie e alla catena del valore del Gruppo, anche attraverso i servizi offerti e i rapporti commerciali. Nello specifico, i dipendenti del Gruppo FS - operai, impiegati, quadri (middle manager) e dirigenti (senior manager ed executive) – e i lavoratori non dipendenti (persone che hanno contratti con l'impresa per l'offerta di manodopera, noti come lavoratori autonomi, e lavoratori messi a disposizione da imprese che esercitano principalmente attività di ricerca, selezione e fornitura di personale) rappresentano la tipologia di lavoratori soggetta agli impatti rilevanti individuati.
Gli impatti negativi a cui i suddetti stakeholder sono o potrebbero essere esposti sono connessi a singoli incidenti che possono verificarsi nell'esercizio delle attività di business (ad esempio, infortuni sul luogo di lavoro e violazioni di dati personali). Gli impatti positivi rilevanti, invece, derivano dalle attività e iniziative del Gruppo finalizzate a migliorare il benessere, l'ambiente lavorativo, lo sviluppo e la crescita professionale dei dipendenti.
Tra i rischi rilevanti derivanti dagli impatti negativi generati dall'impresa sulla forza lavoro propria si segnala quello relativo alla "Non conformità a normative, regolamenti o standard". Ad esempio, la mancata adozione e/o applicazione di best practice di sicurezza ICT può comportare perdita di integrità o confidenzialità dei dati con conseguente esposizione a effetti economici negativi in termini di multe e sanzioni.
Tra i rischi rilevanti derivanti da dipendenze dalla forza lavoro propria si segnala quello relativo alla "Carenza di figure professionali con competenze specialistiche o emergenti (key people)". Ad esempio, la crescente esigenza di professionalità in ambito digitale in grado di gestire le tecnologie emergenti (es. AI), o la crescente domanda di ingegneri e professionisti delle costruzioni che il mercato non riesce a soddisfare, possono determinare effetti economici negativi in termini di minore produttività del business.
La qualità dei risultati del Gruppo FS dipende fortemente dalle performance dei dipendenti. In questo contesto, una delle opportunità più rilevanti è la "Creazione di posti di lavoro e il miglioramento delle competenze nel contesto di una «transizione giusta»" riguardo alla forza lavoro propria. Tale approccio offre al Gruppo l'occasione di generare nuova occupazione e di rafforzare e aggiornare le competenze del personale, accompagnando i lavoratori nei processi di trasformazione tecnologica, digitale e ambientale attraverso investimenti in formazione,

riqualificazione e sviluppo professionale. I piani di transizione descritti ai sensi dell'ESRS E1 – Cambiamenti climatici non generano impatti rilevanti sulla forza lavoro propria.
Per quanto riguarda le operazioni a lavoro forzato o lavoro coatto e a lavoro minorile non si segnalano rischi rilevanti.
Per maggiori informazioni su come il Gruppo ha compreso il modo in cui i lavoratori con particolari caratteristiche e quelli che lavorano in particolari contesti o che svolgono determinate attività, possono essere maggiormente esposti a rischi, si rimanda al paragrafo Stakeholder management e processo di doppia rilevanza.
I rischi e le opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria non coinvolgono gruppi specifici ma tutti i lavoratori.

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS S1-1 - Politiche relative alla forza lavoro propria

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** che definisce gli indirizzi per la gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità rilevanti sulla forza lavoro propria.
Ferrovie dello Stato Italiane e le principali società del Gruppo dispongono di **Sistemi di Gestione sulla Salute e Sicurezza dei Lavoratori certificati** e, a partire dal 2025, anche di un **Sistema di Gestione per la parità di genere ai sensi della UNI/PdR 125:2022**.
Il Gruppo FS si è dotato di politiche specifiche, la **"Policy in materia di diversity, equality & inclusion"** e la **"Politica di Parità di Genere"**, volte a **eliminare la discriminazione, comprese le molestie, e a promuovere le pari opportunità e altre soluzioni a sostegno della diversità e dell'inclusione**; nella documentazione di Gruppo, incluso il Codice etico, sono specificamente contemplati i seguenti motivi di discriminazione: etnie, il colore della pelle, il sesso, l'orientamento sessuale, l'identità di genere, la disabilità, l'età, la religione, le opinioni politiche, l'ascendenza nazionale o l'estrazione sociale, nonché qualsiasi altra forma di discriminazione contemplata dalla normativa dell'UE e dal diritto nazionale.
Inoltre, sono state definite politiche specifiche in materia di politiche retributive e sistemi di incentivazione, per l'**inclusione lavorativa e le pari opportunità delle persone in transizione di genere**.
Il Gruppo ha inoltre assunto **specifici impegni per valorizzare la presenza delle donne all'interno della propria forza lavoro**:

- siamo membri della piattaforma, creata dalla Commissione Europea, **Women in Transport – EU Platform for Change** (requisito per aderire alla Piattaforma è avere delle best practice realizzate in favore del bilanciamento di genere da condividere con le altre organizzazioni aderenti, impegnate a migliorare l'occupazione femminile);
- abbiamo sottoscritto i **WEPs, Women's Empowerment Principles**, definiti da UN Women, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di gender equality, attraverso i quali si prefigge di valorizzare e promuovere la presenza e le pari opportunità delle donne rispetto al luogo di lavoro, il mercato e la comunità attraverso cui il Gruppo opera;
- abbiamo ottenuto la **Certificazione per la Parità di Genere** (UNI/PdR 125:2022) per le principali società del Gruppo.

Inoltre, dal 2017, il Gruppo FS aderisce al **network del Global Compact dell'ONU**, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business i 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione; tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, nel Codice Etico, nel Modello 231, nella Policy Anti-Corruption e nel Modello di Gestione Anti-Corruption. In particolare, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:

- sostenere e rispettare le disposizioni internazionali in materia di diritti umani[67];
- assicurare di non essere corresponsabile nell'abuso delle norme in materia di diritti umani.

Per questo, così come richiamato all'interno del **Codice etico**, il Gruppo si impegna a promuovere «la creazione di ambienti di lavoro rispettosi e collaborativi reprimendo ogni forma di molestia; politiche rivolte al benessere psico-fisico del personale, ricercando una integrazione tra le esigenze di lavoro e quelle personali e familiari; il rifiuto dello sfruttamento del lavoro anche e, soprattutto, quello minorile, la non tolleranza di alcuna forma di lavoro irregolare e l'impegno a garantire un trattamento normativo e retributivo equo, basato su criteri di merito e di competenza, senza discriminazione alcuna...». Per le informazioni riguardo le principali misure volte a garantire la protezione dei dati di clienti, dipendenti, fornitori e altri soggetti terzi si rimanda al paragrafo *Data Protection Department* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.
Infine, in un contesto di business complesso e strategico come quello in cui opera il nostro Gruppo, la visione e i valori che guidano la leadership nel percorso di crescita e trasformazione aziendale rivestono un ruolo cruciale.
È per questo che nel 2025 è nato il **Manifesto della Leadership del Gruppo FS**, frutto di un lavoro di riflessione, condivisione e progettualità comune fra i top manager del Gruppo FS che si propone di essere una leva di accelerazione nel processo di evoluzione culturale della nostra azienda, pensato per ispirare, orientare e

67. Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite (UDHR), Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo, Dichiarazione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) sui Principi e Diritti Fondamentali nel Lavoro, Patto Internazionale sui Diritti Civili e Politici (ICCPR), Patto Internazionale sui Diritti Economici, Sociali e Culturali (ICESCR), Linee Guida OCSE per le Imprese Multinazionali, Principi Guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani (UNGPs) e i 10 Principi del Global Compact delle Nazioni Unite.

rafforzare pensieri e comportamenti di tutte le persone. Al centro del Manifesto tre valori fondamentali: integrità, coraggio e responsabilità. Principi che orientano le scelte industriali e strategiche del Gruppo, ma anche le azioni degli uomini e delle donne che ne sono la componente più preziosa. Il Manifesto, infatti, descrive una visione che riconosce l'impresa come una comunità di persone unite da obiettivi e valori condivisi. Il Gruppo FS fonda la propria azione, oltre che sui tre valori, su cinque sfide importanti: la collaborazione, la competenza, il cambiamento, la cura e la coerenza, cinque sfide che costruiscono un'identità aziendale forte, coerente, compatta ed orientata al futuro.

ESRS S1-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Come indicato nella Politica di Sostenibilità, il Gruppo si impegna nell'attivazione di processi sistematici di coinvolgimento per i propri stakeholder. I processi generali per il coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti rilevanti, effettivi e potenziali, sulla forza lavoro propria avviene attraverso diverse iniziative, come ad esempio workshop e seminari per discutere e sviluppare nuove idee e soluzioni, sondaggi e feedback per raccogliere opinioni e suggerimenti dai dipendenti, gruppi di lavoro per affrontare specifiche tematiche operative e strategiche o attraverso la formazione continua per aggiornare le competenze e migliorare le performance.
La frequenza del coinvolgimento varia a seconda delle attività, ad esempio:

- sondaggi e feedback vengono raccolti regolarmente, con cadenza annuale o biennale;
- gruppi di lavoro sono attivi in modo continuativo, con incontri settimanali o mensili;
- la formazione è offerta su base continua, con sessioni programmate durante tutto l'anno, sia in presenza che online, focalizzate su tematiche specifiche come la salute e sicurezza sul lavoro;
- eventi come i Safety Day e gli spettacoli teatrali itineranti, organizzati per sensibilizzare e coinvolgere i dipendenti su queste tematiche.

Sul tema della parità di genere, il Contratto Aziendale di Gruppo FS prevede i Comitati per le Pari Opportunità (CPO), composti da rappresentanti delle organizzazioni sindacali e da referenti aziendali. Questi comitati, articolati in un CPO nazionale e 15 CPO regionali, hanno il compito di promuovere, stimolare e proporre misure volte a favorire l'occupazione femminile, lo sviluppo e la formazione, anche in ruoli connessi alle nuove tecnologie. Inoltre, si occupano di facilitare il reinserimento delle lavoratrici dopo l'assenza per maternità e di sensibilizzare sul fenomeno della violenza sulle donne, nonché di prevenire le molestie nei luoghi di lavoro. I CPO si riuniscono mediamente ogni 2-3 mesi o quando ci sono campagne e iniziative da lanciare. Inoltre, nell'ambito del sistema di gestione per la parità di genere, è stato istituito il Comitato guida Parità di genere del Gruppo FS a cui è affidato il compito di garantire la definizione della politica per la Parità di Genere e assicurarne l'efficace adozione e la continua applicazione.
La responsabilità operativa per assicurare il coinvolgimento della forza lavoro e l'orientamento dei risultati riguarda le strutture governate dai Responsabili delle Risorse Umane della Capogruppo (anche con il ruolo di indirizzo e coordinamento per la famiglia professionale di Gruppo) e delle diverse società controllate. Questo ruolo è cruciale per coordinare le iniziative di coinvolgimento in modo da assicurare che siano allineate con gli obiettivi strategici dell'azienda. Il monitoraggio e la valutazione dei feedback identificano le aree di miglioramento per l'implementazione di ulteriori attività per promuovere e diffondere una cultura aziendale inclusiva che valorizzi il contributo di tutti i dipendenti e favorisca la collaborazione.
Per quanto riguarda accordi tra impresa e rappresentanti dei lavoratori, nel Gruppo vigono **accordi formali con le Organizzazioni sindacali** (OO.SS.) sulla salute e sicurezza del lavoro che intendono promuovere interventi tesi a favorire lo sviluppo della cultura della sicurezza e della prevenzione tra i lavoratori, attraverso il tempestivo aggiornamento della formazione dei dipendenti anche per effetto dell'introduzione di nuove apparecchiature o nuove tecnologie.
Per maggiori informazioni sulle Relazioni Industriali, si rimanda al paragrafo *ESRS S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale*.

ESRS S1-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

Il Gruppo FS ha implementato **processi specifici per gestire gli impatti negativi sui lavoratori propri**. In particolare, per quanto riguarda la salute e la sicurezza e ambienti di lavoro, sono state implementate misure per la prevenzione e gestione degli incidenti sul lavoro, la sorveglianza sanitaria e i programmi di formazione continua, al fine di garantire un ambiente di lavoro sicuro e salubre. Inoltre, in materia di protezione dei dati, il Gruppo FS ha adottato un Framework di Data Protection che include misure per la classificazione e la protezione della riservatezza delle informazioni.
I **canali** messi a disposizione dal Gruppo FS alla forza lavoro propria per esprimere preoccupazioni sono i seguenti:

- **Whistleblowing**: strumento per la ricezione e gestione delle segnalazioni relative a violazioni aventi a oggetto fatti riferibili a persone del Gruppo FS o a terzi, secondo quanto prescritto dalla **Procedura per la Gestione delle segnalazioni**. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al paragrafo Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing della Relazione

sul governo societario e gli assetti proprietari;

- **Comitato etico**: come indicato nel Codice Etico del Gruppo, è prevista la possibilità di rivolgersi al Comitato Etico della società di appartenenza per domande, dubbi e chiarimenti circa il significato e l'applicazione del Codice Etico utilizzando i seguenti canali: posta elettronica, posta ordinaria, altri strumenti di comunicazione messi a disposizione dalla società. Il Comitato tratta le richieste ricevute in modo serio, equo e rapido;
- **Consigliera di Fiducia**: figura terza e super partes prevista dal Codice contro le molestie sessuali nei luoghi di lavoro di Gruppo. Le lavoratrici e i lavoratori che si ritengono vittime di molestie sessuali possono rivolgersi a questa figura - via posta elettronica, telefono o sportello di ascolto fisso - per ricevere consulenza e assistenza nella procedura, sia informale che formale, prevista per la risoluzione della problematica;
- **Welly**: strumento dedicato alla raccolta di suggerimenti e proposte da parte dei dipendenti per migliorare l'ambiente di lavoro all'interno del Gruppo. È accessibile tramite la intranet aziendale interna **WE** e la piattaforma interna **WEshare**. Le informazioni raccolte vengono inoltrate ai responsabili competenti per le opportune valutazioni e azioni;
- **Seminari We Care**: rappresentano un ulteriore strumento di coinvolgimento, offrendo uno spazio aperto alle richieste e domande dei dipendenti. Questi seminari sono progettati sulla base dei temi di interesse emersi dalle sessioni precedenti, garantendo così che le esigenze dei partecipanti siano sempre al centro dell'attenzione;
- **Community sulla intranet aziendale** (WE): spazi digitali focalizzati su temi strategici per il Gruppo FS (quali la diversità, equità e inclusione e il benessere dei dipendenti) e che permettono di condividere aggiornamenti aziendali e di raccogliere spunti, suggerimenti e preoccupazioni da parte dei dipendenti iscritti, favorendo così un dialogo continuo e costruttivo.

Vi sono inoltre canali esterni, non gestiti direttamente dal Gruppo, a cui la forza lavoro può rivolgersi:

- **Sindacati:** come sancito dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, le lavoratrici e i lavoratori che ritengono che il datore di lavoro non rispetti i loro diritti contrattuali e sindacali possono rivolgersi a un'organizzazione sindacale per tutela e assistenza;
- **Punti di contatto nazionali:** tutti i Paesi che hanno aderito alle Linee Guida OCSE per le imprese multinazionali sulla condotta responsabile d'impresa devono istituire un Punto di Contatto Nazionale (NCP), il cui mandato è la promozione delle suddette Linee Guida e relativa guida sulla due diligence, e trattare i casi come meccanismo non giudiziario di reclamo.

Per approfondimenti in merito ai processi per porre rimedio agli impatti negativi rilevanti sui lavoratori propri, nonché le eventuali modalità impiegate per valutare l'efficacia di tale rimedio, si rimanda alle informative specifiche riportate nei successivi paragrafi *ESRS S1-4 - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni* e *ESRS S1-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti.*

ESRS S1-4 - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S1-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

A seguito dell'aggiornamento del Piano di Sostenibilità, è stato ridefinito il target relativo all'azzeramento degli infortuni mortali sul lavoro dei dipendenti, divenuto una ambizione collegata a **iniziative strutturate di formazione** e **sensibilizzazione** in ambito **salute e sicurezza**, al fine di migliorare l'allineamento tra visione di lungo periodo, iniziative pianificate e capacità di attuazione. Questo collegamento è giustificato dal fatto che la formazione è riconosciuta come leva prioritaria per diffondere comportamenti consapevoli e promuovere la cultura della sicurezza. In questo contesto, è stato definito un target specifico che prevede il coinvolgimento del 100% delle società del Gruppo in iniziative dedicate – quali, ad esempio, il Safety Day – con l'obiettivo di raggiungere questo traguardo entro il 2029.
Nell'ambito dei processi di **talent management**, si è ritenuto opportuno sospendere il target relativo alle **persone di età inferiore ai 40 anni coinvolte nei succession plan senior manager**, in quanto divenuta prassi consolidata, stabilmente integrata nelle logiche di gestione dei talenti del Gruppo e parte delle pratiche organizzative correnti. Nel corso degli ultimi cicli, l'attenzione alla diversificazione generazionale è stata, infatti, progressivamente incorporata nelle linee guida, negli strumenti di valutazione e nei calibration meeting, divenendo un criterio ordinario e sistematico nella definizione delle proposte di successione. Inoltre, al fine di allineare le tempistiche al Piano industriale 2026-2030, i target relativi alle misure di welfare aziendale, l'incremento delle donne in ruoli manageriali e il coinvolgimento dei dipendenti in piano di apprendimento individuali sono stati rimodulati di un anno rispetto al precedente termine.

Di seguito sono riportate le **azioni intraprese, programmate o già in corso** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base	Stato	Valori 2024
• Protocollo Inail-FS per la salute e la sicurezza sul lavoro • Safety Day • Formazione continua generale e tecnica in materia di salute e sicurezza per i lavoratori a seconda della propria mansione specifica • Attività di sensibilizzazione sui temi di salute e sicurezza • Mantenimento dei Sistemi di gestione della sicurezza sul lavoro		100% società del Gruppo coinvolte in iniziative di formazione e sensibilizzazione (e.g. Safety Day) sulla cultura della sicurezza al 2029	N.A.	In corso	N.A.
• Incremento del paniere di beni e servizi di welfare a disposizione delle persone • Sviluppo di iniziative di welfare aziendale che soddisfino i bisogni specifici e diversificati delle persone, anche attraverso un incremento del budget dedicato • Utilizzo di un numero sempre maggiore e diversificato di strumenti per la diffusione e la promozione del welfare aziendale (es. pillole formative, webinar, survey, incontri in presenza negli impianti del Gruppo FS)		85% utenti fruitori servizi welfare entro il 2030	N.A.	In corso	84%
• Feedback sui dati 2024 a tutti i manager di Gruppo ed esplicitazione degli obiettivi di crescita del target; disclaimer a sistema sul rispetto delle percentuali di genere nell'individuazione dei successori; gestione dei calibration meeting per l'individuazione delle persone in crescita anche con criteri di gender mix		>33% donne in ruoli manageriali entro il 2030	N.A.	In corso	32,6%
• Revisione del Sistema Professionale in ottica gender neutral per i ruoli di business; mappatura trasversale delle competenze DEI (Diversity, Equity & Inclusion) correlate a ruoli, layer organizzativi e famiglie professionali; Avvio delle progettazioni e delivery dei percorsi formativi con integrato lo sviluppo delle competenze DEI		50% popolazione aziendale coinvolta in formazione sulle tematiche DEI entro il 2027	N.A.	In corso	27%
• Sensibilizzazione verso manager e collaboratori sulla centralità del Piano di apprendimento; monitoraggio dell'avanzamento nella produzione degli stessi; azioni di recovery sia massive che ad hoc		70% persone con piani di apprendimento individuali entro il 2030	N.A.	In corso	54%

Legenda

Gruppo FS | Catena del valore | Infrastruttura - Ferrovia | Infrastruttura - Strade | Trasporto - Passeggeri | Trasporto - Merci | Altri servizi | Contribuzione ai SDGs

Valori 2025	SDGs (Agenda 2030)	Note metodologiche
83% società del Gruppo coinvolte in iniziative di formazione e sensibiliz-zazione	3 8	
93%	4 5 8 10	Il perimetro del target riguarda le società del Gruppo che applicano il CCNL Mobilità/ Area AF e il Contratto Aziendale di Gruppo FS: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, FS Engineering SpA, FS Sistemi Urbani SpA, Italcertifer SpA, FS Logistix SpA, Mercitalia Rail Srl., FSTechnology SpA, Trenitalia-Tper S.c.a.r.l., Crew Srl., FS International SpA, Terminali Italia Srl., FS Security SpA, FS Treni Turistici Italiani Srl., FS Park SpA e Fondazione FS Italiane.
33,3%	3 8	Il perimetro del target riguarda le seguenti società: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, FS Engineering SpA, FS Sistemi Urbani SpA, FS Logistix SpA, Mercitalia Rail Srl., Mercitalia Intermodal SpA, Busitalia Veneto SpA, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Terminali Italia Srl., Italcertifer SpA, FSTechnology SpA e Cremonesi Workshop.
44%	3 8	Il perimetro del target riguarda le seguenti società: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Ferservizi SpA, FS Sistemi Urbani SpA, FSTechnology SpA, FS Engineering SpA, FS Logistix SpA, Mercitalia Rail Srl., RFI SpA e Trenitalia SpA.
62%	3 8	Il perimetro del target riguarda le seguenti società: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, FS Engineering SpA, FS Sistemi Urbani SpA, FS Logistix SpA, Mercitalia Rail Srl., Mercitalia Intermodal SpA, Busitalia Veneto SpA, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Terminali Italia Srl., Italcertifer SpA, FSTechnology SpA e Cremonesi Workshop.

Metriche

ESRS S1-6 – Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

La forza lavoro propria del Gruppo è composta da diverse tipologie di lavoratori, dipendenti e non dipendenti. Le principali categorie sono le seguenti:

- **Dipendenti:** operai, impiegati, quadri e dirigenti di FS SpA e delle società controllate;
- **Lavoratori autonomi:** lavoratori che operano in modo indipendente e non sono direttamente impiegati dal Gruppo FS. Questa categoria include, ad esempio, consulenti e professionisti che forniscono servizi specifici su base contrattuale;
- **Lavoratori messi a disposizione da imprese terze:** lavoratori forniti da aziende esterne che si occupano principalmente di attività di ricerca, selezione e fornitura di personale. Questi lavoratori possono essere impiegati in vari ruoli all'interno del Gruppo FS, a seconda delle necessità operative.

Al 31 dicembre 2025 sono **96.841** le persone del Gruppo FS, in prevalenza sul territorio italiano, oltre l'**86%**, e con una percentuale di **presenza femminile pari a circa il 22%**.

Dipendenti suddivisi per genere e paese (in numero di persone)	2025	2024	Variazione	%
Uomini	75.584	75.652	(68)	-0,1%
Donne	21.257	20.683	574	+2,8%
Altro	-	-	-	-
Non comunicato	-	-	-	-
Totale dipendenti	**96.841**	**96.335**	**506**	**+0,5%**
- di cui Italia	83.659	81.762	1.897	+2,3%
- di cui Estero	13.182	14.573	(1.391)	-9,5%

Dipendenti in base al tipo di contratto, suddivisi per genere (in numero di persone)	2025	2024	Variazione	%
Contratti a tempo indeterminato	**93.702**	**91.666**	**2.036**	**+2,2%**
– di cui donne	20.432	19.528	904	+4,6%
– di cui uomini	73.270	72.138	1.132	+1,6%
– di cui altro	-	-	-	-
– di cui non comunicato	-	-	-	-
Contratti a tempo determinato	**3.139**	**4.669**	**(1.530)**	**-32,8%**
– di cui donne	825	1.155	(330)	-28,6%
– di cui uomini	2.314	3.514	(1.200)	-34,1%
– di cui altro	-	-	-	-
– di cui non comunicato	-	-	-	-
Contratti a orario variabile	**-**	**-**	**-**	**-**
– di cui donne	-	-	-	-
– di cui uomini	-	-	-	-
– di cui altro	-	-	-	-
– di cui non comunicato	-	-	-	-

Dipendenti in base al tipo di contratto, suddivisi per regione (in numero di persone)	2025	2024	Variazione	%
Contratti a tempo indeterminato	**93.702**	**91.666**	**2.036**	**+2,2%**
di cui Italia	82.950	81.052	1.898	+2,3%
– Nord	31.489	31.051	438	+1,4%
– Centro	28.347	27.495	852	+3,1%
– Sud e isole	23.114	22.506	608	+2,7%
Di cui Estero	10.752	10.614	138	+1,3%
Contratti a tempo determinato	**3.139**	**4.669**	**(1.530)**	**-32,8%**
di cui Italia	709	710	(1)	-0,1%
– Nord	156	133	23	+17,3%
– Centro	98	120	(22)	-18,3%
– Sud e isole	455	457	(2)	-0,4%
Di cui Estero	**2.430**	**3.959**	**(1.529)**	**-38,6%**
Contratti a orario variabile	-	-	-	-
di cui Italia	-	-	-	-
– Nord	-	-	-	-
– Centro	-	-	-	-
– Sud e isole	-	-	-	-
Di cui Estero	-	-	-	-

Proseguendo nel percorso di ricambio generazionale, nel 2025 sono state effettuate **8.515** assunzioni da mercato, a fronte di **6.362 dipendenti che hanno lasciato il Gruppo**, con un **tasso di avvicendamento dei dipendenti del 6,7%**.

Variazioni alla consistenza	2025	2024	Variazione	%
Assunzioni	8.515	9.736	(1.221)	-12,5%
Cessazioni	6.362	6.374	(12)	-0,2%
Tasso di avvicendamento	6,7%	6,9%	-0,2 p.p.	-

Il tasso di avvicendamento dei dipendenti è stato calcolato sulle consistenze medie.
I dati relativi alle consistenze della forza lavoro propria sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione dei dati relativi alla forza lavoro propria.

Come riscontrabile nelle note integrative del Bilancio Consolidato di Gruppo, il costo del personale risulta l'importo più rappresentativo delle consistenze della forza lavoro propria.

ESRS S1-7 – Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa

I lavoratori non dipendenti del Gruppo FS includono persone che hanno contratti con l'impresa per l'offerta di manodopera, noti come lavoratori autonomi, e lavoratori messi a disposizione da imprese che esercitano principalmente attività di ricerca, selezione e fornitura di personale. Questi lavoratori svolgono una varietà di ruoli e compiti all'interno del Gruppo FS, contribuendo in modo significativo alle operazioni quotidiane e ai progetti speciali.

	2025	2024	Variazione	%
Lavoratori non dipendenti (in numero di persone)	2.166	1.986	180	+9,1

I dati relativi alle consistenze dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro.

ESRS S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

Il Gruppo FS attribuisce grande importanza alla contrattazione collettiva e al dialogo sociale, riconoscendo il loro ruolo fondamentale nel promuovere relazioni industriali equilibrate e nel garantire condizioni

di lavoro dignitose per tutti i dipendenti. Il Gruppo si impegna nel mantenere un dialogo costruttivo con le organizzazioni sindacali, al fine di affrontare congiuntamente le sfide del settore e promuovere il benessere dei lavoratori. Questo approccio si riflette in una copertura estesa della contrattazione collettiva, che assicura ai dipendenti una rappresentanza efficace e la tutela dei loro diritti.

In tale contesto, le decisioni e le attività del Gruppo e delle sue società sono orientate dalla forza lavoro tramite il coinvolgimento delle rappresentanze sindacali attraverso le quali l'impresa raccoglie le informazioni e indicazioni relative ai bisogni dei lavoratori, nonché alle relative aspettative.

Copertura della contrattazione collettiva		Dialogo sociale
Tasso di copertura	**Lavoratori dipendenti – SEE (per i paesi con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)**	**Rappresentanza sul luogo di lavoro (soltanto SEE) (per i paesi con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)**
0-19%		
20-39%		
40-59%		
60-79%		
80-100%	Italia	Italia

La percentuale del totale dei dipendenti del Gruppo coperti da contratti collettivi nel 2025 è pari al **97%** (per le Società FS Saudi Arabia, Rom Rail, Trenitalia UK ed Exploris, il dato è stato stimato utilizzando la percentuale di copertura del Gruppo); non è presente l'informativa relativa ai lavoratori dipendenti coperti da contrattazione collettiva al di fuori dello Spazio economico europeo (SEE) in quanto non applicabile.

Non esistono attualmente accordi con la forza lavoro propria per la rappresentanza da parte di un Comitato Aziendale Europeo (CAE), di un Comitato Aziendale di una Società Europea (SE) o di un Comitato Aziendale di una Società Cooperativa Europea (SCE).
Il CCNL della Mobilità/Area Attività Ferroviarie prevede, all'art. 14, disposizioni in materia di costituzione dei CAE, in linea con la normativa vigente, secondo cui l'eventuale istituzione dovrebbe avvenire a livello di Gruppo. L'iniziativa può essere assunta sia dalla Società sia dalle Organizzazioni Sindacali ma, ad oggi, tale richiesta non è mai stata avanzata né discussa negli incontri sindacali.

ESRS S1-9 – Metriche della diversità

Il Gruppo considera la diversità come un valore da riconoscere, comprendere e valorizzare. S'impegna per creare ambienti di lavoro aperti e inclusivi, nella convinzione che la diversità che ciascun individuo rappresenta sia fonte di benessere organizzativo e vantaggio competitivo per l'azienda.
Il Gruppo FS ha definito come "Alta Dirigenza" la categoria professionale dirigenti che include "senior manager" ed "executive". Nel 2025, il Gruppo conta **1.302 dirigenti** (+92 rispetto al 2024), di cui 936 uomini (71,9%) e 366 donne (28,1%).

Distribuzione dei dipendenti per fascia di età	2025	2024	Variazione	%
meno di 30 anni	23.734	23.958	(224)	-0,9%
fra i 30 e i 50 anni	45.342	44.164	1.178	+2,7%
oltre 50 anni	27.765	28.213	(448)	-1,6%
Totale	**96.841**	**96.335**	**506**	**+0,5%**

ESRS S1-10 – Salari adeguati

Il Gruppo FS adotta un approccio trasparente e strutturato nella gestione delle politiche salariali, assicurando che le retribuzioni siano competitive e rispondenti alle esigenze dei dipendenti.
I Contratti Collettivi Nazionali (CCNL) costituiscono la normativa collettiva di riferimento per il personale dipendente delle Società, atta a garantire le tutele più adeguate in materia di lavoro, diritti sindacali e delle persone nel rispetto delle vigenti leggi e riconoscendo anche benefici e agevolazioni ulteriori finalizzate a rafforzare ulteriormente dette tutele.
Inoltre, garantiscono a tutti i dipendenti delle Società un salario adeguato, in linea con i parametri di rifermento applicabili nei singoli paesi.
Per i dipendenti non coperti da CCNL, i salari sono in linea con i parametri di riferimento a livello di mercato e vengono utilizzati strumenti di benchmarking esterni per garantire una retribuzione equa e adeguata.

Il sistema di retribuzione dei dirigenti del Gruppo FS è strutturato al fine di assicurare la coerenza del livello

retributivo interno (equità interna) rispetto ai diversi ruoli organizzativi e per garantire competitività e allineamento con le migliori pratiche di mercato. La retribuzione è composta da una parte fissa e una parte variabile. La parte fissa è determinata in base al ruolo e alle responsabilità del dirigente, mentre la parte variabile è legata al raggiungimento di obiettivi specifici, sia individuali che aziendali. Gli obiettivi possono includere performance finanziarie, operative e di sostenibilità. I provvedimenti di adeguamento retributivo sono mirati a supportare le politiche interne di gestione e di sviluppo nonché di valorizzazione del personale al fine di accrescerne il senso di appartenenza e la motivazione nel tempo.
Per il restante personale l'architettura retributiva fa riferimento a quanto previsto dal CCNL. Sono previsti eventuali interventi di incremento retributivo e riconoscimenti di premi (una tantum) a carattere straordinario. Inoltre, per il personale quadro responsabile di unità organizzative di microstruttura di elevata rilevanza per la missione aziendale e per il raggiungimento delle principali finalità del Gruppo, è previsto un sistema di incentivazione in linea con quello definito per il personale dirigente.

ESRS S1-11 – Protezione sociale

Il Gruppo FS garantisce ai propri dipendenti una protezione sociale completa, sia attraverso programmi pubblici che mediante prestazioni offerte dalle proprie società. Queste misure mirano a tutelare i lavoratori dalla perdita di reddito in occasione di eventi significativi della vita, quali malattia, disoccupazione, infortunio sul lavoro, disabilità acquisita, congedo parentale e pensionamento.
Oltre alle tutele previdenziali, il Gruppo FS promuove un sistema di **welfare aziendale** volto a migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori. Questo impegno si concretizza in iniziative che facilitano il bilanciamento tra vita professionale e privata, rispondendo alle necessità quotidiane dei dipendenti.

Il Piano welfare del Gruppo FS pone al centro le persone, dedicando particolare attenzione alle necessità individuali attraverso iniziative di welfare dedicate al sostegno alla famiglia, alla mobilità sostenibile e alle esigenze legate alla cura, al benessere, al tempo libero e alla promozione della salute.
Le iniziative principali includono:

- **Sostegno alla famiglia:** contributo per le spese sostenute dai dipendenti per i propri familiari;
- **Sussidio per figli diversamente abili:** contributo per i dipendenti con figli con disabilità;
- **Work-life balance:** contributo per servizi di welfare per il tempo libero e per altre spese, quali libri e tecnologia;
- **Benessere psicologico:** contributo destinato a prestazioni per la tutela del benessere delle persone;
- **Mobilità sostenibile:** rimborso dell'abbonamento del trasporto pubblico locale;
- **Previdenza complementare:** contributo destinato al Fondo di previdenza complementare Eurofer e un ulteriore contributo aziendale del 2% della retribuzione;
- **Assistenza sanitaria integrativa:** contributo per un piano di assistenza sanitaria che comprende molteplici prestazioni sanitarie;
- **Prevenzione della salute:** accesso a check-up gratuiti presso le strutture territoriali della Direzione Sanità di RFI.

ESRS S1-12 – Persone con disabilità

Il Gruppo FS è impegnato a garantire un ambiente di lavoro inclusivo, equo e accessibile, promuovendo la piena valorizzazione delle diversità, con particolare attenzione alle persone con disabilità.

Nel 2025, la percentuale di dipendenti con disabilità è stata pari al **2,19%** della forza lavoro del Gruppo (il dato registrato nel 2024 è stato pari a 2,1%). La percentuale dei dipendenti con disabilità è stata calcolata sul totale delle consistenze a fine periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro.

ESRS S1-13 – Metriche di formazione e sviluppo delle competenze

Il Gruppo FS valorizza la formazione e promuove l'apprendimento continuo tra le persone per migliorare le competenze tecniche e manageriali, alimentare la curiosità e la ricerca, e creare opportunità di sviluppo e motivazione personale.
Ferrovie dello Stato Italiane offre programmi di Induction per neoassunti laureati, corsi di Leadership per categorie in sviluppo, e formazione tecnico-specialistica per le community interne. Le società del Gruppo gestiscono la formazione tecnico-specialistica, comportamentale e normativa obbligatoria nei processi aziendali.
A novembre 2025, è stata presentata la **Scuola FS**, la prima Corporate Academy di FS nata con l'obiettivo di favorire l'apprendimento collettivo, promuovere l'innovazione dei ruoli e dei mestieri e diffondere una cultura aziendale aperta e inclusiva.
Il Gruppo FS è inoltre impegnato nello sviluppo delle competenze delle persone attraverso l'applicazione del **Sistema di Talent Management** - definito **con l'obiettivo di alimentare, sostenere ed evolvere l'eccellenza manageriale del Gruppo**, attraverso un sistema integrato di responsabilità, processi e strumenti in grado di scoprire, ingaggiare, sviluppare i talenti in tutte le società del Gruppo - **che prevede le seguenti componenti cicliche annuali**:

- **Performance Development**, processo che comprende la somministrazione dei questionari di

feedback per *manager* ed *employee*, lo svolgimento di colloqui strutturati di feedback e la costruzione dei piani di apprendimento individuali;
- **People Review**, ovvero la calibrazione da parte dei manager delle performance e della "sviluppabilità" dei collaboratori;
- **Succession Planning**, con il consolidamento dei Piani di successione delle posizioni organizzative da *middle, senior ed executive manager*;
- **Talent Pooling**, ovvero l'insieme dei Programmi di accelerazione, alta formazione e sviluppo al quale accedono le persone che sono state individuate come potenziali successori per specifiche posizioni organizzative.

In aggiunta al processo di "sviluppo" sopra descritto e che dà luogo ad azioni di formazione e/o di sviluppo professionale e/o di carriera, è **previsto un processo di assegnazione e valutazione di obiettivi** che rappresentano i traguardi annuali, specifici, misurabili e rilevanti che le persone si propongono di raggiungere per migliorare le rispettive performance e contribuire ai risultati della società e del Gruppo.

Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	2025	2024*	Variazione	%
Percentuale di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera	35,2%	27,7%	N.A.	N.A.
di cui donne	9,5%	7,2%	N.A.	N.A.
di cui uomini	25,7%	20,5%	N.A.	N.A.
Percentuale di dipendenti che hanno ricevuto una revisione periodica delle prestazioni e dello sviluppo della carriera rispetto a quelle concordate dalla dirigenza	88,5%	21,2%	N.A.	N.A.
Numero medio di ore di formazione per dipendente	68,8	73,6	(5)	-6,5%
di cui donne	12,7	12,1	1	+4,8%
di cui uomini	56,2	61,4	(5)	-8,5%

NOTE METODOLOGICHE
Le percentuali di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera (Performance Development e processo di assegnazione e valutazione obiettivi) sono state calcolate in riferimento alla consistenza finale del Gruppo FS, mentre il numero medio di ore di formazione per dipendente è stato calcolato sulle consistenze medie di Gruppo.
*A seguito dell'aggiornamento del Sistema di Talent Management e delle relative modalità di rendicontazione, i dati 2025 non sono confrontabili con i valori dichiarati nell'anno precedente.

ESRS S1-14 – Metriche di salute e sicurezza

Il Gruppo FS è fortemente impegnato nella promozione di una cultura della sicurezza, garantendo standard elevati per la propria forza lavoro e per i viaggiatori e seguendo un approccio basato sul risk management e sulla prevenzione.

Metriche di salute e sicurezza	2025	2024	Variazione
Percentuale di lavoratori propri coperti da un sistema di gestione della salute e della sicurezza	94,8%	93%	+1,8 p.p.
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	4	5	(1)
di cui forza lavoro propria	-	3	(3)
di cui altri lavoratori che operano nei siti dell'impresa	4	2	2
Numero di infortuni sul lavoro registrabili della propria forza di lavoro	1.454	1.561	(107)
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili della propria forza di lavoro	10,3	11,2	(0,9)
Numero di malattie connesse al lavoro della propria forza di lavoro	276	128	148
Numero di giornate perdute a causa di lesioni e malattie connesse al lavoro della propria forza di lavoro	46.009	46.981	(972)

Le mansioni a maggior rischio di incidentalità e malattia professionale nel Gruppo FS rilevate dai Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) societari sono quelle legate all'attività di condotta, accompagnamento e manutenzione ferroviaria, l'autotrasporto, la vigilanza nelle stazioni e, per i ruoli amministrativi, rischi muscolo-scheletrici, stress da carico mentale ed esposizione prolungata ai videoterminali. Per quanto concerne le misure attuate dal Gruppo per garantire la sicurezza del personale viaggiante, si rimanda al paragrafo *Security*.

ESRS S1-15 – Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata

Nel Gruppo FS tutti i dipendenti hanno diritto a congedi per motivi familiari in virtù delle politiche sociali e dei contratti collettivi.

Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	2025	2024	Variazione
Percentuale di dipendenti che hanno usufruito di congedi per motivi familiari	22,8%	20,4%	+2,4 p.p.
di cui donne	5,8%	4,9%	+0,9 p.p.
di cui uomini	17,1%	15,5%	+1,6 p.p.

NOTE METODOLOGICHE
Per calcolare tali rapporti sono state usate le consistenze medie.

ESRS S1-16 – Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)

Nel Gruppo FS non esistono differenze salariali legate al genere. Eventuali differenze retributive medie tra donne e uomini sono riconducibili esclusivamente alle diverse posizioni professionali, alle diverse modalità prestative e alla responsabilità loro associata. È da considerare, ad esempio, che le donne sono meno presenti nei settori di esercizio e, di conseguenza, le retribuzioni medie rappresentate risentono di tale fattore (meno competenze accessorie per turni, lavoro festivo, lavoro notturno, ecc.).

Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	2025	2024	Variazione
Percentuale del divario retributivo di genere	5,67%	4,27%	+1,4 p.p.
Rapporto tra la remunerazione totale annua della persona che percepisce il salario più elevato e la remunerazione totale annua mediana di tutti i dipendenti (esclusa la persona con il salario più elevato)	13,90	15,85	(1,95)

NOTE METODOLOGICHE
Il divario retributivo di genere nel Gruppo FS è calcolato come la differenza tra i livelli retributivi medi corrisposti ai lavoratori di sesso femminile e a quelli di sesso maschile, espressa in percentuale rispetto al livello retributivo medio dei lavoratori di sesso maschile.

ESRS S1-17 – Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani

Il Gruppo FS, operando in conformità con la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e le Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) è impegnato nella promozione di ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrastando ogni forma di discriminazione o comportamento lesivo della dignità della persona e adottando misure efficaci per prevenire qualsiasi forma di lavoro irregolare.
Nel 2025, il Gruppo FS ha registrato **8 episodi di discriminazione** connessi al lavoro, comprese le molestie (-5 episodi rispetto al 2024). Per affrontare tali situazioni, sono state attivate procedure di accertamento attraverso inchieste interne e Commissioni di Inchiesta. A seguito delle verifiche, sono state adottate diverse azioni correttive, tra cui colloqui gestionali di sensibilizzazione, richiami, sospensioni dal servizio con privazione della retribuzione e, nei casi più gravi, licenziamenti.
Nel 2025, il Gruppo ha ricevuto **99** denunce attraverso i canali dedicati ai lavoratori per segnalare preoccupazioni, inclusi i meccanismi di reclamo e i punti di contatto nazionali per le imprese multinazionali dell'OCSE per le quali non sono state elargite ammende, sanzioni o risarcimenti derivanti da incidenti o denunce.
Nel corso dell'anno, inoltre, non si sono verificati incidenti gravi in materia di diritti umani legati alla forza lavoro propria.

ESRS S2 - LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Sub-topic ESRS rilevanti	I	R	O
Condizioni di lavoro	✓	✓	✓
Altri diritti connessi al lavoro	✓	✓	✓

Politiche e strumenti gestionali

- Codice etico
- Politica di Sostenibilità
- Linee generali sulla salute e sicurezza sul lavoro
- Policy in materia di diversity, equality & inclusion (Policy DEI)
- Politica di Parità di Genere
- Framework di Data Protection
- Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing
- Sistemi di gestione

Strategia

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

Il modo in cui le opinioni, gli interessi e i diritti dei **lavoratori nella catena del valore** orientano la strategia e il modello aziendale è descritto nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

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

Il Gruppo FS, nell'ambito dell'informativa ai sensi dell'ESRS 2, ha incluso tutti i lavoratori nella catena del valore che potrebbero subire impatti rilevanti, compresi quelli direttamente connessi a operazioni proprie e alla catena del valore del Gruppo, anche attraverso i servizi offerti e i rapporti commerciali dell'impresa.
I lavoratori che esercitano la propria attività presso le sedi del Gruppo e che lavorano per i fornitori rappresentano le tipologie di stakeholder soggette agli impatti rilevanti individuati; in particolare, gli appaltatori che operano presso i cantieri infrastrutturali del Gruppo rappresentano la tipologia di lavoratori non dipendenti maggiormente esposta a rischi, in considerazione della rilevanza che assume il tema della "sicurezza" nell'ambito del settore delle costruzioni.
In considerazione dei business caratteristici delle società del Gruppo e della localizzazione dei fornitori (oltre il 78% dei fornitori diretti con sede legale, che rappresentano circa il 90% dei costi sostenuti nel 2025 per beni, servizi e lavori), non sussistono rischi significativi di lavoro minorile, di lavoro forzato o coatto nella catena del valore.
Gli impatti negativi, a cui sono o potrebbero essere esposti i suddetti stakeholder, sono connessi a singoli incidenti che possono verificarsi nell'esercizio delle attività di business o nei rapporti commerciali.
Tra i rischi rilevanti derivanti dagli impatti negativi generati dall'impresa sui lavoratori nella catena del valore si segnala quello relativo a "Criticità nella realizzazione". Ad esempio, condizioni di salute e sicurezza non adeguate per i lavoratori della catena del valore che operano presso i siti del Gruppo possono far emergere problematiche di natura contrattuale, legate anche a una non chiara definizione di ruoli, responsabilità e standard operativi, con ricadute in termini di ritardi, inefficienze e difficoltà operative.
I rischi e le opportunità rilevanti non coinvolgono gruppi specifici, ma tutti i lavoratori, e sono dipendenti dalla catena del valore (a monte e a valle). Non emergono opportunità rilevanti derivanti dagli impatti generati o dalle dipendenze identificate lungo la catena del valore. Tra le opportunità rilevanti si evidenzia invece "Nuove forme di contributi e fondi pubblici", classificata nell'ambito degli altri fattori. In questo contesto, "altri fattori" si riferisce a condizioni esterne che non dipendono direttamente dagli impatti dell'impresa sui lavoratori né dalle sue dipendenze dalla manodopera della filiera, ma che derivano dall'evoluzione del quadro regolatorio e dei meccanismi di finanziamento pubblico connessi agli obiettivi europei e nazionali di sostenibilità. Garantire condizioni di lavoro sicure, eque e rispettose dei diritti fondamentali lungo tutta la filiera rafforza infatti la credibilità del Gruppo e la sua capacità di aderire ai requisiti previsti nei piani e nei programmi di investimento pubblico.
In tale ambito, l'accesso a nuove forme di contributi e fondi pubblici finalizzati alla transizione sostenibile del settore dei trasporti rappresenta un beneficio che discende dall'allineamento del Gruppo ai criteri e alle priorità delle politiche pubbliche, che premiano gli operatori in grado di dimostrare elevati standard sociali e di tutela dei lavoratori.
Per maggiori informazioni sul processo di individuazione e valutazione di **impatti, rischi e opportunità legati ai lavoratori nella catena del valore** e sulle modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale si rimanda al paragrafo Stakeholder management e processo di doppia rilevanza.

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS S2-1 - Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti sui lavoratori della catena del valore e le **Linee generali per il periodo 2022-2026** in cui sono definiti gli indirizzi e le aree di miglioramento su di cui il Gruppo FS focalizza il proprio impegno in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro.
I rapporti con i fornitori (inclusi collaboratori esterni, consulenti, intermediari, subappaltatori, subfornitori e più in generale tutti i soggetti coinvolti nella supply chain) e business partner sono orientati al **rispetto dei principi di onestà, integrità, imparzialità e ai valori della sostenibilità**.
Le azioni e i comportamenti del Gruppo sono orientati alla massima correttezza e legalità, escludendo favoritismi e operando solo con persone e imprese affidabili, onorabili e in possesso di una buona reputazione.
Per questo, così come richiamato all'interno del **Codice etico**, il Gruppo si impegna a:

- **incoraggiare** fornitori e business partner a promuovere il rispetto dei diritti umani e la tutela dell'ambiente;
- **rispettare e garantire** l'obbligo di riservatezza su informazioni, documenti e dati di cui veniamo a conoscenza;
- **non sfruttare** eventuali lacune contrattuali di informazioni nonché condizioni di debolezza economica.

I fornitori e business partner nei rapporti con le società del Gruppo sono chiamati a rispettare i valori e gli standard di comportamento contenuti nel Codice etico. A tal fine, questi devono assicurare la massima affidabilità, trasparenza, integrità e collaborazione nella gestione del rapporto con le società del Gruppo, garantendo informazioni veritiere e corrette e astenendosi dall'erogare servizi in presenza di situazioni di conflitto di interesse; devono inoltre **assicurare che le condizioni di lavoro al loro interno siano conformi a quanto richiesto dalla normativa di riferimento** (incluse le questioni relative alla **tratta degli esseri umani, il lavoro forzato o coatto e il lavoro minorile**).
Il Gruppo FS si è dotato di una **politica specifica** - la **"Policy in materia di diversity, equality & inclusion"** - volta a **eliminare la discriminazione, comprese le molestie, e a promuovere le pari opportunità e altre soluzioni a sostegno della diversità e dell'inclusione**.

ESRS S2-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

Come indicato nella Politica di Sostenibilità, il Gruppo si impegna nell'attivazione di processi sistematici di coinvolgimento per i propri stakeholder ed è responsabilità delle funzioni acquisti societarie, in collaborazione con le funzioni aziendali competenti per la materia (es. funzioni health&safety per la salute e sicurezza, funzioni human resource per gli aspetti legati alla diversità, ecc.) e dei responsabili dell'esecuzione dei singoli contratti, assicurare tale coinvolgimento, affinché possa rappresentare un input per orientare la strategia aziendale. Per garantire e monitorare il rispetto dei diritti dei lavoratori nella catena del valore, in particolare dei dipendenti delle imprese appaltatrici, è stato definito il **Protocollo di intesa** per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, che include tra gli obiettivi rilevanti la tutela dei principi di legalità e trasparenza, del lavoro, della salute, della sicurezza nei luoghi di lavoro e dell'ambiente, e prevede, altresì, la costituzione di un **Osservatorio sulla qualità del lavoro** negli appalti ferroviari che si riunisce, di norma, quadrimestralmente o a seguito di richiesta congiunta da parte delle Organizzazioni sindacali.

ESRS S2-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni

Come descritto in precedenza, Ferrovie dello Stato Italiane SpA adotta un **processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime)** riguardanti la Società inviate da Terzi o da Persone del Gruppo FS Italiane. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al paragrafo Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

ESRS S2-4 - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S2-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Per quanto riguarda le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate, si rimanda al paragrafo Informazioni sulla governance all'interno del quale sono stati inclusi anche i temi legati ai "lavoratori nella catena del valore" (gestiti nell'ambito del più ampio tema "Sostenibilità della catena di fornitura").

ESRS S3 - COMUNITÀ INTERESSATE

Sub-topic ESRS rilevanti / Tematiche entity specific	I	R	O
Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	✓	✓	✓
Diritti civili e politici delle comunità	✓		
Coesione sociale ⊕	✓		✓
Politiche e strumenti gestionali			
• Politica di Sostenibilità • Politica Ambientale • Sistemi di gestione			

⊕ Tematiche entity specific

Strategia

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

Il modo in cui le opinioni, gli interessi e i diritti delle **comunità interessate** orientano la strategia e il modello aziendale è descritto nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

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

Nel perimetro dell'informativa ai sensi dell'ESRS 2, il Gruppo FS ha incluso tutte le comunità potenzialmente interessate dagli impatti connessi alle proprie attività e alla catena del valore, includendo sia le comunità direttamente coinvolte nelle aree in cui si sviluppano infrastrutture ferroviarie e stradali o sono presenti asset, impianti di manutenzione e altri siti operativi, sia quelle raggiunge attraverso i servizi offerti e le relazioni commerciali.

Le attività del Gruppo FS – dalla progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture alla trasformazione delle stazioni in nodi intermodali e poli di attrazione, dalle iniziative di potenziamento del sistema di mobilità integrata ai programmi di rigenerazione urbana e degli asset non più funzionali all'esercizio – generano molteplici impatti positivi, favorendo lo sviluppo socio-economico, la riduzione dei divari territoriali e migliorando la qualità della vita delle comunità. A **tali attività, intrinsecamente parte della missione, del modello di business e dell'operatività ordinaria del Gruppo**, si affiancano **attività di accoglienza, inclusione e supporto sociale** che contribuiscono alla prevenzione dei divari sociali, e attività di valorizzazione del patrimonio storico, sociale e culturale per incentivare l'attrattività e la tutela dei territori.

Il Gruppo riconosce inoltre impatti negativi a cui sono o potrebbero essere esposte le comunità locali, in particolare connessi alla **tutela del paesaggio e all'identità dei territori attraversati**, che possono generare, ad esempio, **criticità nelle relazioni con gli stakeholder** o nella **realizzazione**, e che richiedono pertanto il **coinvolgimento attivo delle comunità nelle fasi di pianificazione, progettazione e valutazione degli interventi**. Tra le **opportunità più rilevanti correlate agli impatti positivi** che il Gruppo è in grado di generare, vi sono la **partecipazione ai sistemi territoriali** e la possibilità per le Comunità di fruire degli effetti di **nuove forme di partenariato con comunità, amministrazioni pubbliche e altre imprese**.

Un **approccio di engagement strutturato** e la **collaborazione con comunità, amministrazioni pubbliche, Terzo settore e altre imprese**, creano le condizioni per la realizzazione di progetti condivisi, per la partecipazione attiva e la coesione sociale delle comunità e, parallelamente, consentono di mitigare rischi operativi, sociali e ambientali, sostenendo la costruzione di comunità più resilienti, connesse e inclusive. Per maggiori informazioni sul processo di individuazione e valutazione di **impatti, rischi e opportunità legati alle comunità interessate** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale si rimanda al paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS S3-1 - Politiche relative alle comunità interessate

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti sulle comunità interessate, in coerenza con i Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, con la Dichiarazione dell'ILO sui principi e diritti fondamentali nel lavoro e con le Linee guida OCSE per le imprese multinazionali.

Tali impegni sono integrati nei sistemi di governance e di gestione del Gruppo e si concretizzano in misure atte a prevenire impatti negativi sulle comunità interessare attraverso la salvaguardia del patrimonio culturale e naturale, la tutela dell'incolumità delle persone e processi di engagement sistematici e partecipativi.

Per questo, così come richiamato all'interno del **Codice etico**, il Gruppo si impegna a:

- **rispettare e supportare le comunità**, anche

attraverso iniziative sociali e ambientali, nella convinzione che un loro sviluppo, non solo di tipo economico, contribuisca a creare valore anche per il Gruppo. Per questo programmiamo le nostre attività con responsabilità e attenzione ai diritti delle generazioni future, valutando gli impatti sia sul tessuto sociale sia sull'ambiente;
- **minimizzare gli impatti negativi e massimizzare gli impatti positivi** delle proprie attività sull'ambiente e sulla collettività, nonché a prevenire i rischi per le popolazioni e per l'ambiente.

ESRS S3-2 - Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

Come indicato nella Politica di Sostenibilità, il Gruppo si impegna nell'attivazione di processi sistematici di coinvolgimento dei propri stakeholder.
Al fine di gestire in modo efficace e responsabile i principali impatti che insistono sulle comunità interessate, il Gruppo FS promuove un coinvolgimento strutturato e continuativo dei principali stakeholder, collaborando con:
- la **comunità finanziaria** tramite, ad esempio, l'organizzazione di **incontri periodici** e **roadshow internazionali** in cui condivide la propria strategia di sostenibilità;
- la **comunità scientifica**, con cui prende parte a **tavoli di lavoro, progetti europei e internazionali**, collabora allo sviluppo di **progetti innovativi** e di promozione della ricerca applicata nel settore dei trasporti e stabilisce anche partnership per promuovere la formazione e lo sviluppo delle competenze nel settore dei trasporti;
- **enti e istituzioni**, la cui relazione è gestita con tavoli **tecnici e strumenti di monitoraggio**;
- **organizzazioni della società civile** che rivestono un ruolo centrale nel tradurre un progetto infrastrutturale in un **"progetto sociale"**, in cui i bisogni e le aspettative del territorio delineano la linea di azione lungo cui sviluppare il progetto. Il coinvolgimento è fondamentale per la corretta individuazione delle **priorità di investimento infrastrutturale**, al fine di assicurare adeguata risposta alle necessità espresse dalle istituzioni di governo, a livello sia nazionale sia locale, nonché alle esigenze evidenziate dalle imprese ferroviarie e di trasporto.

Rispetto allo sviluppo delle infrastrutture, sin dalla fase progettuale vengono attivati numerosi canali propedeutici allo svolgimento di successivi momenti di confronto formali, in ottemperanza a puntuali procedimenti di legge (es. **Conferenza dei Servizi, Dibattito Pubblico**, ect.) e a impegni volontari tra le parti (es. accordi, protocolli, intese, ecc.). In particolare, vengono dapprima individuate e condivise con le istituzioni le macro-esigenze territoriali e gli aspetti tecnici legati alla realizzazione dell'opera e quindi, insieme alle stesse istituzioni, vengono definite e attuate, in maniera congiunta e ove necessario, le più adeguate modalità di coinvolgimento della comunità locale.
Per approfondimenti riguardo i processi di coinvolgimento in merito agli impatti, si rimanda alle informative specifiche riportate nei successivi paragrafi *Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci, Supporto alle comunità, Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture* e *Tutela e valorizzazione del territorio*.

ESRS S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

Diversi sono i processi implementati dal Gruppo per porre rimedio agli impatti negativi e consentire di esprimere preoccupazioni alle comunità interessate tramite i quali è possibile interagire direttamente con i rappresentanti dell'azienda. Nel processo di **comunicazione partecipata**, infatti, lo scambio reciproco tra le parti interessate riveste un ruolo importante per **ridurre gli impatti negativi**.
L'istituto più rappresentativo – che garantisce un confronto trasparente e partecipato con il territorio per le **grandi opere di interesse generale che generano importanti impatti economici, sociali e ambientali** – è il **Dibattito Pubblico**, uno strumento di democrazia partecipativa che consente la massima inclusione di tutti gli stakeholder nella discussione e progettazione delle opere.
Il Dibattito Pubblico prevede incontri di informazione e discussione sull'opera e la raccolta di osservazioni e proposte di cittadini, associazioni e istituzioni atte a consentire al proponente l'opera di valutare in maniera più compiuta il progetto e di modificarlo/migliorarlo sulla base delle proposte pervenute.
Il Gruppo FS riconosce l'importanza del coinvolgimento degli stakeholder promuovendo un approccio attento, proattivo e trasparente, non soltanto attraverso **momenti di confronto istituzionali**, ma anche iniziative **specifiche di informazione, ascolto e coinvolgimento**.
Per approfondimenti riguardo tali processi e i risultati raccolti, si rimanda alle informative specifiche riportate nei successivi paragrafi *Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci, Supporto alle comunità, Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture* e *Tutela e valorizzazione del territorio*.

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Nell'ambito dell'aggiornamento del Piano di Sostenibilità,

il Gruppo ha rivisto le priorità e i modelli di intervento relativi ai servizi di supporto e reinserimento socio-lavorativo. In questo contesto, il target relativo all'incremento del numero di **Help Center e/o Centri Polifunzionali/di Ascolto** è stato sospeso, poiché la nuova strategia è maggiormente focalizzata sui temi della sicurezza e del reinserimento socio-lavorativo. Al termine di questo percorso sarà possibile definire nuovi impegni coerenti con il modello di intervento aggiornato. Inoltre, sono stati sospesi i target relativi all'avvicinamento delle studentesse a studi e professioni STEM, al volontariato d'impresa e alla trasformazione/cessione delle linee ferroviarie dismesse.

I restanti target rendicontati nel 2024 sono stati rivisti e riformulati al fine di assicurare una maggiore coerenza tra target, iniziative operative e tempistiche di realizzazione.

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per conseguire e/o prevenire, mitigare e porre rimedio gli impatti – rispettivamente positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e perseguire le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base
• Investimenti in acquisto, revamping e manutenzione del materiale rotabile (passeggeri e merci) e terminali logistici		2026-2030: 10.776 mln€ 2026-2035: 14.467 mln€	N.A.
• Incremento dei servizi intermodali attraverso collaborazioni tra operatori, per garantire un'esperienza di viaggio fluida e una customer experience più semplice grazie all'integrazione dei canali informativi e di vendita, digitali e fisici. In questo modo si contribuisce allo sviluppo sostenibile del Paese, offrendo servizi di mobilità collettiva capillari, accessibili e inclusivi — con attenzione alle fasce più vulnerabili — e rendendoli una reale alternativa competitiva all'uso del mezzo privato, favorendo lo shift modale verso il trasporto collettivo		+8% passeggeri che usufruiscono dei servizi intermodali (al 2035 vs 2024)	1.334.000 passeggeri (anno base 2024)
• Investimenti in infrastrutture ferroviarie e stradali in termini di trasformazione, mantenimento e sicurezza della rete, qualità del servizio e valorizzazione asset e competenze		2026-2030: 79.786 mln€ 2026-2035: 153.952 mln€	N.A.
• Piano Integrato Stazioni (PIS): interventi per il miglioramento dell'attrattività (stalli per TPL, taxi e sharing mobility; spazi per mobilità attiva - piste ciclabili, stalli bici; aree di sosta auto e punti di ricarica elettrica, ecc) e dell'accessibilità (innalzamento dei marciapiedi; installazione di ascensori e collegamenti verticali; percorsi tattili per ipovedenti e non vedenti; restyling e realizzazione di pensiline, adeguamento dei sistemi informativi visivi e sonori; razionalizzazione e potenziamento dell'illuminazione; ecc.) dell'area di stazione per rispondere all'esigenza di trasformare le stazioni in nodi di mobilità efficienti, inclusivi e funzionali		186 interventi (Attrattività) e 239 interventi (Accessibilità) del PIS nel periodo 2025-2030	N.A.
• Estensione circuito stazioni con sala BLU per coordinare i servizi di assistenza ai viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità (servizi PRM)		+65 stazioni/ fermate incluse nel circuito Sale Blu (al 2030 vs 2024)	N.A.
• Nuovi punti di accesso (fermate/stazioni) alla Rete Convenzionale		+64 fermate/ stazioni Rete Convenzionale (al 2030 vs 2024)	N.A.
• Fermate o stazioni con connessione potenziata al network AV		31 fermate/stazioni con connessione potenziata al network AV (2030)	N.A.
• Valorizzazione del patrimonio immobiliare attraverso progetti di rigenerazione e trasformazione urbana delle aree ferroviarie dismesse		+3,7 km^2 valorizzazione delle aree non funzionali all'esercizio ferroviario al 2030	N.A.
• Interventi su linee turistiche - Incremento km per treni turistici		196 km di linea riconvertiti ad uso turistico entro il 2030	

Legenda

Gruppo FS

Catena del valore

Infrastruttura - Ferrovia

Infrastruttura - Strade

Trasporto - Passeggeri

Trasporto - Merci

Altri servizi

Contribuzione ai SDGs

Stato	Valori 2024	Valori 2025	SDGs (Agenda 2030)	Note metodologiche
In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	2.013 mln €	8 9 10 11 12 17	
In corso	1.334.000 passeggeri	1.448.000 passeggeri	9 10 11	
In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	14.961 mln €	8 9 10 11 12 17	
In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	37 interventi (Attrattività) e 32 interventi (Accessibilità)	9 10 11	
In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	+15 stazioni/fermate incluse nel circuito Sale Blu	8 9 10 11 12 17	
In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	+3 fermate/stazioni Rete Convenzionale	8 9 10 11 12 17	
In corso	14	14	8 9 10 11 12 17	
In corso	535.000 mq	818.000 mq	13	
In corso	N.D. monitoraggio a partire dal 2025	149 km di linea riconvertiti ad uso turistico	8 9 10 11 12 17	

Mobilità sostenibile e integrata per viaggiatori e merci

ESRS S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

La nuova visione per le stazioni mette al centro i bisogni delle persone, riorganizza gli **spazi esterni** ampliando le superfici e migliorando l'accessibilità attraverso **interventi di design più inclusivi**, quali ad esempio i parcheggi rosa nei pressi della stazione destinati alle donne lavoratrici che fanno i turni notturni, l'introduzione di nuovi sistemi di illuminazione, di percorsi più accoglienti - in particolare i sottopassi - e la cura degli spazi esterni, accompagnati da un maggior presidio all'interno delle stazioni grazie anche all'estensione delle attività presenti quale ulteriore monitoraggio della sicurezza. In quest'ottica, la nuova stazione è protagonista di un progetto di mobilità integrata, hub di un sistema di **MaaS** (Mobility as a Service) - con spazi e servizi capaci di garantire il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro in maniera rapida, intuitiva e fluida - centro vitale della smart city, parte integrante del tessuto urbano nonché volano della riqualificazione di zone dismesse, marginali o poco attrattive. La dimensione della **relazione tra stazione e ambiente esterno** richiede lo sviluppo di azioni condivise, ovvero una stretta cooperazione tra RFI, istituzioni centrali ed enti locali, finalizzata a fare in modo che anche gli altri soggetti coinvolti nella catena del valore promuovano politiche convergenti e attuino azioni coerenti, necessarie per realizzare un ecosistema di mobilità urbana che valorizzi le connessioni con le stazioni. In tale ottica, risulta rilevante l'attività di scambio dati real-time tra RFI e gli operatori della micromobilità tramite l'**Osservatorio Sharing Mobility**. Inoltre, nel corso del 2025 sono state completate/in corso di completamento le progettazioni di fattibilità tecnico economica/ definitiva ed esecutiva degli **interventi sui fabbricati viaggiatori, sulle aree esterne e di accessibilità per numerose stazioni** in ambito Piano Integrato Stazioni (PIS), PNRR, Giubileo e Olimpiadi Milano-Cortina.
Il Gruppo FS conferma il proprio impegno nel promuovere una **mobilità sempre più sostenibile, accessibile e orientata alle esigenze dei passeggeri**, attraverso un insieme articolato di iniziative che abbracciano innovazione, qualità del servizio e responsabilità ambientale. Il potenziamento dell'offerta di trasporto regionale, Intercity e Alta Velocità si fonda sull'introduzione di nuovi treni caratterizzati da tecnologie moderne, maggiore comfort e standard elevati di accessibilità e sicurezza, con particolare attenzione alle persone a mobilità ridotta e all'efficienza energetica, grazie a convogli riciclabili e con consumi ridotti. Il Gruppo investe inoltre in **intermodalità** e nuovi servizi che facilitano gli spostamenti integrati treno + altri mezzi (nave, aereo, autobus), promuovendo una mobilità pubblica più capillare e sostenibile. Parallelamente, l'adozione di soluzioni digitali come **Tap&Tap**, il biglietto digitale con indennizzo automatico e i nuovi sistemi di rilevazione dei flussi passeggeri contribuiscono a migliorare l'esperienza di viaggio e a semplificare l'accesso ai servizi, riducendo attività manuali e favorendo l'automazione. Il Gruppo dedica attenzione anche all'**inclusività**, con iniziative come i servizi LIS (Lingua dei Segni Italiana) per la clientela sorda segnante, e alla valorizzazione del territorio attraverso progetti culturali e turistici come *Viaggi in Regionale*, che invitano alla scoperta delle eccellenze italiane tramite collegamenti ferroviari dedicati.
Nell'ambito dell'Alta Velocità, il Gruppo potenzia costantemente l'offerta delle Frecce, introducendo collegamenti mirati nei periodi di maggiore domanda, servizi innovativi a bordo e un ampliamento delle tratte, anche in vista di eventi nazionali e internazionali come Milano–Cortina 2026. Nel complesso, attraverso investimenti strutturali, innovazione tecnologica e un'attenzione crescente per sostenibilità, comfort e accessibilità, il Gruppo FS continua a promuovere un modello di mobilità moderna e responsabile, capace di offrire un servizio ferroviario sempre più efficiente, vicino alle comunità e orientato al futuro.
Dal punto di vista del trasporto **merci**, nell'ottica di migliorare e accrescere il trasporto **su ferro**, favorendo **l'intermodalità**, RFI è impegnata, insieme agli altri gestori dell'infrastruttura europei, nella realizzazione di un'unica rete transeuropea multimodale (Rete TEN-T) per integrare il trasporto terrestre, marittimo e aereo. Tali adeguamenti consentiranno di produrre meno treni, a fronte di una maggiore capacità di trasporto, riducendo il grado di congestione della rete e promuovendo lo shift modale del trasporto delle merci verso modalità più sostenibili. Inoltre, RFI ha avviato, nell'anno 2018, un tavolo tecnico con tutte le imprese ferroviarie merci e i terminalisti per supportare la strategia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avente come obiettivo il miglioramento dell'accessibilità alla rete e l'integrazione con le altre modalità di trasporto. A tal proposito, si prevede il potenziamento di **11 porti e 15 terminali** entro il 2036.

Supporto alle comunità

ESRS S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il Gruppo FS si impegna a favore della coesione sociale nelle comunità in cui opera attraverso azioni ispirate ai principi di co-design e co-gestione degli interventi sociali con Enti del Terzo Settore (ETS) e istituzioni di prossimità, in particolare:

- **concede spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati**, contribuendo alla strutturazione di rimedi e strumenti di prevenzione dei divari sociali che insistono nei diversi territori e che trovano, storicamente, nelle aree ferroviarie un punto di concentrazione;
- svolge azioni di stimolo all'emersione di **percorsi turistici e culturali**, collaborando nell'individuazione di fattori culturali e turistici da valorizzare;
- promuove, insieme a importanti istituzioni e fondazioni di settore, **campagne di sensibilizzazione e raccolta fondi**.

Concessione di spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati: Help Center e Centri di accoglienza

Le aree ferroviarie sono da sempre poli di attrazione sul territorio di molte forme di disagio legato all'emarginazione sociale e alle povertà estreme. Per rispondere a questo disagio e, al contempo, garantire decoro e sicurezza nelle zone di svolgimento del servizio ferroviario, il Gruppo, da circa vent'anni, concede a soggetti del Terzo Settore e Istituzioni spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati. Le attività che vengono svolte all'interno degli spazi concessi appartengono a due diverse tipologie: gli **Help Center** e i **Centri di Accoglienza**.

Gli Help Center sono degli sportelli di ascolto, presidi strategici finalizzati a intercettare le marginalità sociali e indirizzarle verso percorsi di recupero, collaborando con i servizi sociali e le istituzioni preposte.

Il Gruppo gioca un ruolo importante in questo progetto, concedendo in comodato d'uso gratuito locali, all'interno o nelle immediate vicinanze delle stazioni ferroviarie, a Comuni o associazioni del Terzo Settore che si occupano di marginalità ed emergenza sociale, affinché possano creare e gestire strutture di supporto e accoglienza per persone fragili o emarginate. Affinché gli Help Center possano lavorare sinergicamente, il Gruppo si avvale della stretta collaborazione dell'**Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni** (ONDS). L'ONDS, la cui direzione è affidata alla cooperativa sociale Europe Consulting, svolge il coordinamento dei centri, la formazione per gli operatori degli Help Center e la raccolta e l'analisi

dei dati relativi agli interventi sociali realizzati dalla rete nazionale. Il Gruppo FS supporta e accompagna i processi di cooperazione nei diversi territori in una logica di co-programmazione, chiamando in causa attori diversi: gli Enti del Terzo Settore, che gestiscono nella quotidianità gli Help Center e tutti i servizi che vi si erogano; le amministrazioni pubbliche, titolari del servizio sociale e del sostegno finanziario; i donatori: imprese o singoli cittadini, che contribuiscono alla vita quotidiana dei centri con beni o prestazioni volontarie.
Oggi gli Help Center sono presenti nelle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Chivasso, Genova Cornigliano, Brescia, Rovereto, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Grosseto, Pisa San Rossore, Viareggio, Napoli Centrale, Foggia, Pescara, Bari, Reggio Calabria, Messina, Catania e Cagliari.

Rete Help Center-Centri di Accoglienza

La rete ONDS

Help center *Housing*

Le aree concesse ammontano a oltre 4.600 metri quadri e le spese stanziate per la gestione (coordinamento, monitoraggio, rendicontazione, aggiornamento e formazione) della rete degli Help Center afferenti all'ONDS da parte del Gruppo è pari a circa 130 mila euro annui.
Dalle analisi condotte dall'Osservatorio emerge che la principale funzione degli Help Center è la possibilità di determinare un cambiamento nella vita delle persone che vi si rivolgono. L'azione degli Help Center che compongono la rete ONDS si differenzia in base alle caratteristiche socioeconomiche dei contesti locali, alla disponibilità di spazi, alla presenza e alla composizione delle reti di cooperazione partenariale, alla natura giuridica degli enti gestori. Le attività svolte fanno riferimento a cinque macroaree: bisogni primari, accoglienza notturna, accoglienza diurna, segretariato sociale e presa in carico, accompagnamento.
Oltre agli Help Center, sono diversi i **Centri di accoglienza** sorti all'interno di locali ferroviari non più utilizzati e gestiti dal grande associazionismo italiano, in particolare a Roma e Milano:

- l'Ostello Caritas "Don Luigi Di Liegro" a Roma
- il Centro "Rifugio Caritas" a Milano
- il Centro Diurno "Binario 95" a Roma
- il Progetto Arca onlus a Milano
- il Centro "Pedro Arrupe" (a Roma) per i richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli.

La superficie totale, concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a 7.964 m^2. Complessivamente la superficie totale concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali (Help Center e Centri di accoglienza) corrisponde a oltre 12.600 m^2.

Attività di stimolo all'emersione di percorsi turistici e culturali

Nel 2025 il Gruppo FS ha promosso la cultura attraverso partnership con istituzioni ed eventi di rilievo nazionale e internazionale, sostenendo iniziative nel campo dell'arte, del cinema, della musica e della letteratura. L'impegno si è tradotto nel supporto a mostre, festival e progetti di valorizzazione del patrimonio culturale, favorendo l'accesso alla cultura e il dialogo con i territori. È inoltre proseguito il sostegno a iniziative istituzionali e il consolidamento di collaborazioni storiche con primarie realtà culturali nazionali.

Campagne sensibilizzazione e di raccolta fondi

Nel 2025 il Gruppo FS ha promosso iniziative a tutela della salute e della Diversity & Inclusion in collaborazione con istituzioni e fondazioni di settore, con particolare attenzione alla prevenzione, all'educazione sanitaria e al sostegno alle famiglie. L'impegno si è concretizzato in progetti di sensibilizzazione e raccolta fondi (es. Frecciarosa, Race for the Cure, ecc.), coinvolgendo attivamente dipendenti e viaggiatori, al fine di favorire l'accesso a servizi essenziali e generare impatti sociali positivi lungo il territorio.

Sviluppo e miglioramento delle infrastrutture

ESRS S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità

interessate di esprimere preoccupazioni

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Le grandi opere infrastrutturali costituiscono un pilastro fondamentale all'interno del paesaggio, influenzando profondamente la vita socioculturale e ambientale e contribuendo allo sviluppo dei territori e delle comunità. In questo specifico segmento, è il settore Infrastrutture del Gruppo FS a occuparsi di opere stradali e ferroviarie accessibili, integrate, resilienti e interconnesse. Le infrastrutture sono sviluppate secondo **criteri di sostenibilità** in tutto il loro ciclo di vita: progettazione, realizzazione, gestione, manutenzione e dismissione. Inoltre, l'inserimento nel territorio di tali opere richiede una **valutazione integrata degli impatti** ambientali, sociali ed economici rispetto a tutto il ciclo di vita utile del bene. Il confronto sistematico con gli **attori coinvolti** nel processo di realizzazione dell'opera, dalle prime fasi progettuali alle fasi realizzative, sino al completamento e all'attivazione dell'infrastruttura, è quindi indispensabile. Lo **stakeholder engagement** riveste un ruolo centrale in termini di valore che un progetto condiviso esprime nella sua capacità intrinseca di tradurre un progetto infrastrutturale in un vero e proprio "progetto sociale", in cui i bisogni e le aspettative del territorio delineano la linea di azione lungo cui sviluppare il progetto "giusto" che genera un senso di partecipazione e appartenenza nella collettività e supporta la crescita dei territori in una prospettiva di lungo periodo.

Negli studi ambientali è data grande importanza all'**analisi del contesto territoriale** in cui l'opera si colloca, valutando preliminarmente l'impatto temporaneo sul territorio, legato all'attivazione e gestione del cantiere, e quello di tipo permanente, a seguito del completamento dell'opera, e individuando in anticipo le misure di mitigazione e compensazione necessarie. Con questo approccio si intende guidare la fase del progetto e della operatività, disponendo un modello che coinvolge anche le **imprese di costruzioni**, in grado di identificare gli aspetti ambientali significativi da gestire in cantiere in un'ottica circolare, capace di preservare il valore delle risorse e favorire la rigenerazione del capitale naturale e dell'ecosistema. Allo scopo di minimizzare gli impatti nelle fasi di realizzazione e di esercizio delle nuove opere o di ampiamento delle opere esistenti, sono previsti interventi volti a **ridurre l'impatto ambientale residuo**, come ad esempio: interventi di sistemazione a verde e di ingegneria naturalistica delle pertinenze stradali e ferroviarie e degli imbocchi delle gallerie, mantenimento della connettività tramite ecodotti quali ponti e sottopassi faunistici, trattamento delle acque di cantiere, riduzione dell'inquinamento da polveri nell'aria mediante l'adozione di sistemi abbatti polvere e installazione di barriere vegetali destinate anche a mitigare l'impatto paesaggistico e barriere antirumore fisse o mobili per ridurre l'inquinamento acustico.

A rafforzare l'integrazione con la realtà in cui l'opera si inserisce, esistono diversi strumenti messi in campo dalle società del Gruppo FS. Al fine di fornire un quadro completo e trasparente dei favorevoli effetti che derivano dalle opere sono stati progettati e sviluppati, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con gli enti e le amministrazioni locali, **banche dati, siti web** (portale degli Osservatori Ambientali) e **info point** che informano costantemente i cittadini sullo stato di qualità ambientale del territorio interessato dalle attività di costruzione, sulle opere di mitigazione ambientale e/o compensative connesse al progetto e sulle attività di monitoraggio ambientale che vengono svolte. Inoltre, è stata sviluppata una specifica **piattaforma di sentiment analysis** per percepire l'attenzione e i desiderata dei diversi stakeholder. Questa permette di eseguire attività di social web monitoring sui progetti infrastrutturali strategici, abilitando un ascolto attivo e permettendo di far affidamento su grandi quantità di dati raccolti da testi presenti sul web (siti, social network, blog o forum), rilevando in questo modo la percezione su tematiche chiave d'interesse per gli stakeholder di riferimento. A tal fine risultano anche utili le attività di **monitoraggio sociale**, volte a indirizzare le più opportune azioni di comunicazione e coinvolgimento degli stakeholder nell'ottica di una partecipazione proficua e una condivisione concreta delle scelte operate. Si evidenzia, nelle opere strategiche, il Progetto **"Cantieri Parlanti"**, in cui i cantieri diventano hub di comunicazione e aggregazione con l'utilizzo di pannelli informativi che forniscono dettagli, dati e vantaggi dell'infrastruttura in via di realizzazione. Il cantiere si apre al pubblico anche attraverso Open Day dedicati e altre iniziative per cittadini, studenti e associazioni. Gli **studi e le indagini archeologiche** preventive assumono un rilievo particolare in fase di progettazione. L'esito di tali attività consente alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere sui progetti esaminati, dettando le successive prescrizioni per la fase esecutiva.

Le attività di **condivisione, partecipazione e coinvolgimento** non si esauriscono con la realizzazione del progetto ma proseguono con l'acquisizione di riscontri dalle comunità interessate per "misurarne" il soddisfacimento delle esigenze esposte (per maggiori informazioni si rimanda alle relative pagine societarie: www.rfi.it e www.stradeanas.it).

Tutela e valorizzazione del territorio

ESRS S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il Gruppo FS, in particolare la società FS Sistemi Urbani, crea le condizioni affinché si realizzino scenari di rigenerazione e di utilizzo, anche temporaneo, delle **aree ferroviarie dismesse**, aree destinate a diventare nuove polarità urbane. Per questo motivo viene costantemente instaurato un dialogo con le amministrazioni locali per dare risposte alle città e alle comunità urbane. La ferrovia troppo spesso rappresenta una frattura nel centro delle città, un vuoto urbano da colmare e da restituire alla cittadinanza con nuovi spazi di aggregazione e aree verdi. Un esempio è il progetto di rigenerazione urbana dei sette scali milanesi che permetterà di trasformare il volto della città, rendendola più verde, sociale e aperta all'innovazione. Il verde è un elemento centrale del progetto e la sua utilità si manifesta non solo come spazio di socialità e benessere, ma anche come dispositivo climatico in grado di purificare l'aria e regolare le temperature, favorendo così il risparmio energetico. L'Accordo di Programma siglato nel 2017 dal Gruppo FS, Regione Lombardia e Comune di Milano, prevede che la maggior parte dei metri quadri interessati dalla trasformazione siano destinati a verde, con una percentuale minima di oltre il 65%. Centrale nei vari progetti di sviluppo è la dimensione sociale, per la realizzazione di luoghi di aggregazione e cultura. Per questo motivo, la consultazione pubblica con chi quotidianamente vive la città rappresenta un elemento fondamentale del percorso di rigenerazione del territorio. Negli ultimi anni il Gruppo, all'interno del progetto Reinventing Cities, ha avanzato proposte di trasformazione sostenibile di siti sottoutilizzati in diverse città italiane (Milano, Roma, Bologna, ecc.). Inoltre, promuove la valorizzazione a fini turistici di tratte ferroviarie in disuso dal grande valore paesaggistico, storico-archeologico e urbanistico. Anche il progetto della Fondazione FS Binari Senza Tempo si propone di dare una nuova vita alle linee ferroviarie che attraversano la provincia italiana, creando una formula innovativa di turismo ferroviario[68]. In particolare, lo scopo è quello di creare percorsi ferroviari destinati a treni storico-turistici, preservando la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale. Grazie alla legge sulle ferrovie storiche del 2017, stimolata anche dal lavoro della Fondazione FS, oggi queste linee sono tutelate e rispondono al nuovo scopo di rivalutare i territori attraversati, creando un museo diffuso – mobile/itinerante - dei piccoli borghi e dei gioielli paesaggistici italiani.

Progetto "Stazioni del territorio"

Il progetto del Gruppo FS si rivolge ai Comuni con popolazione inferiore ai 15.000 abitanti con l'obiettivo di trasformare le stazioni ferroviarie in centri polifunzionali di servizio al pubblico. Utilizzando locali dei fabbricati viaggiatori e/o aree esterne in disuso, vengono messi a disposizione dei cittadini servizi polivalenti e di pubblica utilità per contribuire alla rigenerazione culturale ed economica dei territori.
Il progetto mira a trasformare le stazioni, da semplici punti di transito, a centri di aggregazione di servizi per la comunità e il territorio. Il progetto ha una forte valenza sociale, perché punta a rivitalizzare i piccoli borghi, in modo da renderli attraenti per le nuove generazioni, migliorando la qualità della vita per i residenti. Queste strutture ospiteranno un team multidisciplinare per garantire la presa in carico della comunità di riferimento. Nelle stazioni porteremo servizi fondamentali e innovativi per la tutela della salute e del benessere dei cittadini, come appunto le case della comunità, l'implementazione della telemedicina e lo sviluppo delle farmacie dei servizi. L'HUB offrirà servizi a 360 gradi, come spazi per il co-working e la formazione, punti di ritiro per sistemi di e-commerce, l'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici e lo sviluppo di impianti fotovoltaici. Tutto questo per rendere le stazioni veri centri di attrazione e servizio per i cittadini. Un nuovo modello di stazione come cuore del tessuto sociale, flessibile e adattabile alle esigenze dei cittadini.
Nel 2025 sono state completamente rinnovate le stazioni di Antrodoco Centro e Baiano di Spoleto.
Per ciascuna di queste stazioni sono state condotte approfondite analisi demografiche, socioeconomiche e relative ai volumi di utenza. Sono state prese in considerazione le esigenze delle singole comunità con l'introduzione di nuovi servizi e funzioni, anche grazie ai **protocolli d'intesa** e **accordi** siglati dal Gruppo con Amazon, l'Associazione Nazionale Carabinieri, la Croce Rossa Italiana, la Federazione dei Medici di Medicina Generale, Federfarma e Sport e Salute.

Riuso a fini sociali del patrimonio immobiliare

Il Gruppo FS possiede, oltre agli asset funzionali

68. Per ulteriori informazioni si veda la sezione dedicata alla Fondazione FS Italiane.

all'esercizio del core business, un patrimonio immobiliare che comprende aree non utilizzabili a scopi commerciali: si tratta di porzioni di stazioni impresenziate, ex case cantoniere e altri fabbricati e linee ferroviarie dismesse. In accordo con Pubbliche Amministrazioni e altri enti, vengono riconvertiti per la realizzazione di spazi sociali, greenways e altre iniziative in favore delle comunità locali.
In 526 stazioni (il numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito) – 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. Complessivamente sono stati destinati a tali finalità spazi per circa 198.943 m^2, il numero si riferisce a fabbricati concessi in comodato d'uso gratuito all'interno e all'esterno della stazione Le istituzioni, gli enti locali e le organizzazioni non profit coinvolte si impegnano a manutenere gli spazi loro destinati e a fornire al contempo servizi alla comunità, contribuendo così a rendere più sicure e vive le stazioni impresenziate e le altre proprietà immobiliari del Gruppo oggetto degli accordi.
L'impegno del Gruppo FS, improntato al raggiungimento del giusto equilibrio tra sostenibilità e trasporto attraverso il recupero del costruito, si concretizza anche grazie all'introduzione delle **greenways**. Queste ultime sono delle linee ferroviarie non più funzionali, dismesse dall'esercizio, che vengono riqualificate al fine di implementare il network di reti ciclo-pedonali esistenti, connettendo tra loro più comunità. Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilita dolce, sono quantificabili in circa 1.315,20 chilometri.
Attualmente circa 529,20 chilometri di linee dismesse sono stati trasformati in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways.
RFI ha pubblicato l'Atlante delle greenways su linee FS: dal disuso al riuso, che presenta i dati relativi ai progetti su tutto il territorio italiano, i luoghi di interesse nelle vicinanze e le prospettive future, con l'obiettivo di contribuire attivamente all'incremento della slow mobility e dei flussi turistici.
È possibile scaricare l'atlante completo al sito www.rfi.it.

Archeolog e la valorizzazione dei reperti archeologici

Archeolog è una associazione senza scopo di lucro, che dall'anno 2023 è stata registrata come Ente del Terzo Settore. Fondata da Anas SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA nel 2015, comprende anche RFI SpA e FS Engineering SpA (già Italferr); ha lo scopo di valorizzare i reperti archeologici più significativi trovati nel corso della realizzazione dei nuovi assi viari e ferroviari. Per il Gruppo FS questa associazione ricopre un ruolo fondamentale perché è in grado di trasformare il dato archeologico, da elemento di rischio per le opere pubbliche, a vera e propria occasione di sviluppo dell'area interessata dai ritrovamenti, rendendo l'inserimento di una infrastruttura nel territorio non un ostacolo ma un valore aggiunto. Archeolog ha come obiettivo, quindi, la riqualificazione e la valorizzazione dei reperti archeologici in quanto gli stessi rappresentano un contributo fondamentale per la promozione della cultura e della storia italiana, senza sottovalutare l'enorme impatto sul turismo che alcuni ritrovamenti possono promuovere.

Il Gruppo FS, tramite Archeolog e di concerto con il Ministero della Cultura, si impegna a effettuare attività di raccolta fondi per il restauro, la conservazione e la valorizzazione dei siti e dei reperti ritrovati, oltre quelle già concordate con le Soprintendenze nell'ambito delle attività progettuali e realizzative già intraprese dalle singole società.
Sin dalle fasi iniziali della progettazione, in ottemperanza alla normativa vigente, le strutture specialistiche del Gruppo FS effettuano uno studio di dettaglio volto a individuare le aree a potenziale archeologico. Le aree, sulla base delle indicazioni della Soprintendenza, vengono sottoposte a indagini dirette o indirette e, in caso di rinvenimenti, anche a scavi in estensione. I ritrovamenti effettuati in queste fasi possono essere valorizzati direttamente dalle singole società del Gruppo mediante l'attività di Archeolog nel caso di contesti di particolare prestigio che necessitano di importanti sforzi organizzativi.
Nel 2025 le principali attività di valorizzazione di reperti archelogici sono state:

- l'inaugurazione, a giugno, della mostra "Himera, dagli alti dirupi" in collaborazione con la Regione Siciliana e il Parco di Himera;
- Solunto e Iato: una esposizione di circa 60 reperti allestita nella Sala Reale della Stazione di Palermo Centrale che, in meno di 6 mesi, ha mosso l'interesse e la curiosità di circa 22.000 visitatori;
- a luglio, a Roma, presso Villa Farnesina è stata inaugurata la mostra "Sulle vie del Giubileo. Pellegrini, treni, papi" realizzata in collaborazione con FS e Fondazione FS, con l'Accademia Nazionale dei Lincei, la Sovrintendenza Capitolina e la Sovrintendenza Speciale di Roma.

L'attività di Archeolog è proseguita poi nel mese di ottobre, con la pubblicazione dell'Atlante dei Ritrovamenti Archeologici, reso disponibile in occasione della Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico a Paestum: un prodotto editoriale condiviso con il Ministero della Cultura in cui vengono raccontati, attraverso testi e immagini, 26 siti archeologici rinvenuti durante i lavori infrastrutturali effettuati dalle società del Gruppo.

Inoltre, nel quadro delle iniziative dedicate alla valorizzazione dei reperti archeologici, Archeolog ha sottoscritto nel novembre 2025 un Memorandum of *Understanding* con il Museo Egizio di Torino, finalizzato alla promozione del patrimonio archeologico e culturale del Paese. Il *Memorandum* ha come obiettivo quello di promuovere progetti e iniziative di ricerca, divulgazione, formazione e valorizzazione del patrimonio archeologico e culturale, nell'ambito del ritrovamento dei reperti rinvenuti durante i lavori ferroviari e stradali.

Fondazione FS Italiane

La Fondazione FS italiane custodisce e gestisce il grande Patrimonio storico delle Ferrovie italiane: costituita il 6 marzo 2013 riunisce sotto la sua tutela un **parco di rotabili storici composto da oltre 400 mezzi di cui circa 200 operativi**, i fondi archivistici e bibliotecari, i **musei di Pietrarsa e Trieste Campo Marzio** e le linee ferroviarie un tempo sospese, oggi recuperate ad una nuova vocazione turistica con il progetto **"Binari senza Tempo"**.
Un'attività ambiziosa resa possibile dall'incontro tra la Capogruppo FS italiane, RFI e Trenitalia, i tre Soci fondatori a cui si è aggiunto anche il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo nel 2015 come "aderente istituzionale".
La Fondazione opera per valorizzare e consegnare integro alle generazioni future l'enorme Patrimonio storico e tecnico delle Ferrovie italiane, tassello significativo della storia nazionale. Suo scopo è testimoniare l'importanza dei treni come simbolo di progresso e unità nazionale e di stimolarne il recupero in chiave turistica, a vantaggio delle comunità e dei territori italiani.

Per approfondimenti si rimanda al sito internet https://www.fondazionefs.it.

ESRS S4 - CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

Sub-topic ESRS rilevanti / Tematiche entity specific	I	R	O
Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	✓	✓	
Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	✓	✓	✓
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	✓	✓	✓
Qualità del servizio ⊕	✓		✓
Politiche e strumenti gestionali			
• Codice etico • Politica di Sostenibilità • Framework di Data Protection • Linee guida in materia di sicurezza fisica • Linee di indirizzo per la cyber e information security • Sistemi di gestione • Carte dei servizi[69]			

⊕ Tematiche entity specific

Strategia

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

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati ai consumatori e utilizzatori finali** e le modalità con cui si tiene conto dei rispettivi interessi e opinioni nella strategia e nel modello aziendale sono descritti nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza*.

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

Il Gruppo FS, nell'ambito dell'informativa ai sensi dell'ESRS 2, ha incluso tutte le comunità interessate e/o gli utilizzatori finali che potrebbero subire impatti rilevanti, compresi quelli direttamente connessi a operazioni proprie e alla catena del valore del Gruppo, anche attraverso i servizi offerti e i rapporti commerciali dell'impresa.
I clienti dei servizi di mobilità offerti dalle società che afferiscono al settore dei trasporti, sia in ambito passeggeri sia in ambito merci, e le persone che interagiscono con il sistema ferroviario e stradale gestito dal Gruppo rappresentano le tipologie di consumatori e/o utilizzatori finali soggetti agli impatti rilevanti individuati.
Gli impatti negativi, a cui sono o potrebbero essere esposti i suddetti stakeholder, sono connessi a singoli incidenti che possono verificarsi nell'esercizio delle attività di business (es. incidenti ferroviari e stradali, violazioni di dati personali), mentre gli impatti positivi rilevanti sono determinati dalle attività di disegno, progettazione e offerta di servizi di mobilità integrati, di qualità e accessibili a tutti i clienti del Gruppo (in particolare alle persone a ridotta mobilità).
Tra i rischi rilevanti derivanti dagli impatti negativi generati dall'impresa sui consumatori e utilizzatori, si segnala a titolo esemplificativo quello relativo ad "Attacchi cyber a infrastrutture, strumenti tecnologici o applicazioni digitali". Eventuali minacce informatiche ai dati dei clienti, nonché alle infrastrutture, piattaforme e applicazioni a supporto dei servizi, potrebbero generare impatti economici e reputazionali negativi, compromettendo la fiducia di utenti, stakeholder e autorità competenti, con conseguenti danni di immagine, oltre a incidere sulla continuità operativa e sulla sostenibilità economica dei business.
Tra le opportunità rilevanti derivanti dagli impatti positivi generati dall'impresa sui consumatori e utilizzatori, si segnala a titolo esemplificativo quella relativa alla "Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali"; ad esempio l'ampliamento del numero di stazioni ferroviarie in cui è disponibile il servizio di assistenza per Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM), oltre a generare impatti positivi diretti sui consumatori, produce effetti economici positivi derivanti dal miglioramento della reputazione e dal rafforzamento del legame di fiducia con i cittadini.
I rischi e le opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e utilizzatori finali non coinvolgono gruppi specifici ma tutti i consumatori e utilizzatori.

Gestione impatti, rischi e opportunità

ESRS S4-1 – Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

69. La Carta dei Servizi è lo strumento con il quale la società comunica e rendiconta i principi e gli impegni per migliorare i servizi offerti; tali documenti sono pubblicati sui siti internet delle società e, quindi, disponibili a tutti gli stakeholder interessati.

Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** che definisce gli indirizzi per la gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità rilevanti sui consumatori e utilizzatori finali, in coerenza con i Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, con la Dichiarazione dell'ILO sui principi e diritti fondamentali nel lavoro e con le Linee guida OCSE per le imprese multinazionali.
Per questo, così come richiamato all'interno del Codice etico, il Gruppo si impegna a:

- **garantire la qualità del servizio offerto**, resa e percepita, **anche attraverso l'ascolto dei clienti** e la promozione sistematica di strumenti di rilevazione e analisi della customer satisfaction;
- **rispettare il diritto dei consumatori**, fornendo tramite i canali ufficiali di comunicazione di ciascuna società del Gruppo, informazioni chiare, corrette ed esaustive in merito ai servizi offerti.

In particolare, **la sicurezza delle persone rappresenta per il Gruppo una priorità** nonché un fattore strategico, che si traduce in un impegno quotidiano per garantire sulla propria rete (ferroviaria e stradale) e per tutti i servizi offerti i più elevati standard. Le azioni messe in campo dal Gruppo sono finalizzate a garantire che tutte le attività produttive si svolgano in piena sicurezza, riducendo al minimo i rischi connessi alle attività d'impresa per i lavoratori, l'ambiente, i viaggiatori, i cittadini e tutti gli stakeholder.

ESRS S4-2 – Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti

Il nostro agire, in ogni sua manifestazione, è costantemente e saldamente ispirato al principio della customer centricity. Come indicato nella Politica di Sostenibilità, il Gruppo si impegna nell'attivazione di processi sistematici di coinvolgimento per i propri stakeholder ed è responsabilità delle funzioni customer societarie assicurare tale coinvolgimento, affinché possa rappresentare un input per orientare la strategia aziendale. In particolare, i clienti del Gruppo sono coinvolti direttamente, più volte durante l'anno, attraverso una serie di strumenti (es. indagini di customer satisfaction, conferenze di servizi, ecc.) in merito agli impatti, effettivi e potenziali, che li riguardano, con l'obiettivo di garantire un servizio sicuro, affidabile e di qualità.
Per approfondimenti riguardo i processi di coinvolgimento e i risultati raccolti si rimanda alle informative specifiche riportati nei successivi paragrafi *Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset, Valore al cliente* e *Security, sicurezza informatica e privacy*.

ESRS S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

Il Gruppo FS offre diversi canali per consentire ai clienti di esprimere le loro preoccupazioni e inoltrare reclami. I clienti vengono informati dell'esistenza di tali strumenti attraverso diversi canali (es. i siti internet istituzionali), a bordo dei mezzi di trasporto e negli spazi

di stazione. È possibile presentare un reclamo entro tre mesi dall'inconveniente, utilizzando vari canali come Webform e Modulo cartaceo. Questo sistema consente agli utenti di segnalare problemi relativi ai servizi offerti in treno e stazione, come le informazioni al pubblico, l'assistenza alle persone con disabilità, il comfort e la pulizia, le condizioni di accessibilità e la sicurezza. Una volta ricevuto il reclamo, FS si impegna a fornire una risposta adeguata e motivata entro trenta giorni solari. Se non è possibile rispondere entro questo termine, l'utente viene informato della data entro la quale può aspettarsi una risposta, che comunque non supera i novanta giorni solari. In caso di mancata risposta entro questo periodo, l'utente ha diritto a un indennizzo.
Per approfondimenti riguardo i processi per porre rimedio agli impatti negativi e i canali che consentono ai clienti di esprimere preoccupazioni, si rimanda alle informative specifiche riportati nei successivi paragrafi Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset, Valore al cliente e *Security, sicurezza informatica e privacy*.

ESRS S4-4 – Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, ed efficacia di tali azioni

ESRS S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza
Nell'ambito dell'aggiornamento del Piano di Sostenibilità, il Gruppo ha ridefinito gli obiettivi legati alla sicurezza sul lavoro e alla prevenzione degli incidenti, introducendo nuove priorità tecnologiche e rivedendo alcuni target esistenti.
Il target relativo all'**azzeramento degli infortuni mortali** tra viaggiatori, dipendenti delle aziende appaltatrici e tra le persone che interagiscono con il sistema ferroviario è divenuto una ambizione, al fine di migliorare l'allineamento tra visione di lungo periodo, iniziative pianificate e capacità di attuazione; a tale ambizione sono stati associati due nuovi target legati a progetti di **innovazione tecnologica**: l'installazione dell'ERTMS sul 100% dei materiali in asset entro il 2030 e l'implementazione di sistemi di video-analisi con AI su 28 siti. Queste iniziative mirano a ridurre i rischi e prevenire gli indebiti attraversamenti, potenziando soluzioni digitali e intelligenti a presidio della sicurezza delle persone che interagiscono con l'ecosistema dei trasporti e garantendo un'esperienza di viaggio più sicura e affidabile.
È stato invece sospeso il target di riduzione del 50% degli **incidenti mortali sulle strade di competenza Anas** entro il 2030, pur restando confermato l'impegno dell'azienda sul tema della sicurezza stradale nell'ambito del proprio Piano societario.
Inoltre, al fine di allineare le tempistiche al Piano industriale 2026-2030, il target relativo al Net Promoter Score (NPS) dei servizi di trasporto ferroviari è stato rimodulato di un anno rispetto al precedente termine.

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base
• **Interventi di digitalizzazione e innovazione tecnologica** per una gestione efficace della sicurezza in ottica di prevenzione rischi, manutenzione predittiva, segnalazione pericoli e incidenti, controlli da remoto e ispezioni digitali		Installazione standard di **ERTMS** sul 100% dei materiali in asset al 2030	**159 mezzi** soggetti ad attrezzaggio ERTMS (anno base 2025)
• **Soluzioni di sicurezza e di video analisi con AI** per la protezione da indebiti attraversamenti in impianti di stazione e in linea		**28 siti** attrezzati con **sistemi tecnologici** (video-analisi con AI) per la mitigazione del fenomeno **indebiti attraversamenti** al 2030	N.A.
• **Ridisegnare l'esperienza di viaggio** per garantire un **journey fluido e coerente** tra le diverse modalità di trasporto • Rafforzare le **soluzioni integrate ferro-ferro**, arricchendole con **opzioni intermodali**		**+5–6 p.p.** di **Net Promoter Score** (NPS) per i servizi AV, IC e regionali al 2030	NPS pari a 54% (anno base 2024)

Legenda

Gruppo FS | Catena del valore | Infrastruttura - Ferrovia | Infrastruttura - Strade | Trasporto - Passeggeri | Trasporto - Merci | Altri servizi | Contribuzione ai SDGs

Stato	Valori 2024	Valori 2025	SDGs (Agenda 2030)	Note metodologiche
In corso	N.A.	**81 mezzi** attrezzati ERTMS	3 8 9 11	
In corso	N.A.	**7 siti attrezzati** con sistemi tecnologici		
In corso	AV 54%, IC 49%, Regionali 45%	**AV 55%, IC 51%, Regionali 47%**	9 10 11 12	Il Net Promoter Score (NPS) è un indice che misura la disponibilità dei clienti a raccomandare ad altri i prodotti o servizi offerti da un'azienda. Il punteggio è calcolato su una scala da 1 a 9, classificando come "promotori" i clienti che rispondono tra 8 e 9 e come "detrattori" quelli che rispondono tra 1 e 5. L'NPS si calcola sottraendo la percentuale dei detrattori dalla percentuale dei promotori. Il dato è relativo al servizio ad alta velocità (AV) erogato da Trenitalia.

Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset

ESRS S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

ESRS S4-4 – Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, e efficacia di tali azioni

ESRS S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Sicurezza ferroviaria

Il Gruppo è **impegnato a 360° sul fronte della sicurezza del servizio offerto ai clienti** (viaggiatori, clienti industriali e imprese ferroviarie).
La sicurezza è infatti un valore chiave perseguito attraverso il **presidio diretto e costante dell'equilibrio fra tecnologie, uomini e organizzazione** fin dalle fasi di definizione dei progetti infrastrutturali così come dei servizi offerti e dei processi industriali.
Gli apparati e i sistemi per la sicurezza della circolazione ad oggi impiegati sulla rete italiana sono diversificati e integrati tra loro in base alle caratteristiche delle linee e al tipo di traffico che su esse si svolge (passeggeri o merci; lunga, media o breve percorrenza) e assicurano:

- la gestione della circolazione in stazione, nei bivi e nelle altre località di servizio, consentendo di operare in sicurezza su scambi, segnali, ecc., in relazione ai binari assegnati a ciascun treno[70];
- il distanziamento dei treni, permettendo di mantenere sempre la distanza di sicurezza tra un treno e l'altro sulle linee[71];
- la protezione della marcia dei treni[72];
- la supervisione e il telecomando della circolazione[73];
- la protezione della circolazione nei punti di intersezione con la rete stradale (passaggi a livello);
- l'acquisizione e il trasferimento delle informazioni di terra e di bordo[74].

La **manutenzione** rappresenta un processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura e delle flotte in cui uomini, mezzi e tecnologie sono costantemente impegnati a pianificare e implementare le azioni volte a mantenere o a riportare un asset (un impianto, un'apparecchiatura, un treno, ecc. - oggetto di manutenzione) in uno stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, con l'obiettivo finale di garantire:

- un servizio di qualità mediante una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura e dei mezzi;
- standard di affidabilità e sicurezza della circolazione conformi a quanto prescritto dalla normativa vigente.

L'attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria si realizza attraverso **processi standardizzati** e mediante l'implementazione di **differenti politiche manutentive**:

- **manutenzione correttiva:** eseguita a seguito della

70. Apparati centrali: ACE - Apparato Centrale Elettrico, ACEI-Apparato Centrale elettrico a itinerari, ACC-Apparato Centrale Computerizzato, ACC-M Apparato Centrale Computerizzato Multistazione.
71. Sistemi tecnologici di distanziamento quali: BA= blocco automatico; BAB= blocco automatico banalizzato; BCA= blocco conta assi; BCAB= blocco conta assi banalizzato; BR= blocco radio per linee AV/AC.
72. SSC - Sistema di Supporto alla Condotta, SCMT - Sistema Controllo Marcia del Treno, ERTMS - European Rail Train Management System.
73. SCC - Sistema Comando e Controllo, con le sue evoluzioni dedicate all'AV lungo le linee, SCC-AV, SCC-M) e CTC - sistema di Controllo Centralizzato del Traffico.
74. Sistema di telecomunicazione dedicata GSM-R, dove R sta per Railway.

rilevazione di un'avaria e volta a riportare un'entità nello stato in cui essa possa eseguire una funzione richiesta;
- **manutenzione preventiva** (ciclica, predittiva e secondo condizione): eseguita a intervalli predeterminati o in accordo a criteri prescritti e volta a ridurre la probabilità di guasto o la degradazione del funzionamento di un'entità;
- **manutenzione migliorativa/produttiva:** azioni di miglioramento/piccola modifica che non incrementano il valore patrimoniale dell'entità;
- **manutenzione straordinaria:** manutenzione intrapresa volutamente allo scopo di migliorare l'affidabilità e/o potenziare l'infrastruttura mediante interventi che incrementano il valore patrimoniale.

La manutenzione è svolta sulla base di piani manutentivi sviluppati anche grazie a un capillare **monitoraggio della rete effettuato attraverso l'attività di diagnostica**. La diagnostica permette di determinare in maniera automatica lo "stato di salute" delle diverse componenti dell'infrastruttura, verificandone il grado di usura anche mediante un efficiente sistema informatico.

I **sistemi di diagnostica** possono essere di tipologia fissa o mobile:
- i sistemi di **diagnostica fissa** prevedono l'applicazione stabile di dispositivi di misura su particolari enti dell'infrastruttura, in maniera da rilevare in continuo i parametri di funzionamento più importanti degli impianti costituenti l'infrastruttura ferroviaria di Stazione e di Linea. La raccolta continua delle grandezze caratteristiche dell'infrastruttura e le relative elaborazioni consentono di indirizzare la strategia manutentiva verso politiche predittive, individuando potenziali malfunzionamenti all'infrastruttura prima che questi si verifichino. Il sistema di diagnostica fissa è un importante strumento di ausilio al personale di esercizio in caso di guasto, in quanto fornisce al manutentore tutte le informazioni necessarie alla sua risoluzione.
- la **diagnostica mobile** viene attuata mediante rotabili attrezzati con sistemi di misura che transitano sulle linee rilevando i parametri significativi dell'infrastruttura.

I treni diagnostici utilizzati dal Gruppo sono in grado di elaborare la diagnosi puntuale dello stato di salute dell'infrastruttura, attraverso il monitoraggio dei parametri di funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria relativi al binario, alla linea di contatto, agli impianti di segnalamento e alle telecomunicazioni, in maniera da indirizzare gli interventi manutentivi laddove tali parametri superano i livelli standard previsti.

Le linee ferroviarie sono classificate in **classi**, secondo le norme europee di riferimento, tenendo conto delle sollecitazioni a cui sono soggette. Fermo restando **obiettivi di sicurezza omogenei**, per ogni classe vengono ottimizzate le attività manutentive in funzione del livello di affidabilità richiesto utilizzando specifici treni diagnostici.

Armamento, Telecomunicazioni, Trazione Elettrica e Segnalamento

1° Classe

Tipo 3 - Diamante 2.0

2° Classe - 3°/4° Classe

Tipo 1

Aldebaran 2.0

Archimede

Carrozza Diagnostica (noleggio ITCF)

Nodi, piazzali e interconnessioni

Tipo 4

Sirter

Falco

OBW10FS-V/N

PV7

K12

Ultrasuoni

Intera Rete
(6/12/24 Mesi)

DIC-80 US

Al 31 dicembre 2025, RFI dispone di una flotta di 25 mezzi diagnostici (di cui 1 per la rete AV/AC), destinata a rinnovarsi con ulteriori 26 mezzi nei prossimi anni. Annualmente viene redatto un programma di esercizio della flotta dei treni diagnostici che permette di soddisfare esigenze diagnostiche e di monitoraggio definite dalle procedure vigenti. I principali parametri rilevati durante le attività di diagnostica sono:

- **Armamento:** geometria del binario, usura e integrità della rotaia, conicità equivalente, dinamica di marcia, usura ondulatoria, interazioni ruota rotaia, valutazione dello stato interno della rotaia e video controllo degli elementi costitutivi della via.
- **Trazione Elettrica:** geometria e usura della linea di contatto, interazione pantografo – catenaria, tensione e corrente della catenaria e archi elettrici;
- **Telecomunicazioni:** copertura e qualità del canale voce GSM/GSM-R e del canale dati LTE;
- **Segnalamento:** canali euroradio, eurobalise, BACC e SSC impiegati nei sistemi di protezione della marcia dei treni europei (ERTMS/ETCS) e nazionali (SCMT e SSC).

Con l'obiettivo di creare uno strumento univoco ed efficace per il monitoraggio dello stato dell'infrastruttura, RFI si è anche dotata di un **sistema informativo centralizzato**, in modo da raccogliere e razionalizzare le informazioni fornite sia dai sistemi di diagnostica mobile sia dai sistemi di diagnostica fissa distribuiti sul territorio lungo tutta l'infrastruttura ferroviaria.
Con l'evolvere delle tecnologie diagnostiche, le politiche manutentive della rete ferroviaria di tipo ordinario sono state modificate negli ultimi anni, passando **da un approccio** quasi esclusivamente di tipo **ciclico** a un **approccio su condizione**, in quelle attività dove è stato possibile applicare informazioni diagnostiche sullo stato della infrastruttura.
Negli ultimi anni, inoltre, si stanno sempre più sviluppando criteri per la manutenzione **predittiva** al fine di determinare l'intervento manutentivo più idoneo e al momento opportuno sulla base dell'andamento storico dei dati di diagnostica, delle attività di manutenzione e dell'andamento dei guasti, con attese ricadute positive in termini di ottimizzazione di mezzi e risorse.

MANUTENZIONE DEI VEICOLI FERROVIARI

La manutenzione dei veicoli ferroviari è uno dei processi chiave necessari per assicurare il mantenimento e il miglioramento della sicurezza di esercizio, nonché per garantire gli standard di qualità attesi.

In particolare, il Gruppo assicura la pianificazione, l'esecuzione, il controllo e il miglioramento dei processi manutentivi attraverso un'organizzazione che prevede un sistema della manutenzione comprendente diverse funzioni:

- una struttura che sovrintende e coordina tutte le fasi della manutenzione al fine di garantire le condizioni di sicurezza dei veicoli nel sistema ferroviario;
- una struttura centrale, che stabilisce i criteri e le disposizioni generali di manutenzione dei veicoli, ivi comprese le condizioni operative di funzionamento dei veicoli e i ritorni di esperienza;
- strutture operative che gestiscono il ritiro dal servizio dei veicoli, il loro invio alle officine di riparazione e il successivo ritorno in esercizio;
- impianti di manutenzione ripartiti su due livelli organizzativi: **primo livello** a cui appartengono gli **Impianti di Manutenzione Corrente**, responsabili della manutenzione "leggera" e "correttiva" inserita nei turni operativi dei veicoli; **secondo livello**, che comprende le **Officine di Manutenzione Ciclica**, responsabili di interventi a notevole impatto sul valore patrimoniale dei rotabili ed eseguiti al di fuori dei turni operativi dei mezzi.

Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI è effettuato mediante indicatori calcolati sulla base dei dati registrati[75] nelle proprie Banche Dati (Banca Dati Pericoli per il monitoraggio di incidenti e inconvenienti), nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (definiti dall'ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie).

I principali **indicatori utilizzati per monitorare le prestazioni di sicurezza** sono i seguenti:

- indicatori riferiti agli Obiettivi Comuni di Sicurezza;
- incidenti significativi (collisioni di treni, deragliamenti di treni, incidenti ai passaggi a livello, incendi a bordo dei materiali rotabili, incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi, altri);
- incidentalità complessiva a responsabilità RFI;
- incidenti significativi a responsabilità RFI;
- incidenti "tipici" UIC.

Per alcuni indicatori l'ERA, basandosi sulle serie storiche, ha anche elaborato e assegnato valori obiettivo sia a livello europeo (CST[76]) sia a livello nazionale (NRV[77]). A fronte dei valori obiettivo fissati per alcuni indicatori di sicurezza (Unità di Misura espresso in FWSI[78] riferiti alla base di graduazione), i valori registrati riportati nella tabella di seguito, evidenziano i livelli di sicurezza conseguiti. In particolare, la tabella sottostante riporta per ogni categoria di rischio (tipologia di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario) e per ogni indicatore definito, il confronto tra le prestazioni del Gestore dell'Infrastruttura RFI (valore cumulato) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, Common Safety Target) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV) definiti in ambito europeo dalla Direttiva 2013/753 UE. Gli obiettivi CST e NRV si applicano all'intero sistema ferroviario italiano e riguardano sia l'infrastruttura di RFI sia quella degli altri Gestori.

Obiettivi comuni di sicurezza

	Unità di misura		Obiettivi		Valori registrati	
Categoria di rischio		**Basi di graduazione**	**CST**	**NRV**	**2025**	**2024**
			Comuni (x10⁹)	**Italia (x10⁹)**	**RFI (x10⁹)**	**RFI (x109)**
Passeggeri	Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di treno*km passeggeri per anno	treno*km passeggeri per anno	170,00	38,10	3,19	6,34
Dipendenti o imprese appaltatrici	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	77,90	18,90	0,27	8,22*
Utilizzatori dei passaggi a livello	Numero di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	710,00	42,90	14,92	8,48**
Altra persona sul marciapiede	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria "Altri" derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	14,50	6,70	0,00	0,00
Altra persona che non si trova sul marciapiede						
Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	2.050,00	119,00	291,79	134,12***

A seguito dei riscontri dell'Autorità competenti sui suicidi/tentati suicidi e della conclusione delle indagini interne (quantificazione dei dati/individuazione delle responsabilità), che hanno comportato la modifica del numero degli incidenti significativi registrati nel 2024 (da 126 a 99 eventi), si riportano i valori rendicontati l'anno precedente e che sono stati oggetto di modifica nel 2025: *2,91, **16,70 e ***193,76.

75. Dati aggiornati all'8 gennaio 2026 e che potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competenti sui suicidi/tentati suicidi e della conclusione delle indagini interne (quantificazione dei dati/individuazione delle responsabilità) che, infatti, hanno comportato la modifica di alcuni indicatori relativi all'anno precedente.
76. Common Safety Target - CST (Obiettivi Comuni di Sicurezza).
77. National Reference Value (Valore di Riferimento nazionale): specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro in riferimento ai diversi CST.
78. Fatalities and Weighted Serious Injuries (incidenti mortali e lesioni gravi ponderate).

Da evidenziare che, dall'analisi dei dati, l'unico valore sopra la soglia dell'indice NRV - persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria (violazioni delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario) - rispetta comunque l'obiettivo europeo CST. Dall'analisi degli incidenti significativi[80] emerge che nel 2025 sulla infrastruttura ferroviaria gestita da RFI sono stati registrati 163 incidenti significativi (+64 rispetto al 2024) che, complessivamente, hanno causato 112 decessi e 42 lesioni gravi (oltre ai danni economici all'infrastruttura, al materiale rotabile coinvolto, a terzi e al disservizio ferroviario per interruzione superiore alle 6 ore su una linea principale).

Danni alle persone

	2025		2024	
Tipologia	**Decessi**	**Lesioni gravi**	**Decessi**	**Lesioni gravi**
Dipendenti RFI (comprese le imprese appaltatrici)	0	1	1	1
Passeggeri	1	0	2	0
Utilizzatori di passaggi a livello	5	6	6	3
Persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria	106	35	70	31
Altra persona sul marciapiede	0	0	0	0
Altra persona non sul marciapiede	0	0	0	0
Totale	**112**	**42**	**79**	**35**

Per quanto attiene all'analisi delle cause che hanno determinato gli incidenti significativi, è da segnalare che circa il 94% degli eventi sono riconducibili a fattori esterni al Gruppo. Nel 2025 si sono registrati 2 incidenti significativi a responsabilità RFI e hanno riguardato:

- **una** collisione di mezzo d'opera contro un'auto ad un passaggio a livello;
- **un** tallonamento di un deviatoio oleodinamico da parte di un mezzo d'opera.

Parallelamente al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza fatta mediante la classificazione ERA, il Gruppo monitora, inoltre, le prestazioni secondo i criteri emanati dalla UIC, anche al fine di poter comparare la propria performance nel contesto internazionale.
Gli incidenti tipici UIC sono così classificati: collisione, deragliamento, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose, incidenti ai passaggi a livello (collisioni contro ostacoli o veicoli). Sono esclusi dal computo gli investimenti a persone (compresi quelli verificatisi ai passaggi a livello), i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi e i tentati suicidi.
I parametri relativi ai danni causati dai suddetti incidenti a cui l'UIC fa riferimento sono analoghi a quelli degli incidenti significativi:

- almeno un morto nell'immediato o entro i successivi 30 gg dall'incidente;
- almeno un ferito grave (ospedalizzazione superiore alle 24h);
- danni al materiale rotabile / infrastruttura /terzi per un valore uguale o superiore a 150.000€;
- interruzione della circolazione su una linea principale per un periodo uguale o superiore alle 6h.

Questa tipologia di classificazione è finalizzata a misurare la sicurezza intrinseca dei sistemi ferroviari, considerando di minore importanza gli incidenti avvenuti a causa di indebiti comportamenti da persone esterne (violazioni DPR 753/80) avvenute nei contesti ferroviari.
Gli incidenti tipici UIC sono pesati secondo un indice complessivo rispetto a parametri quali: la tipologia (treno contro treno, treno contro persone, treno contro veicoli, ecc.); l'entità dei danni alle persone (numero di decessi e di feriti); la categoria delle persone che hanno subito danni (eventuali violazioni da parte della persona); la responsabilità (endogena o esogena).
Dei 12 incidenti tipici UIC avvenuti nel 2025 in ambito esercizio (-4 incidenti rispetto al 2024), 6 sono di natura esogena (ossia con responsabilità correlate a cause esterne al sistema ferroviario) e altrettanti sono relativi a cause riconducibili all'affidabilità della gestione del sistema ferroviario. Non si rilevano incidenti tipici a responsabilità RFI registrati nel 2025, rispetto ai 7 dell'anno precedente.
Per quanto concerne gli incidenti che hanno coinvolto le imprese ferroviarie estere del Gruppo FS si rimanda alle sezioni *Altre informazioni* della Relazione sulla gestione e alla nota integrativa *51. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio* del Bilancio consolidato.

Sicurezza stradale

Il Gruppo ha l'obiettivo di **garantire la sicurezza**

79. Secondo la classificazione adottata ERA: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave (ospedalizzazione > 24h) oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

della viabilità nella rete in gestione, in linea con quanto previsto dal **"Piano d'azione strategico della Commissione UE per la sicurezza stradale 2021-2030"**.

Per il Gruppo sicurezza significa:

- progettare una strada sicura,
- mantenere una strada sicura,
- gestire una strada sicura.

Un'attività che richiede un impegno costante e attento **su oltre 32.000 chilometri di strade e autostrade** e che interessa diversi componenti della infrastruttura stradale, tra i quali: la pavimentazione, gli impianti, i sistemi di ritenuta.

Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura stradale gestita da Anas

L'attività svolta da Infomobilità consente di acquisire in tempo reale le informazioni sulla viabilità e di condividerle con le funzioni aziendali deputate alla comunicazione interna ed esterna. La relativa reportistica (mensile, trimestrale, semestrale e annuale), risultante di una mirata attività di Data Analysis, trasmessa alle singole Strutture Territoriali e al management aziendale, consente un puntuale monitoraggio degli eventi, l'individuazione della loro tipologia e localizzazione, l'approfondimento delle cause/concause degli stessi e della loro eventuale ricorrenza sull'intera rete stradale Anas segmentata per tratte di 2 km.

Il rilevamento statistico relativo al 2025 evidenzia un numero di incidenti pari a 19.156, di cui 6.713 sinistri classificati come "autonomi" (si tratta dei casi di sinistri che non coinvolgono altri veicoli rispetto a quello guidato), registrando un aumento del numero di eventi di circa il 6,8% rispetto al precedente anno (17.941 incidenti nel 2024) e l'aumento del 5,6% dei sinistri classificati "autonomi" (6.357 nel 2024). Per quanto riguarda i danni alle persone causati dagli incidenti, si rileva un aumento del 9% degli eventi con esito mortale (458 nel 2025 rispetto ai 420 del 2024) e un aumento di circa l'11% di quelli con presenza di feriti (7.437 rispetto ai 6.702 dell'anno precedente). La raccolta dei dati e l'attività di Data analysis hanno interessato anche gli eventi meteorologici consentendo l'invio alle Strutture Territoriali, con cadenza mensile, trimestrale, semestrale e annuale, di una specifica reportistica relativa alle conseguenti criticità impattanti sulla rete viaria, tra i quali gli eventi classificati "Allagamenti" e "Frane". Inoltre, l'attività di monitoraggio e analisi degli eventi rilevati sulla rete gestita ha permesso, nel corso della stagione estiva, di effettuare una mappatura degli eventi classificati "incendi". Tale attività ha reso possibile l'individuazione di potenziali criticità, al fine di predisporre tutte le azioni necessarie per la mitigazione del fenomeno.

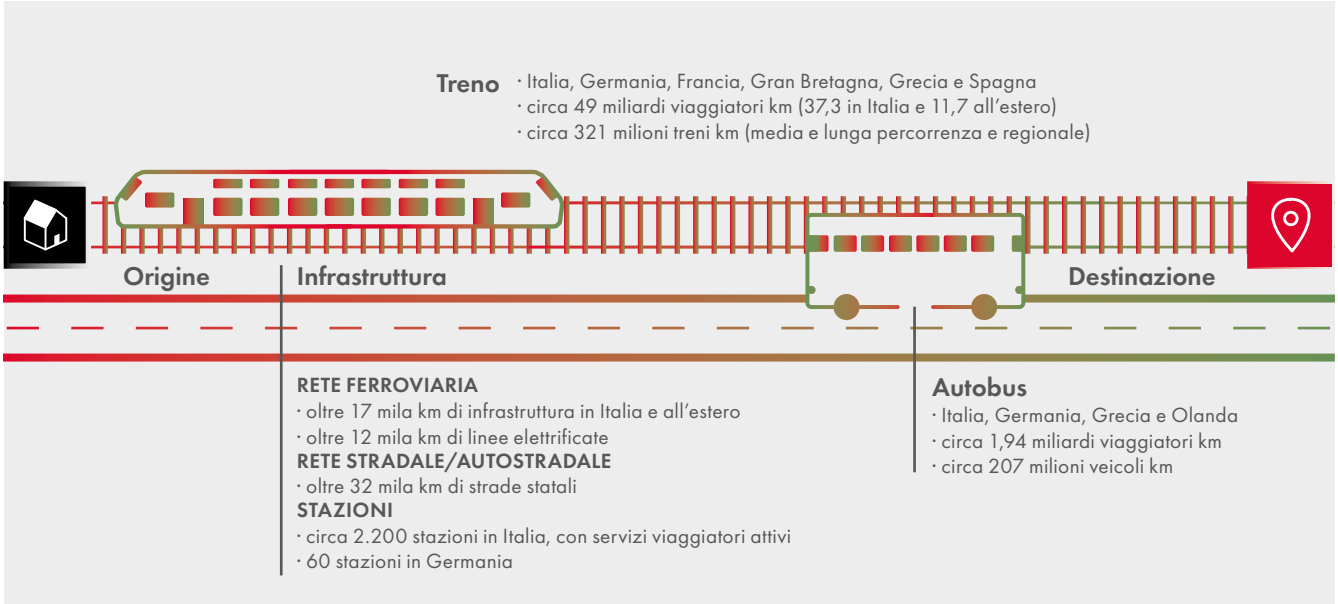
Valore al cliente

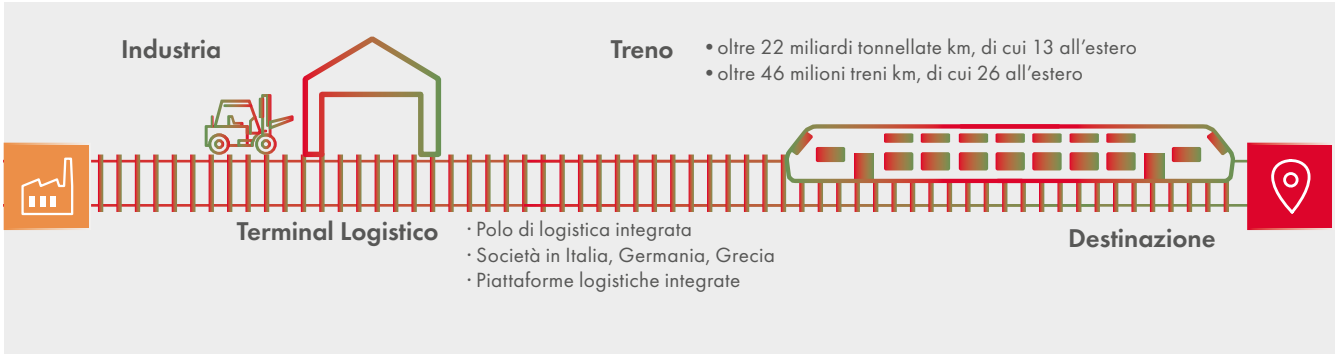
ESRS S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

ESRS S4-4 – Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, e efficacia di tali azioni

ESRS S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

L'offerta di servizi integrati, come commentato all'interno del paragrafo Performance dei settori di business, ha l'obiettivo di garantire un'esperienza di viaggio che risponda alle esigenze specifiche delle persone, con focus su chi usa il trasporto pubblico regolarmente, e di proporsi al mercato come un **operatore di sistema**, sia in Italia sia all'estero, per il trasporto merci.





Stazione...il luogo del movimento

La stazione è il luogo del movimento: esprime il dinamismo di uno **spazio concepito per il viaggio e per lo scambio modale** ed è protagonista di ciclici cambiamenti che accompagnano e stimolano l'evolversi degli stili di mobilità e del tessuto urbano in cui è inserita. La stazione è luogo di trasformazioni, anche nel segno della nuova qualità delle infrastrutture che sempre più richiedono approcci capaci di creare valore e attrattività per i territori, ridurre costi e tempi degli spostamenti, soddisfare una domanda crescente di mobilità nuova. Le stazioni rappresentano il **punto di contatto tra sistema ferroviario e i territori**: il loro funzionamento è anche determinato dalla qualità di questa relazione. Una stazione che funziona bene sa essere parte integrante dell'ambiente - urbano o rurale - che la ospita.
In questa prospettiva il Gruppo è impegnato in un **piano integrato di sviluppo delle stazioni** che include la realizzazione di nuove stazioni e tende a rendere le stazioni esistenti, assieme alle aree circostanti, più sicure e piacevoli e ad aumentare i punti di accesso alla rete ferroviaria con interventi di riqualificazione e di miglioramento di fruibilità, accessibilità, informazione al pubblico e intermodalità.

Rete ferroviaria e stradale...il percorso che unisce

Migliorare la dotazione infrastrutturale di trasporto del Paese, **integrando efficacemente la rete ferroviaria e quella stradale** con altre infrastrutture e i centri urbani, assicurare sicurezza e resilienza delle infrastrutture, accelerare la transizione ecologica e cogliere le opportunità offerte dalle nuove tecnologie per attività di manutenzione e servizi innovativi sono tra le priorità da perseguire per il Gruppo.

Linee ferroviarie in esercizio RFI	**16.881 km**
Tipologia	
Linee a doppio binario	7.833 km
Linee a semplice binario	9.048 km
Alimentazione	
Linee elettrificate	12.634 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.247 km
Linee ferroviarie in esercizio Netinera	**300 km**
Rete stradale in esercizio Anas	**32.700 km**
di cui autostrade	1.293 km

Treno...il mezzo più ecologico

La mobilità è tra le sfide più complesse che la società moderna è chiamata ad affrontare. A una crescente propensione al movimento si contrappone infatti la ricerca di una **riduzione degli impatti** sull'ambiente. La migliore **qualità della vita** e della **salute delle persone e del territorio** rimane l'obiettivo principale. In questo contesto, **il treno rappresenta il mezzo più ecologico** tra le modalità di trasporto motorizzate, energeticamente più efficiente e con i minori livelli di emissioni.

All'interno del Gruppo, il trasporto su ferro si divide in due principali segmenti, in Italia e all'estero:

- media e lunga percorrenza (servizi Alta Velocità – AV e servizi Intercity – IC);
- regionale.

Nazionale - Italia

Media e lunga percorrenza

Servizi ad alta velocità

FRECCIAROSSA
fino a 300 km/h: sono treni che viaggiano prevalentemente sulla rete Alta Velocità che si estende lungo l'asse ferroviario nazionale a maggior traffico e a maggior densità di popolazione

FRECCIARGENTO
sono treni ad assetto variabile, caratteristica che consente di viaggiare a velocità più elevate rispetto ai convogli tradizionali e, pertanto, sono utilizzati su percorsi misti che interessano linee tradizionali oltre che ad Alta Velocità

FRECCIABIANCA
percorrono principalmente le linee della rete convenzionale e uniscono i centri urbani di medie e grandi dimensioni con le principali stazioni della rete Alta Velocità, garantendo un'elevata capillarità

Servizi intercity

INTERCITY
sono servizi di trasporto di pubblica utilità effettuati su richiesta dello Stato che, sulla base di un Contratto di Servizio, riconosce all'impresa di trasporto dei corrispettivi (servizi "universali"). Riguardano, nello specifico, i servizi Intercity Giorno e Intercity Notte

INTERNAZIONALI
treni Internazionali Eurocity ed Euronight uniscono le principali località italiane a importanti città dell'Austria, della Germania e della Svizzera

Regionale

CAPILLARITÀ
rete capillare, in ambito metropolitano, regionale e interregionale, con treni distribuiti su tutto l'arco della giornata

SERVIZI
servizi frequenti nelle aree metropolitane e servizi veloci per collegare i principali poli regionali, assicurando in "stazioni porta" l'interconnessione tra i due diversi livelli di servizio

FLOTTA
acquisto di nuovi treni più moderni e confortevoli (Pop e Rock) e l'arrivo del Blues, il primo treno ibrido a tripla alimentazione, elettrica, diesel e a batterie

Internazionale

FRANCIA
collegamenti giornalieri di andata e ritorno tra Parigi e Milano (via Lione, Chambery, Modane e Torino) e tra Parigi e Lione con treni ad alta velocità Frecciarossa. Nel giugno 2025 è stato lanciato un nuovo collegamento tra Parigi e Marsiglia.

GERMANIA
trasporto pubblico regionale in Bavaria, Sassonia, Turingia, Repubblica Ceca e Austria, Sud Ovest della Germania, Bassa Sassonia, Meclemburgo-Pomerania. Nelle aree metropolitane di Berlino, Brandeburgo, Brema e Amburgo.

GRAN BRETAGNA
collegamenti della West Coast, compresi i servizi da Londra a Birmingham, Manchester, Liverpool, Preston, Chester, Edimburgo e Glasgow, con il marchio Avanti West Coast. Da luglio 2025 il servizio non è più attivo.

GRECIA
trasporto passeggeri su tre segmenti: intercity (connessioni tra le principali prefetture – da Patras a Alexandroupolis; Dikaia a Florina; Atene e Thessaloniki), suburbano (regioni di Atene, compreso il collegamento per l'aeroporto, Thessaloniki e Patras) e internazionale (Sofia, Belgrado, Bucharest, Skopje).

SPAGNA
collegamenti lanciati nel novembre 2022 con il marchio Iryo e con una flotta di nuovi treni Frecciarossa che coprono le tratte Madrid-Barcellona, Madrid-Valencia, Madrid-Alicante e Madrid-Malaga/Siviglia.

Autobus e tram...per la mobilità pubblica sostenibile

Gli autobus e i tram rappresentano le soluzioni di mobilità più semplici e rapide per ridurre il traffico urbano, tutelare l'ambiente e garantire, attraverso l'integrazione con gli altri mezzi di trasporto, in particolare il treno, un'offerta intermodale per sviluppare il trasporto collettivo e **la mobilità pubblica**.
Anche in questo caso l'offerta del Gruppo è rivolta al mercato nazionale e internazionale.

Nazionale

TERRITORIALE
trasporto pubblico locale (urbano ed extraurbano) di importanti città italiane, Padova, Perugia e Salerno. Oltre che di altre città in Campania, Puglia, Umbria e Veneto.
Servizi di trasporto passeggeri a carattere commerciale come il collegamento diretto città di Firenze - The Mall Firenze.

LUNGA PERCORRENZA
servizio integrato costituito con bus dedicati che collegano città di medie dimensioni e località turistiche, in determinati periodo dell'anno (es. Pompei, Sorrento, Cortina d'Ampezzo, etc.) con le Frecce AV in partenza da Bologna, Bolzano, Firenze, Lecce, Milano, Napoli, Roma, Salerno, Torino, Venezia e Verona.

Internazionale

GERMANIA
trasporto pubblico su gomma nella regione Renania Settentrionale-Vestfalia, Francoforte sul Meno, Amburgo, Hannover

PAESI BASSI
trasporto pubblico locale attivo nelle aree di Utrecht, Groningen - Drenthe, DAV (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden) a cui si aggiungeranno da dicembre 2024 due ulteriori concessioni; area metropolitana nel Randstad (tra Amsterdam e Rotterdam e L'Aia) e la provincia di Fryslan (Frisia)

Trasporto merci...per promuovere lo shift modale dalla gomma al ferro

Attraverso FS Logistix e le società controllate, il Gruppo intende proporsi al mercato come un **operatore di sistema**, sia in Italia sia all'estero, al fine di contribuire al **miglioramento del sistema del trasporto delle merci e di promuovere lo shift modale**: dalla gomma al ferro, con meno impatti in termini sociali (incidentalità, congestionamento delle infrastrutture stradali) e ambientali (minori emissioni in atmosfera, minori consumi energetici).

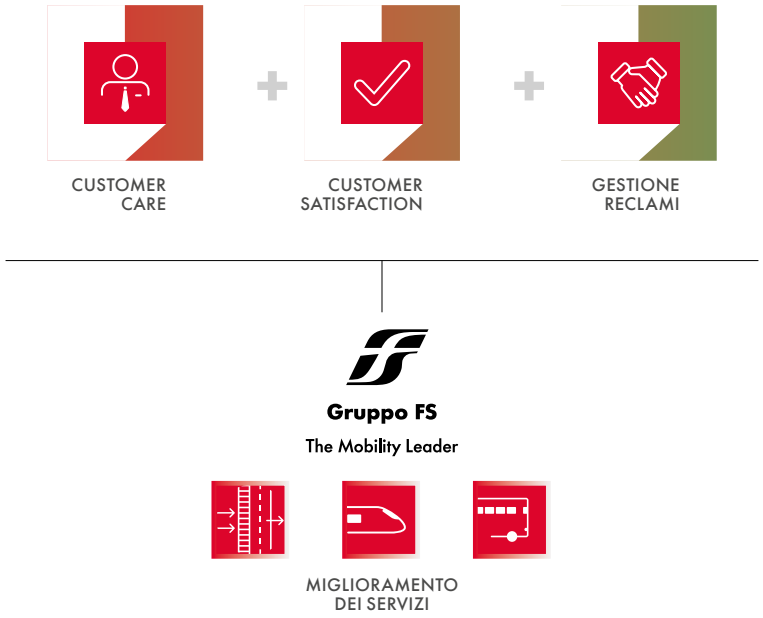
FS Logistix rappresenta un **ecosistema integrato di soluzioni per il trasporto e la logistica** e in qualità di subholding definisce le strategie e la direzione operativa delle società controllate.
Ogni società contribuisce con un ruolo specifico: dal trasporto ferroviario alla logistica intermodale, fino alla gestione di terminali e infrastrutture innovative, garantendo connessioni strategiche e servizi fondamentali per il trasporto delle merci in Italia e in Europa.

Servizi di trasporto	Servizi di logistica
I servizi di trasporto, sia nazionali che internazionali, vengono effettuati su strada, ferrovia e mare, attraverso sistemi studiati su misura per le diverse tipologie di carico.	I servizi di logistica sono finalizzati all'ottimizzazione della gestione dei flussi di merci, migliorando la performance complessiva e riducendo i costi operativi.
• Trasporto ferroviario • Trasporto stradale • Traghettamento Marittimo sullo stretto di Messina • Trasporto merci speciali • Soluzioni door-to-door	• Servizi di Terminal • Servizi di manovra • Servizi di magazzino • Servizi a valore aggiunto • Servizi tecnici

Qualità dei servizi

Il Gruppo FS, per offrire servizi di qualità ai passeggeri e ai clienti industriali, ha da tempo implementato un processo per il **monitoraggio della customer care**, in funzione dei parametri dichiarati nelle Carte dei Servizi[80], e **della customer satisfaction**, attraverso indagini volte ad analizzare le aspettative e il grado di soddisfazione di passeggeri e clienti.

Inoltre, è stato implementato un **sistema di monitoraggio dei reclami** (con il termine "reclami" si intendono le segnalazioni ricevute, mentre con il termine "disservizi" si intendono le problematiche associate ai "reclami")[81] che consente di mettere in atto un processo strutturato e continuo di raccolta, analisi e comprensione delle segnalazioni dei clienti, approfondendo le loro esigenze, con l'obiettivo di trasformare i reclami in azioni concrete di miglioramento dei servizi.



80. La Carta dei Servizi è lo strumento con il quale la società comunica e rendiconta i principi e gli impegni per migliorare i servizi offerti; tali documenti sono pubblicati sui siti internet delle società e, quindi, disponibili a tutti gli stakeholder interessati.
81. A un reclamo possono essere associati anche più disservizi. Nei reclami si possono individuare anche richieste da parte della clientela su alcuni aspetti del servizio o segnalazioni che non corrispondono a disservizi, ma che sono comunque rilevate in specifiche voci, valutate e riscontrate.

Di seguito sono riportati i principali indicatori sintetici delle performance del Gruppo in Italia.

Customer satisfaction	2025	2024	Variazione
Infrastruttura ferroviaria (RFI)			
- percezione della stazione nel complesso	92,9%	91,4%	+1,5 p.p.
- percezione della sicurezza nel complesso	85,6%	85,9%	-0,3 p.p.
- percezione servizi di assistenza del circuito Sale Blu	99,4%	99,2%	+0,2 p.p.

L'Osservatorio di Mercato RFI, tramite società selezionate con gara europea, svolge da oltre 15 anni le rilevazioni di customer satisfaction. Il monitoraggio della soddisfazione dei viaggiatori per la qualità delle stazioni RFI ('Osservatorio viaggiatori') rappresenta una delle indagini più estese nel panorama italiano. L'indagine prevede rilevazioni mensili della qualità percepita articolate in modo da offrire una visione completa del campione-stazioni su base trimestrale. È condotta tramite interviste face to face (di tipo C.A.P.I. Computer Assisted Personal Interview) in stazione alle persone in partenza sulla base di questionari che prevedono sia risposte precodificate, per consentire ai viaggiatori di esprimere con un "voto da 1 a 9 il proprio livello di soddisfazione/insoddisfazione per i diversi aspetti della stazione e dei servizi offerti, sia risposte "aperte", per raccogliere dalla voce dell'intervistato suggerimenti sulle aree di miglioramento. La rilevazione della qualità dei servizi di assistenza in stazione alle persone con disabilità e a ridotta mobilità - erogati dalle Sale Blu RFI in un circuito di stazioni diffuse su tutto il territorio - è oggetto di una specifica indagine ('Osservatorio Sale Blu') condotta su base mensile tramite interviste di tipo C.A.T.I. (Computer Assisted Telephone Interview) su un campione di viaggiatori che hanno usufruito del servizio nel mese precedente (da programma circa 3.600 persone).
Nell'ottica di un miglioramento continuo a partire dal 2025 gli obiettivi sono riferiti alla percentuale di pienamente soddisfatti, ovvero coloro che attribuiscono un voto pari o superiore a 7 e, pertanto, i dati 2024 sono stati aggiornati per garantire la comparabilità delle performance.

Infrastruttura stradale (Anas)			
- percezione del Servizio Pronto Anas	8 su 10	7,8 su 10	+0,2

L'indagine è condotta attraverso questionari semi-strutturati somministrati con modalità C.A.W.I. (Computer Assisted Web Interviewing) e C.A.T.I. (Computer Assisted Telephone Interview) su un campione individuato con un campionamento casuale tra i clienti che hanno contattato il Servizio Pronto Anas nel periodo di riferimento e che hanno fornito il proprio consenso a partecipare alla ricerca.

Trasporto passeggeri su ferro (Trenitalia)			
- Servizio media e lunga percorrenza percezione del viaggio nel complesso	98,4%	98,4%	-
- Servizio regionale percezione del viaggio nel complesso	92,7%	92,5%	+0,2 p.p.

La qualità percepita viene rilevata attraverso indagini periodiche con passeggeri di età superiore a 14 anni con riferimento alla loro esperienza di viaggio sui treni gestiti dal Gruppo (media - lunga percorrenza e corto raggio - locale/regionale). La rilevazione avviene attraverso interviste face to face e interviste telefoniche. Le interviste face to face sono effettuate in stazione alla partenza/arrivo del treno. Le interviste telefoniche con tecnica CATI (Computer Assisted Telephone Interview) sono realizzate contattando nuovamente l'intervistato entro i due/tre giorni successivi al viaggio. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, 1 esprime la minima e 9 la massima soddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.

Servizio media e lunga percorrenza: ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 5.800 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, brand.

Trasporto passeggeri su gomma (Busitalia e controllate)			
- Servizio urbano giudizio complessivo	90,4%	91,6%	-1,2 p.p.
- Servizio extra-urbano giudizio complessivo	93,3%	89,5%	+3,8 p.p.

La metodologia adottata per le indagini è la rilevazione sul campo, che prevede interviste ai clienti nel momento della fruizione dei servizi, così da raccogliere in tempo reale il livello di soddisfazione.
La modalità di rilevazione ha riguardato quindi interviste CAPI (face to face), sia in ambito urbano, sia in ambito extraurbano. Il piano di campionamento è stato di tipo stratificato per bacini e linee, con estrazione delle unità statistiche di tipo casuale.
Oltre al profilo socio comportamentale, l'indagine ha rilevato la percezione dei clienti sulla qualità del servizio reso (Customer Satisfaction), utilizzando la scala di valutazione da 1 a 10. La percezione viene rilevata sia in relazione a una valutazione globale del servizio, sia relativamente a singoli aspetti del servizio stesso. Le indagini di customer satisfaction hanno riguardato ai servizi erogati da Busitalia e dalle società controllate nei segmenti del Trasporto Pubblico Locale urbano ed extraurbano (Veneto, Umbria, Campania). I risultati consolidati delle indagini effettuate nei mesi di maggio e di novembre/dicembre sul trasporto pubblico locale sono stati consolidati ponderando i valori di customer ottenuti per singolo bacino al corrispondente numero dei passeggeri trasportati. Complessivamente gli intervistati sono stati 3.503 per i servizi urbani e 2.836 per i servizi extraurbani.

Trasporto merci			
- giudizio complessivo	7,4 su 10	7,6 su 10	-0,2

Le società guidate da FS Logistix, per misurare il livello di gradimento dei servizi offerti, conducono una indagine di Customer Satisfaction attraverso la somministrazione di un questionario online strutturato in modo che il cliente possa fornire un punteggio, nella scala da 1 a 10, su aspetti del servizio erogato ritenuti essenziali. L'indagine viene avviata e completata nei primi mesi dell'anno; di conseguenza, i risultati riportati si riferiscono all'anno precedente.

Puntualita' del trasporto passeggeri	2025	2024	Variazione
Trasporto passeggeri su ferro (Trenitalia)			
- Servizi a mercato (Frecce) % di treni in arrivo entro la soglia di 10' dall'orario previsto	75,3%	72,9%	+2,4 p.p.
- Servizio universale (Intercity giorno e Intercity notte) % di treni in arrivo entro la soglia di 15' dall'orario previsto	84,5%	81,9%	+2,6 p.p.
- Servizio regionale % di treni in arrivo entro la soglia di 5' dall'orario previsto	91,7%	91,3%	+0,4 p.p.
Dati relativi all'interno anno di rendicontazione, ma certificati dal gestore dell'infrastruttura fino ad agosto 2025. Sono considerati arrivati in ritardo tutti i treni giunti a destinazione oltre la soglia indicata (nessuna esclusione).			
Trasporto passeggeri su gomma (Busitalia e controllate)			
- Servizio urbano % corse in partenza puntuali	98,2%	98,2%	-
- Servizio extra-urbano % corse in partenza puntuali	98,4%	98,3%	+0,1 p.p.

Numero di reclami pervenuti	2025	2024	Variazione
Infrastruttura ferroviaria (RFI)	**9.030**	**8.502**	**+528**
Il canale principale utilizzato per la segnalazione dei disservizi messo a disposizione è "RFI Risponde" raggiungibile dalla home page del sito istituzionale rfi.it. Le principali segnalazioni (circa il 60% dei disservizi segnalati) hanno riguardato le informazioni al pubblico, il comfort delle stazioni, la sicurezza in stazione, il rispetto per l'ambiente.			
Infrastruttura stradale (Anas)	**1.536**	**1.877**	**-341**
I reclami, gestiti centralmente attraverso il Servizio Clienti e i diversi e molteplici canali di contatto messi a disposizione dei clienti (telefono, e-mail, pec, live chat, sito, appuntamento, whatsApp, telegram, canali social, posta), sono registrati attraverso un sistema di Customer Relationship Management (CRM).			
Trasporto passeggeri su ferro (Trenitalia)			
Servizio media e lunga percorrenza	47.955	40.274	+7.681
Servizio regionale	44.066	44.803	-737
I reclami sono gestiti tramite una piattaforma informatica integrata nel Customer Relationship Management, che consente l'analisi e la presa in carico degli stessi in sinergia con gli altri canali di contatto con la clientela (quali, ad esempio, le biglietterie, i centri di assistenza alla clientela in stazione, il web, il call center, la posta tradizionale, l'e-mail). I valori sono estratti a gennaio e, pertanto, non ricomprendono parte dei reclami pervenuti nell'ultimo trimestre dell'anno.			
Trasporto passeggeri su gomma (Busitalia e controllate)	**4.404**	**3.615**	**N/A***
L'azienda è conforme alle misure della Delibera 28/2021 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di reclami. Ha pubblicato sul proprio sito internet una sezione dedicata ai reclami, con tutte le misure che rendono il processo di inoltro e riscontro dei reclami più fluido ed efficace per la clientela. In particolare, la nuova procedura definisce chiaramente tempi di inoltro e tempi di riscontro al reclamo, canali per l'invio delle segnalazioni, requisiti e caratteristiche della risposta fornita ai clienti e rimedi che il cliente può adottare in caso di riscontro non soddisfacente. *Il dato registrato nel 2025, oltre ai reclami pervenuti in ambito TPL, include anche i reclami relativi a tutti i servizi di mobilità offerti dal Gruppo Busitalia e, pertanto, non è confrontabile con l'anno precedente.			

Di seguito sono riportate le principali informazioni riguardo le indagini di **customer satisfaction effettuate dalle società del Gruppo che offrono servizi di trasporto su ferro e gomma all'estero**.

Francia

Nel 2025, il 96% (-1 p.p. rispetto all'anno precedente) dei clienti che usufruiscono dei servizi offerti dal Gruppo FS in Francia, attraverso la società Trenitalia France, risultano soddisfatti.

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 2025, il valore relativo alla "soddisfazione del viaggio nel complesso" è risultato pari a 48,9% (-7,6 p.p. rispetto all'anno precedente).

Spagna

Le indagini di customer satisfiction relative ai servizi svolti da iryo, società partecipata da Trenitalia e attiva in Spagna, sono effettuate attraverso una survey online in cui viene richiesto ai viaggiatori di attribuire un punteggio da 1 a 10 a diverse dimensioni di analisi (soddisfazione del viaggio, attese, esperienza a bordo treno, ecc.). I dati 2025 registrano un Net Promoter Score (NPS)* pari a 63,1% (-3,3 p.p. rispetto al 2024).

*Il Net Promoter Score è un indice che misura la disponibilità dei clienti a raccomandare ad altri i prodotti o servizi offerti da un'azienda. L'indice si calcola sottraendo la percentuale dei clienti "detrattori" (coloro che hanno assegnato un giudizio inferiore o uguale a 6) dalla percentuale dei clienti "promotori" (coloro che hanno assegnato un giudizio di 9 o 10).

Germania

Il gruppo Netinera, per il monitoraggio della puntualità e della soddisfazione dei passeggeri, utilizza una metodologia definita dall'Autorità per i Trasporti Pubblici su base regionale e in funzione della tipologia di servizio offerto. Per tale motivo, non sono disponibili indicatori di sintesi a livello di gruppo o di società.

Olanda

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV prevede lo svolgimento di un'indagine "Barometro OV*", su base nazionale, per tutte le tratte e le società concessionarie. L'indagine 2025, alla data di redazione del presente documento, non è stata ancora pubblicata (il risultato raggiunto per la campagna 2024 è stato pari a 7,9 su 10, +0,1 punti rispetto alla media nazionale)

*"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.

Security e privacy

Garantire la **massima sicurezza delle stazioni e dei treni**, per tutelare i viaggiatori e il personale in servizio, **presidiare e proteggere** costantemente **i sistemi e le infrastrutture del Gruppo** attraverso lo svolgimento di attività di cyber security volte a garantire la continuità dei propri servizi, nonché **la riservatezza, l'integrità e la disponibilità delle informazioni** proprie e di clienti, stakeholder e partner di riferimento rappresentano una priorità per il Gruppo.

Security

La sicurezza e la tutela del personale, dei viaggiatori e dei frequentatori delle stazioni, dei beni e del *know-how* rappresentano per il Gruppo un valore essenziale. Proprio in quest'ottica, dal 2023 **FS Security** – la società del Gruppo FS dedicata a garantire la **sicurezza** dei treni, delle stazioni, dei dipendenti e dei viaggiatori – garantisce alti livelli di servizio.
Oltre 1.300 professionisti altamente qualificati lavorano per fornire servizi di security per tutto il Gruppo FS, offrendo soluzioni efficienti, integrate e su misura e interfacciandosi con enti, organismi di settore e istituzioni dedicate alle attività di sicurezza.
FS Security è chiamata, inoltre, a realizzare iniziative diversificate di **prevenzione, monitoraggio e contrasto ai fenomeni illeciti in ambito ferroviario**, in stretta collaborazione con le Forze di Polizia e a supporto delle principali società del Gruppo. In particolare, al fine di ridurre il fenomeno relativo ai furti di rame impiegato per il funzionamento dei diversi sistemi tecnologici (segnalamento e alimentazione elettrica dei treni, telecomunicazione, ecc.) presso le principali direttrici della rete ferroviaria, FS Security provvede a:

- raccogliere, elaborare ed analizzare gli eventi occorsi;
- monitorare, attraverso servizi operativi dedicati, le tratte ferroviarie ed i depositi più a rischio;
- coinvolgere le Forze di Polizia territoriali segnalando i cantieri, le situazioni di rischio rilevate negli impianti, nonché i furti e i tentativi di furto;
- stimolare e supportare costantemente le articolazioni di RFI per la messa in sicurezza del materiale pregiato.

Il Gruppo FS ha sviluppato un approccio strutturato per affrontare gli impatti legati alla sicurezza, adottando **interventi concreti per proteggere il personale e la collettività viaggiante**, combinando prevenzione, formazione e tecnologia. A tal proposito, nel 2025, anche in ottica di *continuous improvement*, è stato promosso il progetto **"Modello Operativo Sicurezza Stazioni"** il quale mira a dotare il Gruppo FS di strumenti di indirizzo per una più efficace *governance* della sicurezza, attraverso la pubblicazione delle **Linee Guida in materia di Sicurezza Fisica e delle Linee Guida in materia di Sicurezza delle Grandi Stazioni**. Partendo infatti dal perimetro pilota che ha riguardato la stazione di Roma Termini (a seguito degli impegni assunti con il Ministero dell'Interno per la realizzazione di azioni congiunte per una più efficiente governance delle infrastrutture ferroviarie di Roma – cd. "Patto stazioni sicure") è stato disegnato un *Action Plan*, a seguito di *Risk Assessment* e *Gap Analysis*, con il quale sono state individuate delle azioni di mitigazione delle criticità riscontrate suddivise in azioni effettuabili nel breve, medio e lungo periodo. In particolare, per le azioni percorribili nel breve periodo, sono stati selezionati dei cd. *Quick Win*, ossia soluzioni celeri e con costi esigui, tutti implementati nel corso del 2025. Durante il medesimo anno, sono state condotte diverse sperimentazioni per innovare e introdurre nuovi sistemi tecnologici a supporto delle attività di *security* ed è stato rafforzato il partenariato con il Ministero dell'Interno attraverso la sottoscrizione di **Convenzioni**, tra cui ampio rilievo assume quella sottoscritta con la **Polizia Ferroviaria**, finalizzata a elevare ulteriormente gli standard di sicurezza sui treni, nelle stazioni e sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.
Per quanto concerne la sicurezza del **personale *frontline***, nelle regioni Liguria, Lombardia, Piemonte, Puglia, Toscana ed Emilia-Romagna sono stati testati dispositivi mobili, cd. ***bodycam***, per gli operatori e per i capitreno, con ottimi risultati connessi alla mitigazione dei fenomeni di aggressione al personale.
Un'altra iniziativa introdotta dal Gruppo FS ha riguardato la **videoanalisi** nei sistemi di videosorveglianza su alcuni impianti installati nei nodi di Firenze e Milano, volti garantire una maggiore sicurezza degli *asset* ferroviari nonché a fronteggiare i fenomeni delle indebite presenze lungo linea. Parallelamente, per sopperire all'assenza di rete mobile in aree urbane e remote che impedisce la trasmissione di immagini degli impianti TVCC installati allo scopo di mitigare fenomeni di furti lungo linea e danneggiamenti di asset, è stata testata la **connettività satellitare** per garantire maggiore continuità operativa garantita da flussi video stabili e senza perdite di dati. Tali innovazioni garantiscono il miglioramento delle attività di controllo e una collaborazione più stretta con gli operatori delle Forze di Polizia.
Oltre a ciò, nel corso del 2025 è stato siglato il **Protocollo di Intesa tra FS ed ENAC** per l'impiego di **droni** nel monitoraggio delle infrastrutture ferroviarie e stradali in Italia. L'intesa apre la strada a una collaborazione strutturata e innovativa per rendere più sicure le reti di trasporto, prevenire i rischi e garantire la continuità del servizio in ogni condizione.
Al fine garantire la **sicurezza del personale in trasferta**, è stato aggiornato il modello di Travel Security di Gruppo in linea con i più recenti standard internazionali previsti dalla ISO 31030:2021. Sono state pertanto aggiornate le **Linee Guida** e la **Procedura Operativa in materia di *Travel Security***, che

introducono il protocollo di sorveglianza sanitaria per i dipendenti in procinto di partire all'estero e la possibilità di fornire un *feedback* sulle condizioni di sicurezza riscontrate all'estero, anche alla luce delle misure di mitigazione previste dal Modello di *Travel Security* del Gruppo.
In aggiunta, è stata ampliata l'**offerta formativa** in tema di *Travel Security*, Protezione Civile e contrasto alle infiltrazioni della criminalità organizzata.
Nell'ambito dei rapporti tra il Gruppo FS e il sistema della Protezione Civile, si è proceduto a rinnovare il **Protocollo con il Dipartimento della Protezione Civile** finalizzato a rafforzare la collaborazione relativo alla collaborazione in caso di criticità o emergenze derivanti da rischi naturali ed antropici che possono interessare gli ambiti di competenza del Gruppo FS.
È stato avviato il progetto per la costituzione di un'**Associazione di Volontari di Protezione Civile del Gruppo FS** con l'obiettivo di valorizzare il *know-how* tecnico-specialistico del personale e coinvolgere nell'iniziativa i dipendenti che desiderano apportare il proprio contributo nella gestione degli eventi di protezione civile che interessano l'ambiente ferroviario. L'Associazione a regime rappresenterà un'importante componente del Servizio Nazionale della Protezione Civile, e potrà essere attivata per la gestione delle emergenze di rilievo nazionale o territoriale, contribuendo a creare "valore" per il Sistema Paese.
In conclusione, con queste iniziative si intende rafforzare la capacità di prevenire e gestire fenomeni illeciti e, più in generale, situazioni di criticità, perseguendo l'obiettivo di migliorare la sicurezza complessiva del business, delle risorse, degli asset, della reputazione aziendale e della collettività viaggiante.

Di seguito, si riportano le **principali statistiche sulla security**[82], che rappresentano **indicatori chiave per valutare l'efficacia delle misure di protezione** del personale, del patrimonio e delle infrastrutture ferroviarie, nonché la **capacità di prevenire** eventi che possano impattare la continuità del servizio ferroviario:

Statistiche sulla security	2025	2024*	Variazione	%
Aggressioni al personale ferroviario	349	434	(85)	-19,6%
Furti in stazione	909	1.128	(219)	-19,4%
Furti a bordo treno	2.751	2.130	621	+29,2%
Furti di rame	185	251	(66)	-26,3%

Fonte: Database FS Security per Aggressioni e Furti rame, dati Ministero dell'Interno per Furti a bordo treno e in stazione.
*A seguito dei riscontri dell'Autorità competenti, si riportano i valori rendicontati l'anno precedente e che sono stati oggetto di modifica nel 2025: aggressioni al personale ferroviario (395), furti in stazione (1.117) e furti a bordo treno (2.067).

Sicurezza informatica

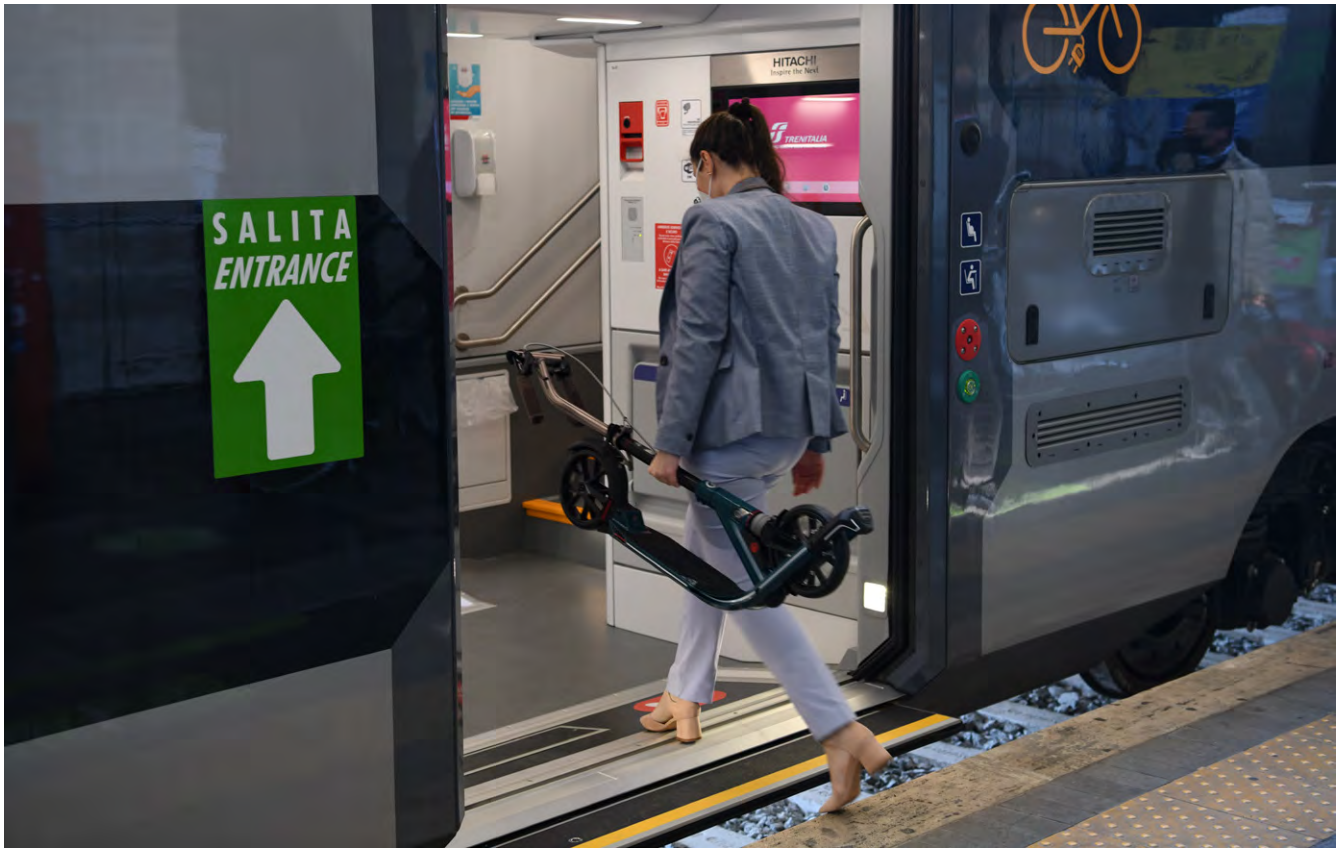
Il Gruppo FS cura la propria strategia di cyber security adottando un approccio integrato che combina sicurezza fisica e digitale, nella consapevolezza dei rischi crescenti legati alla digitalizzazione dei processi e all'evoluzione delle minacce informatiche. Gli asset ferroviari treni, autobus, stazioni, binari così come i dispositivi dei dipendenti, i sistemi informatici e quelli dei fornitori risultano sempre più interconnessi; la compromissione anche di un singolo elemento potrebbe innescare un effetto a catena con impatti sulla continuità operativa e sulla qualità del servizio offerto alla clientela.
In questo contesto sfidante, il Gruppo FS è impegnato a garantire elevati livelli di sicurezza interna attraverso l'adozione di tecnologie d'avanguardia, l'aggiornamento continuo delle linee guida in ambito security e il rafforzamento delle capacità di prevenzione, rilevazione e risposta agli incidenti informatici. Un ruolo sempre più rilevante è svolto dall'utilizzo dell'intelligenza artificiale che supporta le attività di monitoraggio e analisi consentendo una più rapida individuazione di comportamenti anomali e potenziali minacce, migliorando l'efficacia delle azioni di contrasto.
Il Gruppo garantisce un approccio coerente e uniforme alla sicurezza fisica e cibernetica attraverso un Modello di governance della security che individua nella Direzione Security (e nella famiglia professionale Security) la struttura Cyber & Information Security, deputata a indirizzare l'attuazione del modello di sicurezza cibernetica. In conformità al modello di governance, è operativa la società **FS Security**, all'interno della quale è presente la struttura **Cyber Security Solutions & Operations**, dedicata alla gestione integrata della sicurezza informatica del Gruppo FS, nonché delle funzioni operative derivanti.
Il Gruppo può inoltre contare sul Cyber Defence Center, polo di eccellenza che integra competenze specialistiche e tecnologie avanzate per identificare, prevenire e contrastare gli attacchi informatici. Al suo interno opera il Cyber Security Operations Center

82. Dati aggiornati al 13 febbraio 2026 e che potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competenti.

(C-SOC), attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, a presidio delle infrastrutture critiche, dei sistemi informativi e delle postazioni di lavoro del Gruppo. L'impiego di Big Data, intelligenza artificiale e soluzioni di automazione consente al Cyber Defence Center di garantire un elevato livello di protezione dei processi aziendali e della circolazione ferroviaria.
Nel corso del **2025**, il team di analisti del Security Incident Team ha rilevato, gestito e neutralizzato **6.479 incidenti di sicurezza informatica**, registrando un **trend in crescita rispetto all'anno precedente**. Nello stesso periodo sono state eseguite analisi su 1.680 postazioni di lavoro potenzialmente infette, assicurando continuità operativa e riducendo i potenziali impatti derivanti da eventi cyber.
Un ruolo centrale nella strategia di prevenzione è svolto dalle attività di **threat intelligence**, che consistono nel monitoraggio continuo dello scenario di minaccia e nell'analisi di fonti aperte e riservate al fine di individuare in anticipo nuove campagne di attacco, vulnerabilità emergenti e possibili vettori di compromissione specifici per il contesto del Gruppo FS.
A supporto di tali attività opera il **team interno di malware analysis**, composto da specialisti in grado di analizzare in profondità codici malevoli, scomporne le componenti e studiarne i comportamenti, anche attraverso l'uso di ambienti controllati e strumenti di analisi avanzata basati su intelligenza artificiale e un team dedicato alle attività di Security Assessment, tassello fondamentale sia in ottica preventiva e sia in ottica reattiva.
Le funzioni di threat intelligence e malware analysis cooperano in modo strutturato per la **generazione di Indicatori di Compromissione (IoC)** affidabili e tempestivi, fondamentali per prevenire gli incidenti di sicurezza e attuare azioni proattive. Gli IoC prodotti vengono condivisi internamente e, ove opportuno, con le Istituzioni e con gli altri Operatori di Servizi Essenziali, contribuendo al rafforzamento complessivo della resilienza del sistema Paese.
Completano l'organizzazione Cyber in FS Italiane Security le aree responsabili della definizione delle architetture e dell'ingegneria dei sistemi di sicurezza (Cyber Security Architectures & Engineering), nonché della gestione dei progetti, dei contratti e delle attività di reporting (Project e Program Management).

Privacy – Data Protection Officer

Per le informazioni riguardo le principali misure volte a garantire la protezione dei dati di clienti, dipendenti, fornitori e altri soggetti terzi si rimanda al paragrafo *Data Protection Department* della Relazione sul governo societari e gli assetti proprietari.
In riferimento alle v**iolazioni di dati personali che hanno comportato una perdita dei dati dei consumatori** (data breach[83]), in base alle previsioni del Regolamento (UE) 2016/679, nel 2025 si sono registrati 39 casi (rispetto ai 20 casi dell'anno precedente).



83. Una violazione di sicurezza che comporta - accidentalmente o in modo illecito - la distruzione, la perdita, la modifica, la divulgazione non autorizzata o l'accesso ai dati personali trasmessi, conservati o comunque trattati.

INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE
ESRS G1 - CONDOTTA DELLE IMPRESE

Sub-topic ESRS rilevanti	I	R	O
Cultura d'impresa	✓	✓	✓
Protezione degli informatori	✓	✓	✓
Impegno politico e attività di lobbying	✓	✓	✓
Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento		✓	✓
Corruzione attiva e passiva		✓	
Politiche e strumenti gestionali			

- Codice etico
- Politica di Sostenibilità
- Policy di Risk Management
- Policy Anti-corruption
- Policy Antitrust
- Sistema di controllo interno e gestione dei rischi
- Sistema di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione
- Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing
- Strategia Fiscale
- Sistemi di gestione

Governance

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

Per le informazioni riguardo il ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo, si rimanda al paragrafo *Consiglio di Amministrazione di FS SpA* della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Gestione impatti, rischi e opportunità

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

Il processo di individuazione e valutazione degli **impatti, i rischi e le opportunità legati alla condotta delle imprese** è descritto nel paragrafo *Stakeholder management e processo di doppia rilevanza.*

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

ESRS G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori

ESRS 2 GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

I valori e gli standard di comportamento contenuti nel Codice Etico riflettono **l'impegno del Gruppo a far sì che tutte le persone, interne o esterne al Gruppo, agiscano sempre nel massimo rispetto della Legge e dei principi etici**.
Il Gruppo FS **ha adottato la "Politica di Sostenibilità"** per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti sulla condotta d'impresa.

Inoltre - in coerenza con i principi di sostenibilità, responsabilità, trasparenza, etica e integrità - **il Gruppo FS ha adottato specifiche politiche** in merito alla gestione delle questioni legate alla corruzione e alla concorrenza, la **"Policy Anti-corruption"** e la **"Policy Antitrust"**.
In merito alla gestione responsabile e sostenibile dei fornitori, l'attività negoziale delle società del Gruppo FS si ispira ai principi dettati dal trattato UE a tutela della concorrenza ed è disciplinata dalle *Linee Guida per le Attività Negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*, consultabile anche online sui portali d'acquisto delle società del Gruppo.
Così come richiamato all'interno del **Codice etico**, il Gruppo si impegna a:

- **garantire** la massima ed effettiva concorrenza e parità di trattamento;
- **selezionare** fornitori e business partner e i loro prodotti in base a criteri quali qualità, prezzo, prestazioni ambientali e altri requisiti di necessità e utilità aziendale, secondo modalità dichiarate e trasparenti;
- **garantire** diligenza, buona fede, correttezza e rispetto delle procedure interne nel corso delle trattative negoziali e nell'esecuzione del contratto con fornitori e business partner;
- **garantire** la trasparenza delle operazioni e la tracciabilità dei flussi finanziari;
- **non sfruttare** eventuali lacune contrattuali di informazioni nonché condizioni di debolezza economica.

Il Gruppo riconosce, pertanto, l'importanza di integrare e consolidare considerazioni di sostenibilità

nella gestione della propria catena di fornitura, quale condizione fondamentale per il miglioramento delle performance economiche, ambientali e sociali del Gruppo, nonché per garantire la gestione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti sui lavoratori della catena del valore. A tal proposito, FS Italiane ha inoltre emesso delle linee guida di Gruppo in tema di **approvvigionamenti sostenibili**, in armonia con i processi di business esistenti all'interno delle diverse società operative, con l'obiettivo di:

- individuare gli elementi necessari alla definizione di politiche e standard di Sustainable Procurement e al loro consolidamento;
- standardizzare i principi di sostenibilità e sollecitare la loro integrazione nelle procedure e nella gestione degli acquisti;
- integrare i requisiti e le linee guida date dagli standard internazionali rilevanti nell'ambito del Sustainable Procurement.

Sulla base di questa impostazione, le società del Gruppo adeguano le proprie procedure in materia, grazie a un percorso che vede coinvolte funzioni specializzate in tema di acquisti, di sostenibilità e altre funzioni che partecipano ai processi di approvvigionamento.

Nell'ambito dell'aggiornamento del Piano di Sostenibilità, il Gruppo ha rivisto i propri target relativi alla gestione dei diritti umani e alla valutazione ESG dei fornitori, in coerenza con l'evoluzione del quadro normativo e delle pratiche aziendali.
In particolare, il target di implementazione di un **sistema di gestione della due diligence sui diritti umani** di Gruppo entro il 2027 è stato temporaneamente sospeso a seguito dell'aggiornamento della Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) nel

Azioni	Ambito	Target	Valore e anno base
• **Raccolta interesse** a livello societario ad avviare il progetto di certificazione del proprio sistema di gestione anticorruzione • **Incontri con le società** per condividere il percorso intrapreso da FS per la certificazione del proprio sistema di gestione anticorruzione e il relativo materiale di supporto Raccolta interesse a livello societario ad **avviare un percorso di certificazione** per il sistema di gestione anticorruzione • Incontri con le società operative per condividere il percorso intrapreso da FS e relativo materiale di supporto per la certificazione del proprio sistema di gestione anticorruzione		Definizione entro il 2025 di un **Action Plan** sull'estensione del progetto di **certificazione dei sistemi di gestione anticorruzione** alle principali società controllate da FS	N.A.
• **Pubblicazione** del documento contenente la regolamentazione dell'Internal Quality Review (IQR) sulle funzioni anti-corruption delle società controllate da FS L'IQR è una attività di analisi volta a verificare l'aderenza delle attività anti-corruption societarie al **corpus** normativo di Gruppo in materia. Il documento prevedrà che ciascuna funzione sia sottoposta a IQR almeno ogni cinque anni. • **Individuazione** delle prime tre funzioni societarie su cui effettuare l'IQR nel 2025 secondo gli indicatori e la metodologia indicata nel documento e relativa pianificazione (il documento prevedrà che la pianificazione venga fatta anno per anno sulla base del "ranking" derivante dai già menzionati indicatori).		**Svolgimento** entro il 2030 dell'IQR su 18 funzioni anti-corruption societarie	N.A.
• Go-live del **sistema di Rating ESG** degli operatori economici/fornitori • Progetto pilota per verifiche documentali e on-site • Aggiornamento delle **regole di Gruppo** (condizioni generali di contratto) • Attivazione del programma per il miglioramento delle performance ESG (**Supplier Growth Program**)		Introduzione **valore di soglia minima** del rating ESG all'interno del **100% dei sistemi** per ottenere la **qualificazione** (2027)	N.A.
• Introduzione della **compilazione del Questionario** per l'ottenimento del **Rating ESG** come requisito minimo in tutti i sistemi di qualificazione per i nuovi operatori economici • Integrazione di **criteri ESG nelle gare OEPV** • Incremento del **peso dei criteri ESG nelle gare OEPV**		**>90%** delle gare **OEPV con aspetti ESG** (2026)	N.A.

Pacchetto Omnibus, che ha introdotto un approccio più graduale e proporzionato e ha posticipato le tempistiche applicative. Il Gruppo ha avviato un percorso di analisi per definire un nuovo impegno allineato al quadro normativo aggiornato.
Parallelamente, nell'ambito della valutazione del profilo di sostenibilità degli operatori economici e fornitori del Gruppo, il target relativo alla **valutazione ESG del 100% dei fornitori** entro il 2026 è stato eliminato, essendo collegato a un obbligo contrattuale in fase di introduzione, che ne consentirà il raggiungimento automatico, mentre i restanti target sono stati rimodulati al fine di assicurare una maggiore coerenza tra iniziative operative e tempistiche di realizzazione.

Di seguito sono riportate le **azioni attuate e/o pianificate** per gestire gli impatti - positivi e negativi, effettivi e potenziali - e affrontare i rischi e le opportunità, nonché, raggiungere gli scopi e gli obiettivi delle politiche collegate.

Legenda

Gruppo FS | Catena del valore | Infrastruttura - Ferrovia | Infrastruttura - Strade | Trasporto - Passeggeri | Trasporto - Merci | Altri servizi | Contribuzione ai SDGs

Stato	Valori 2024	Valori 2025	SDGs (Agenda 2030)	Note metodologiche
In corso	N.A.	**Action Plan definito**	16	
In corso	N.A.	**Svolgimento** IQR su 3 di 18 funzioni anti-corruption societarie	16	Alla data del presente report, sono 18 le società considerate (es. le società dotate di una funzione cui sono attribuite responsabilità in materia di anti-corruption in virtù di missione organizzativa o di contratto di service e che sono dotate di un modello anticorruzione societario). Non rientrano nel perimetro dell'IQR le società che hanno ottenuto la certificazione 37001.
In corso	N.A.	**N.D. monitoraggio a partire dal 2026**	12	Le società del Gruppo dotate a oggi di un sistema di qualifica sono: RFI SpA, Trenitalia SpA, Anas, FS Engineering SpA, Ferservizi SpA, FS Logistix SpA e Gruppo Busitalia
In corso	N.A.	**N.D. monitoraggio a partire dal 2026**	12	OEPV: Offerta Economica Più Vantaggiosa. Il riferimento è alle gare bandite; per quanto concerne gli aspetti ESG, si applicano quelli previsti dalla Linea Guida sugli Approvvigionamenti Sostenibili. Il perimetro del target riguarda le seguenti società del Gruppo: RFI SpA, Trenitalia SpA, Anas, FS Engineering SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, FS Treni Turistici Italiani Srl, FS Sistemi Urbani SpA, Ferservizi SpA, FS Park SpA, FS Logistix SpA, Gruppo Busitalia

Conduzione etica e responsabile del business

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

Per le informazioni riguardo le principali procedure volte a prevenire, individuare e gestire le asserzioni in materia di corruzione attiva e passiva si rimanda al paragrafo Sistemi di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Nella tabella sotto riportata vengono indicati i dati relativi alla **formazione erogata nel Gruppo in relazione alle procedure e politiche anticorruzione, attiva e passiva**:

Numero di dipendenti formati	2025	2024	Variazione
Dirigenti	906	691	215
Quadri	10.810	9.419	1.391
Impiegati	30.254	27.438	2.816
Operai	13.137	5.353	7.784
Totale	**55.107**	**42.901**	12.206
di cui appartenenti a funzioni a rischio	**46.851**	**31.647**	15.204

NOTE METODOLOGICHE

L'individuazione dei dipendenti appartenenti a funzioni a rischio è stata effettuata in coerenza con la Policy Anti-Corruption di Gruppo la quale individua le seguenti aree come più sensibili: a) Rapporti con la Pubblica Amministrazione (intesa in tutte le sue articolazioni) b) Rapporti con le terze parti c) Business Partner, Promotori e Consulenti Commerciali d) Omaggi e ospitalità e) Facilitation and extortion payments f) Rapporti con organizzazioni politiche e sindacali g) Affidamenti di incarichi di consulenza, specialistici e professionali h) Affidamenti lavori e fornitura di beni e servizi i) Operazioni straordinarie j) Selezione, assunzione, gestione e sviluppo del Personale k) Sponsorizzazioni, Co-marketing (e/o partnership), contributi ad associazioni, enti e fondazioni ed erogazioni liberali l) Ottenimento e gestione di finanziamenti/contributi pubblici o privati m) Gestione del patrimonio immobiliare n) Registrazioni contabili.

La Policy e il Modello Anti-Corruption riconoscono il **valore della formazione e comunicazione nell'ambito del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione**, nella convinzione che la conoscenza delle regole poste a presidio dell'agire e la diffusione di una cultura dell'integrità costituiscono presupposti indispensabili per la consapevole applicazione della disciplina in materia.

Nel 2025 le **iniziative formative rilevanti ai fini anticorruzione** svolte in FS sono state:

- pillola formativa erogata a tutti i dipendenti sul principio di "segregazione";
- *induction* al top management di FS Italiane;
- intervento della funzione Anti-Corruption sui principi di controllo applicabili nella fase di esecuzione contrattuale nell'ambito del webinar "Gestione dei contratti - ruoli e responsabilità", dedicato ai nuovi manager del Gruppo;
- webinar "Cosa significa certificare il proprio sistema di gestione per la prevenzione della corruzione";
- intervento della funzione Anti-Corruption sul Framework Anti-Corruption del Gruppo nell'ambito del *Faculty Onboarding Talk* rivolto a circa 370 neoassunti laureati del Gruppo.

Le **iniziative su temi intersocietari (pillole, corsi digital, ecc.)** sono messi a disposizione delle società del Gruppo.

Come ulteriore strumento di diffusione e rafforzamento della cultura anticorruption si sono tenuti **4 incontri di famiglia professionale Anti-Corruption**.

Nell'ambito del progetto di certificazione UNI ISO 37001:2016, si sono svolte **6 edizioni del corso per Auditor interni 37001, a cui hanno partecipato 73 risorse del Gruppo.**

In occasione della "Giornata internazionale contro la corruzione", è stata inoltre pubblicata una news sulla intranet per ribadire l'impegno del Gruppo FS a incentivare e promuovere la diffusione di una cultura aziendale ispirata alla "zero tolerance for corruption".

Infine, si segnala l'incontro "Il valore della corruzione: etica del business del Gruppo FS" che ha visto la partecipazione dei membri del CdA, degli Organi di Controllo e del top management di FS Italiane, nonché dei vertici delle principali società del Gruppo, e la partecipazione del presidente di ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione).

Metriche

ESRS G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva

Per le informazioni riguardo i casi accertati di corruzione attiva e passiva si rimanda al paragrafo **Sistemi di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione** della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

ESRS G1-5 – Influenza politica e attività di lobbying

Il Gruppo **non elargisce contributi, diretti o indiretti e sotto qualsiasi forma**, a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche e sindacali, a loro esponenti e candidati, tranne quelli dovuti in base a normative specifiche.

I rapporti con Partiti, Movimenti, Comitati e Organizzazioni politiche e sindacali sono intrattenuti esclusivamente dalle funzioni aziendali a ciò formalmente delegate (art. 5.5 del Codice Etico del Gruppo FS).

Per quanto concerne le **attività di lobbying**, si rimanda al paragrafo *Interventi normativi di interesse trasversale del Gruppo FS del capitolo Quadro normativo e regolamentare*.
Ferrovie dello Stato Italiane SpA è iscritta nel registro dell'UE per la trasparenza[84]. I membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo di FS SpA non hanno ricoperto, nei due anni precedenti la nomina nel periodo di riferimento attuale, una posizione comparabile nella pubblica amministrazione (comprese le autorità di regolamentazione).

Sostenibilità della catena di fornitura

Nel 2018 è stato avviato il Progetto "Sustainable Procurement e Supply Chain Management" attraverso un Gruppo di Lavoro interfunzionale.

Il Gruppo di Lavoro ha il **compito di integrare considerazioni ambientali e sociali nella fase di approvvigionamento** e successivamente migliorare le performance di sostenibilità della supply chain attraverso la **definizione di un processo** che rafforzi la capacità di identificazione e gestione degli impatti - ambientali, sociali ed economici - a essa associati.
Il processo[85] definito inizia con la **valutazione delle performance di sostenibilità**, effettuata annualmente tramite una piattaforma informatica dedicata, **attraverso la somministrazione all'operatore economico di un questionario** articolato in **4 aree di analisi**, a loro volta **suddivise in sezioni** all'interno delle quali sono presenti le domande a cui rispondere al fine di generare il punteggio/rating ESG.

1. Informazioni generali
• Dati generali
• Relazione con il Gruppo
2. Ambiente
• Sistema di gestione ambientale
• Energia ed emissioni
• Economia circolare e gestione delle risorse
3. Governance
• Sistema di gestione informazioni
• Anticorruzione
• Acquisti responsabili
4. Sociale
• Sistema di gestione sociale
• Condizioni lavorative
• Salute e sicurezza

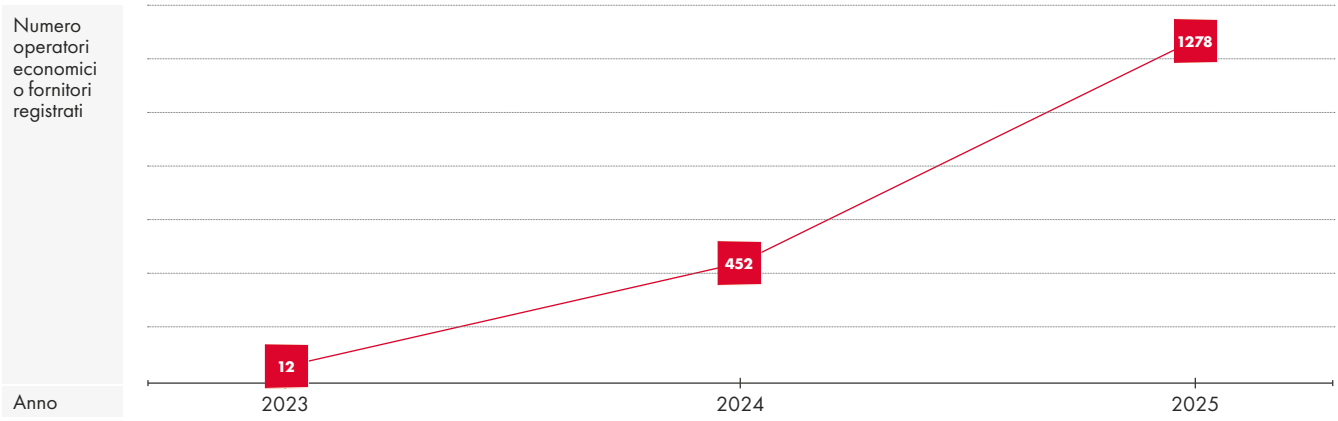
Sono stati definiti sette questionari, sulla base delle principali categorie merceologiche applicabili al Gruppo FS, che prevedono domande e/o pesi differenti sulla base del potenziale livello di rischio ESG associato. All'interno dell'area "Sociale" del questionario sono presenti domande in merito alle modalità di gestione degli impatti, rischi e opportunità sui dipendenti degli operatori economici/fornitori (lavoratori nella catena del valore), alle quali rispondere allegando opportune evidenze documentali certificate dai rispettivi legali rappresentanti. Tali domande includono, ad esempio, questioni legate alla tutela dei diritti dei lavoratori, condizioni di lavoro, diversità e inclusione, protezione dei dati.
Il completamento del questionario attribuisce un rating ESG non certificato, a seguito del quale un **team di audit desk** analizza le evidenze documentali caricate e ne verifica la coerenza rispetto alle domande somministrate. In caso di carenze, gli operatori economici/fornitori sono tenuti a caricare evidenze documentali corrette o modificare le risposte. Al termine del processo di verifica, gli operatori economici/fornitori ottengono un **rating ESG certificato** dal Gruppo FS. Inoltre, a campionamento e/o su richieste puntuali, un team dedicato svolge attività di **audit on site** per verificare sul territorio le performance ESG dei fornitori, a seguito delle quali sono elaborati **report di audit** e **monitorati i remediation plan** predisposti dai fornitori per la chiusura degli eventuali rilievi emersi in fase di verifica sul campo.

Il processo di valutazione e attribuzione del rating ESG è supportato da una **piattaforma informatica messa a disposizione gratuitamente agli operatori economici e fornitori del Gruppo FS** (https://esgrating.gruppofs.it/).

84. Numero di registrazione 1954267427-31.
85. Per approfondimenti relativamente alla metodologia e al processo di valutazione si rimanda alla sezione Sostenibilità e Metodologia Rating ESG consultabile sul portale acquisti di Gruppo https://eprocurement.gruppofs.it.

Di seguito sono riportati i risultati[86] raggiunti nelle ultime **campagne di valutazione ESG annuali**.

TREND STORICO

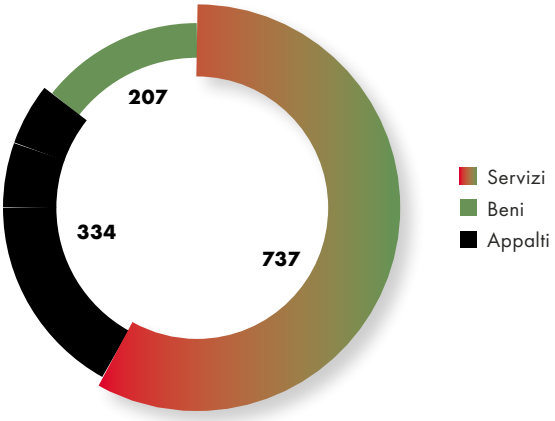


La campagna di valutazione ESG annuale 2025 è stata **avviata con l'obiettivo di consolidare il processo di coinvolgimento** degli operatori economici e dei fornitori del Gruppo FS sui temi della sostenibilità e di rafforzare la copertura della catena di fornitura, in coerenza con gli indirizzi strategici del Gruppo, come evidenziato dal **significativo incremento del numero di iscritti alla piattaforma nel triennio 2023–2025**.

Il **rating ESG** definito dal Gruppo FS consente di **valutare il livello di maturità, riguardo la gestione delle dimensioni della sostenibilità** (Ambientale, Sociale e di Governance), degli **operatori economici e dei fornitori**, nel corso del 2025, è stato **avviato il percorso per rendere obbligatorio tale requisito per l'iscrizione ai Sistemi di Qualificazione delle società del Gruppo**.

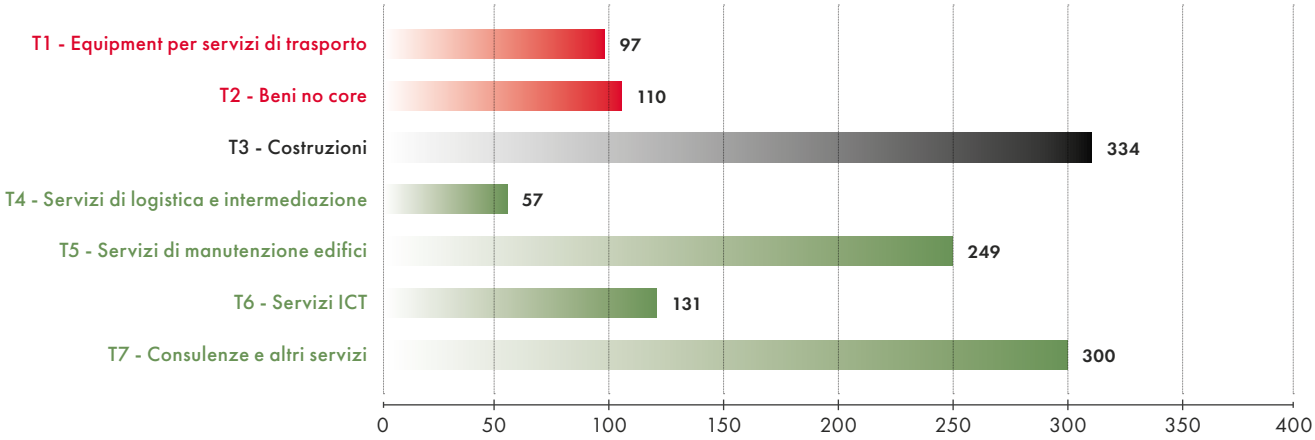
N. OPERATORI ECONOMICI/FORNITORI REGISTRATI

1.278 totali
+183% rispetto al 2024 (452)



Campagna 2025			
Valutazioni ESG	**Numero**		**Media Rating ESG (0-3 tradotto in E-A+)**
Operatori economici/ fornitori registrati in piattaforma	826	N/A	N/A
Questionari completati	386	1,63	C
Rating ESG certificati	386	1,59	C

SUDDIVISIONE PER TEMPLATE/CATEGORIA MERCEOLOGICA



86. I dati sono aggiornati al 31 gennaio 2026.

PUNTEGGIO VALORE ASSOLUTO	RATING ESG
0,00 ≤ punteggio < 0,50	E
0,50 ≤ punteggio < 1,00	E+
1,00 ≤ punteggio < 1,25	D
1,25 ≤ punteggio < 1,50	D+
1,50 ≤ punteggio < 1,75	C
1,75 ≤ punteggio < 2,00	C+
2,00 ≤ punteggio < 2,25	B
2,25 ≤ punteggio < 2,50	B+
2,50 ≤ punteggio < 2,75	A
2,75 ≤ punteggio < 3,00	A+

LEGENDA:
Questionari completati: numero totale dei questionari compilati dagli operatori economici/fornitori nella campagna 2025
Rating ESG certificati: numero di questionari per i quali il Gruppo FS ha verificato la validità della documentazione dichiarata e approvato le risposte

ESRS G1-6 – Prassi di pagamento

Le prassi di pagamento, in particolare le modalità e le relative tempistiche standard, sono disciplinate all'interno delle Condizioni Generali di Contratto delle società del Gruppo e prevedono che il pagamento avvenga entro 60 giorni dalla data di ricevimento della fattura.
Il tempo medio di pagamento effettivo nel 2025, a livello di Gruppo (calcolato come media ponderata dei tempi medi di pagamento e il numero di pagamenti effettuati nell'anno dalle società del Gruppo) è stato pari a circa 63 giorni, calcolati a partire dalla data fattura e nel 33% dei casi tale pagamento è avvenuto entro i termini previsti. Al 2025 sono 108 i procedimenti giudiziari pendenti dovuti a ritardi di pagamento, di cui 101 ascrivibili alla società Anas.

APPENDICE

Indice dei contenuti ESRS

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

Il Gruppo FS divulga le informazioni rilevanti riguardo agli IRO valutati come materiali sulla base degli obblighi di informativa connessi alle questioni di sostenibilità specifiche a cui gli IRO sono collegati (topic, sub topic e sub-sub topic ex ESRS 1 RA 16). Con riferimento agli IRO associati a tematiche entity specific per l'organizzazione, il Gruppo divulga informazioni relative a politiche, azioni, target e metriche laddove presenti. In generale, sono ritenute rilevanti le informazioni associate agli IRO che, dall'analisi della rilevanza, hanno ottenuto un valore di materialità superiore alle soglie stabilite per il processo di doppia rilevanza, mentre non vengono utilizzate soglie o criteri ulteriori al fine di determinare le informazioni da comunicare.

ESRS 2 – Informazioni generali		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 BP -1	Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità	Informazioni generali
ESRS 2 BP -2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Collegio Sindacale
ESRS 2 GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	
ESRS 2 GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	
ESRS 2 GOV-3	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	
ESRS 2 GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Collegio Sindacale Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza - Impegno per uno sviluppo sostenibile Gestione impatti, rischi e opportunità: - ESRS E1 – Cambiamenti climatici - ESRS E2 – Inquinamento - ESRS E3 – Acque e risorse marine - ESRS E4 – Biodiversità ed ecosistemi - ESRS E5 – Uso delle risorse ed economia circolare - ESRS S1 – Forza lavoro propria - ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore - ESRS S3 – Comunità interessate - ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali - ESRS G1 – Condotta delle imprese
ESRS 2 GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi
ESRS 2 SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	Performance dei Settori di Business Informazioni generali: - Modello di business e strategia
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS 2 IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	Indice dei contenuti ESRS

ESRS E1 – Cambiamenti climatici		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	Informazioni ambientali: - ESRS E1- Cambiamenti climatici
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni ambientali: - ESRS E1 - Cambiamenti climatici
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	
ESRS E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Informazioni ambientali: - ESRS E1 - Cambiamenti climatici
ESRS E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	
ESRS E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	
ESRS E1-5	Consumo di energia e mix energetico	
ESRS E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	
ESRS E1-8	Fissazione del prezzo interno del carbonio	

ESRS E2 – Inquinamento		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS E2-1	Politiche relative all'inquinamento	Informazioni ambientali: - ESRS E2 - Inquinamento
ESRS E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	
ESRS E2-3	Obiettivi connessi all'inquinamento	
ESRS E2-4	Inquinamento di aria, acqua e suolo	
ESRS E2-5	Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti	

ESRS E3 – Acque e risore marine		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	Informazioni ambientali: - ESRS E3 - Acque e risorse marine
ESRS E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	
ESRS E3-3	Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	
ESRS E3-4	Consumo idrico	

ESRS E4 – Biodiversita' ed ecosistemi		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni ambientali: ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi
ESRS E4-1	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale	Informazioni ambientali: - ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi
ESRS E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	
ESRS E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	
ESRS E4-4	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	
ESRS E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	

ESRS E5 – Uso delle risorse ed economia circolare

Standard	Descrizione	Paragrafi
ESRS 2 IRO-1	Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	Informazioni ambientali: - ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare
ESRS E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	
ESRS E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	
ESRS E5-4	Flussi di risorse in entrata	
ESRS E5-5	Flussi di risorse in uscita	

ESRS S1 – Forza lavoro propria

Standard	Descrizione	Paragrafi
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni sociali: - ESRS S1 - Forza lavoro propria
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	Informazioni sociali: - ESRS S1 - Forza lavoro propria
ESRS S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	
ESRS S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	
ESRS S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	
ESRS S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	
ESRS S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	
ESRS S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	
ESRS S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	
ESRS S1-9	Metriche della diversità	
ESRS S1-10	Salari adeguati	
ESRS S1-11	Protezione sociale	
ESRS S1-12	Persone con disabilità	
ESRS S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	
ESRS S1-14	Metriche di salute e sicurezza	
ESRS S1-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	
ESRS S1-16	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	
ESRS S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	

ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore

Standard	Descrizione	Paragrafi
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni sociali: - ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	Informazioni sociali: - ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	
ESRS S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	
ESRS S2-4	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	
ESRS S2-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	

ESRS S3 – Comunita' interessate

Standard	Descrizione	Paragrafi
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni sociali: - ESRS S3 - Comunità interessate
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	Informazioni sociali: - ESRS S3 -Comunità interessate
ESRS S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	
ESRS S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	
ESRS S3-4	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	
ESRS S3-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	

ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali

Standard	Descrizione	Paragrafi
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza Informazioni sociali - ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	Informazioni sociali - ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali
ESRS S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	
ESRS S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	
ESRS S4-4	Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, ed efficacia di tali azioni	
ESRS S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	

ESRS G1 – Condotta delle imprese		
Standard	**Descrizione**	**Paragrafi**
ESRS 2 GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Consiglio di Amministrazione di FS SpA
ESRS 2 IRO 1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Informazioni generali: - Stakeholder management e processo di doppia rilevanza
ESRS G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	Informazioni di governance: - ESRS G1 - Condotta delle imprese
ESRS G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	
ESRS G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari: - Sistemi di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione Informazioni di governance: - ESRS G1 - Condotta delle imprese
ESRS G1-4	Casi di corruzione attiva o passiva	
ESRS G1-5	Influenza politica e attività di lobbying	Quadro normativo e regolamentare: - Interventi normativi di interesse trasversale del Gruppo FS Informazioni di governance: - ESRS G1 - Condotta delle imprese
ESRS G1-6	Prassi di pagamento	Informazioni di governance: - ESRS G1 - Condotta delle imprese

Elenco degli elementi d'informazione di cui ai principi trasversali e tematici derivanti da altri atti legislativi dell'UE

La tabella sottostante illustra gli elementi d'informazione dell'ESRS 2 e degli ESRS tematici, inclusi all'interno della rendicontazione consolidata di sostenibilità, che derivano da **altri atti legislativi dell'UE non applicabili al Gruppo**.

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[87]	Riferimento terzo pilastro[88]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[89]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[90]
ESRS 2 GOV-1 Diversità di genere nel consiglio, paragrafo 21, lettera d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione[91], allegato II	
ESRS 2 GOV-1 Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione, paragrafo 21, lettera e)			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	
ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza, paragrafo 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10			
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili, paragrafo 40, lettera d), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione[92], tabella 1 – Informazioni qualitative sul rischio ambientale e tabella 2 – Informazioni qualitative sul rischio sociale	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche, paragrafo 40, lettera d), punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	
ESRS 2 SBM-1 Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse, paragrafo 40, lettera d), punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14		Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818[93] e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco, paragrafo 40, lettera d), punto iv)			Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	

87. Regolamento (UE) 2019/2088 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo all'informativa sulla sostenibilità nel settore dei servizi finanziari (SFDR) (GU L 317 del 9.12.2019, pag. 1).
88. Regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 (regolamento sui requisiti patrimoniali) (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 1).
89. Regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, sugli indici usati come indici di riferimento negli strumenti finanziari e nei contratti finanziari o per misurare la performance di fondi di investimento e recante modifica delle direttive 2008/48/CE e 2014/17/UE e del regolamento (UE) n. 596/2014 (GU L 171 del 29.6.2016, pag. 1).
90. Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).
91. Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione del 17 luglio 2020 che integra il regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la spiegazione nella dichiarazione sull'indice di riferimento del modo in cui i fattori ambientali, sociali e di governance si riflettono in ciascun indice di riferimento fornito e pubblicato (GU L 406 del 3.12.2020, pag. 1).
92. Regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, del 30 novembre 2022, che modifica le norme tecniche di attuazione stabilite dal regolamento di esecuzione (UE) 2021/637 per quanto riguarda l'informativa sui rischi ambientali, sociali e di governance (GU L 324 del 19.12.2022, pag. 1).
93. Regolamento delegato (UE) 2020/1818 della Commissione, del 17 luglio 2020, che integra il regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme minime per gli indici di riferimento UE di transizione climatica e per gli indici di riferimento UE allineati con l'accordo di Parigi (GU L 406 del 3.12.2020, pag. 17).

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[44]	Riferimento terzo pilastro[45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[47]
ESRS E1-1 Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050, paragrafo 14				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119
ESRS E1-1 Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi, paragrafo 16, lettera g		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	
ESRS E1-4 Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES, paragrafo 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818	
ESRS E1-5 Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico), paragrafo 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5			

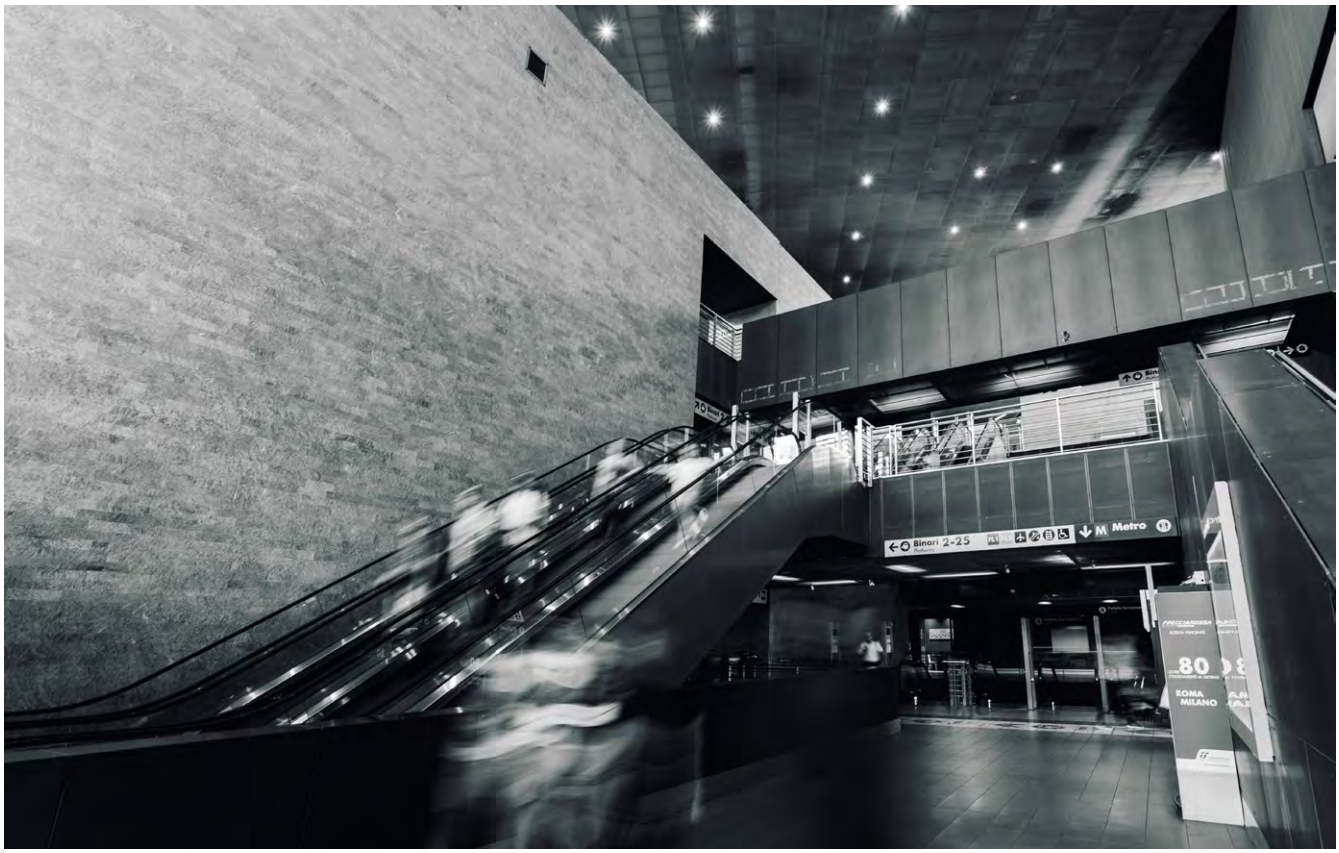
Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[44]	Riferimento terzo pilastro[45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[47]
ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico, paragrafo 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5			
ESRS E1-5 Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico, paragrafi da 40 a 43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6			
ESRS E1-6 Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES, paragrafo 44	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	
ESRS E1-6 Intensità delle emissioni lorde di GES, paragrafi da 53 a 55	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	
ESRS E1-7 Assorbimenti di GES e crediti di carbonio, paragrafo 56				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119
ESRS E1-9 Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima, paragrafo 66			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[44]	Riferimento terzo pilastro[45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[47]
ESRS E1-9 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, paragrafo 66, lettera a) ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; modello 5: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio fisico connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico		
ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica, paragrafo 67, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; Modello 2: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili – Efficienza energetica delle garanzie reali		
ESRS E1-9 Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima, paragrafo 69			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818	
ESRS E2-4 Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo, paragrafo 28	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3			
ESRS E3-1 Acque e risorse marine, paragrafo 9	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7			

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[44]	Riferimento terzo pilastro[45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[47]
ESRS E3-1 Politica dedicata, paragrafo 13	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8			
ESRS E3-1 Sostenibilità degli oceani e dei mari paragrafo 14	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12			
ESRS E3-4 Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata, paragrafo 28, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2			
ESRS E3-4 Consumo idrico totale in m^3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie, paragrafo 29	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1			
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera a), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7			
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10			
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14			
ESRS E4-2 Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11			
ESRS E4-2 Pratiche o politiche di utilizzo del mare/ degli oceani sostenibili, paragrafo 24, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12			
ESRS E4-2 Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15			
ESRS E5-5 Rifiuti non riciclati, paragrafo 37, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 13			
ESRS E5-5 Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi, paragrafo 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9			
ESRS 2 – SBM3 – S1 Rischio di lavoro forzato, paragrafo 14, lettera f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13			
ESRS 2 – SBM3 – S1 Rischio di lavoro minorile, paragrafo 14, lettera g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12			
ESRS S1-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11			

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[44]	Riferimento terzo pilastro[45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[47]
ESRS S1-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	
ESRS S1-1 Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani, paragrafo 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11			
ESRS S1-1 Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro, paragrafo 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1			
ESRS S1-3 Meccanismi di trattamento dei reclami/ delle denunce, paragrafo 32, lettera c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5			
ESRS S1-14 Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro, paragrafo 88, lettere b) e c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	
ESRS S1-14 Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie, paragrafo 88, lettera e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3			
ESRS S1-16 Divario retributivo di genere non corretto, paragrafo 97, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	
ESRS S1-16 Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato, paragrafo 97, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8			
ESRS S1-17 Incidenti legati alla discriminazione, paragrafo 103, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7			
ESR S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE, paragrafo 104, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	
ESRS 2 SBM-3 – S2 Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro, paragrafo 11, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13			
ESRS S2-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 17	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11			
ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore, paragrafo 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4			
ESRS S2-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR[44]	Riferimento terzo pilastro[45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento[46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima[47]
ESRS S2-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	
ESRS S2-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14			
ESRS S3-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11			
ESRS S3-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10	Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		
ESRS S3-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14			
ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11			



ACCOUNTING POLICY PER LE METRICHE DI SOSTENIBILITÀ

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS E1 – Cambiamenti climatici		
Energia		
E1-5 **Consumo di energia**	Il consumo di energia si conferma una delle principali voci del bilancio ambientale del Gruppo FS Italiane e viene monitorato mediante un bilancio energetico in relazione sia alle fonti, sia agli usi finali. In considerazione dell'area geografica presso cui avviene il prelievo di energia elettrica, è anche considerata la composizione del mix energetico locale.	I consumi energetici sono complessivamente desunti da letture, pertanto da valori di consumi effettivi. Ciononostante, qualora non fosse possibile effettuare la misurazione su alcune mensilità (es. le ultime due mensilità dell'anno) è prevista l'adozione della miglior stima possibile del dato che può essere quantificato sulla base delle serie storiche a disposizione. Per le società IESB, FSI Saudi for Land Transport, Qbuzz Mobility Service BV e Rom Rail Transport Srl i consumi energetici (energia elettrica e gas naturale) sono stati quantificati come proxy tramite l'utilizzo del numero di dipendenti societari e benchmark di consumo energetico per persona in ambito uffici (fonte Assoimmobiliare).
Mitigazione del cambiamento climatico		
E1-6 **Emissioni lorde di GES di ambito 1,2,3 ed emissioni totali di GES**	Il profilo emissivo del Gruppo FS, in termini di anidride carbonica equivalente, è rendicontato annualmente e include la distinzione degli impatti suddivisi in emissioni dirette e indirette lungo l'intera value chain.	I valori delle emissioni lorde di GES sono calcolati a partire dai dati di attività (es. consumi di materiali e fonti energetiche, produzione di rifiuti, uso del suolo, ecc.) che sono moltiplicati per specifici fattori di emissione riportati nella tabella "Fattori di emissione per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra (GES)". Resta inteso che i criteri di stima applicati ai dati di attività si riflettono sulle emissioni corrispondenti. Le emissioni ottenute sono espresse in tonnellate di CO_2 equivalente.
Topic: ESRS E2– Inquinamento		
Inquinamento del suolo		
E2-4 **Inquinamento del suolo**	L'inquinamento del suolo è correlato ad eventi accidentali legati allo sversamento di idrocarburi.	È stata presa in considerazione la norma EN 590, che stabilisce le specifiche tecniche per la commercializzazione del gasolio per autotrazione in Europa e il contenuto massimo di IPA. Cautelativamente è stato preso in considerazione per il calcolo di inquinante il valore limite massimo. Lo stesso parametro emissivo conservativo viene preso in considerazione nel caso di sversamento di olio idraulico. I dati relativi ai singoli eventi verificatesi sono aggregati a livello di Gruppo per tipologia di sostanza. Il grado di incertezza dipende dalla precisione delle informazioni possedute o acquisite relative alla tipologia di prodotti e alle quantità coinvolte (volume iniziale, volume finale e volume recuperato, disponibilità di registrazioni, schede tecniche, ecc.). Questa incertezza si propaga attraverso il calcolo del volume sversato, generando un intervallo di stima che riflette la possibile variabilità del dato misurato. L'incertezza è media.

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS E3 – Acque e risorse marine		
Acque		
E3-4 Consumo idrico	Il consumo idrico rappresenta un indicatore fondamentale per monitorare l'efficienza del sistema idrico, riferendosi nello specifico alla quantità utilizzata dal Gruppo in un determinato periodo di tempo. Per ottenere tale informazione viene effettuato il seguente calcolo: alle risorse in entrata (prelievi idrici) si escludono le risorse in uscita (scarichi idrici), le eventuali perdite e i rifiuti liquidi smaltiti.	Dato stimato composto dalle seguenti informazioni, raccolte a livello aggregato di Gruppo, attraverso il sistema informatico di raccolta dati. **Prelievo idrico:** dato ottenuto mediante la combinazione di tre fattori: la lettura diretta del contatore, l'analisi delle fatture del fornitore e una stima basata sui dati del periodo precedente. **Acque reflue:** il dato viene stimato tramite la lettura di appositi dispositivi di misurazione o in assenza di idonei apparecchi di misurazione degli scarichi, i volumi delle acque scaricate si stimano pari a quelli delle acque civili prelevate. Questa possibilità è valida solo nell'eventualità in cui le acque prelevate vengano utilizzate esclusivamente per il suddetto scopo e conferite nella loro totalità nel ricettore oggetto della specifica destinazione, senza considerare il volume dell'acqua smaltita come rifiuto liquido e il volume delle perdite della rete idrica di distribuzione. **Perdite nella rete di distribuzione:** volume stimato delle perdite riscontrate (ad esclusione di quelle occulte) della rete idrica rilevate nel periodo di rendicontazione, limitatamente alle reti di adduzione di acque civili e industriali. **Volume di acqua smaltito come rifiuto liquido,** è stimato utilizzando formulari di carico e scarico rifiuti[94] o stime basate su dati di processo e produzione.
E3-4 Acqua riutilizzata/ riciclata	L' acqua riutilizzata/riciclata è un indicatore fondamentale che mira alla riduzione dell'approvvigionamento idrico. Tale indicatore contempla sia l'acqua approvvigionata sia l'acqua reflua (trattata o non trattata), per usi civili e industriali, impiegata più di una volta prima di essere scaricata dal confine dell'organizzazione. L'acqua può essere sia impiegata nello stesso processo (riciclata) oppure utilizzata in un processo diverso all'interno della stessa struttura o di un'altra delle strutture dell'organizzazione (riutilizzata).	Il dato aggregato è ottenuto a livello di Gruppo tramite il sistema informatico di raccolta dati. Nello specifico, il dato viene stimato anche attraverso la semplice lettura dei misuratori di portata.
E3-4 Area a stress idrico	Indicatore che definisce quali aree sono soggette a stress idrico nel corso dell'anno di rendicontazione. Tali aree sono caratterizzate da una richiesta di approvvigionamento idrico superiore alla quantità effettivamente disponibile.	Lo stress idrico è un dato raccolto mediante una stima che vede coinvolte esclusivamente due tipologie di siti: unità operative e/o produttive e gli edifici civili con prelievi idrici superiori a 10 metri cubi al giorno. In caso di siti multipli, si considera la prevalenza quantitativa del consumo idrico in aree a stress. Per determinare se un'area è soggetta a stress idrico, è necessario consultare il sito web "Acqueduct" del World Resources Institute. Per il Gruppo FS l'area è collocata a stress idrico solo nel caso in cui l'indicatore presenti il livello "Alto (40%-80%)" o "Estremamente Alto (>80%).

94. All'interno di tale indicatore si considerano le seguenti categorie di rifiuto: 16.10.01* (soluzioni acquose di scarto, contenenti sostanze pericolose), 16.10.02 (soluzioni acquose di scarto, diverse da quelle di cui alla voce 16 10 01), 16.10.03* (concentrati acquosi, contenenti sostanze pericolose), 16.10.04 (concentrati acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 16 10 03), 20 03 04 (fanghi delle fosse settiche), 12 03 01* (soluzioni acquose di lavaggio), 11.01.11* (soluzioni acquose di lavaggio, contenenti sostanze pericolose), 11.01.12 (soluzioni acquose di lavaggio, diverse da quelle di cui alla voce 10 01 11).

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS E4 – Biodiversità ed ecosistemi		
SBM-3/IRO-1 **Siti in prossimità o all'interno di aree sensibili sotto il profilo della biodiversità**	Lo sviluppo di un'opera infrastrutturale riveste un ruolo essenziale nei confronti della biodiversità, in quanto può provocare potenzialmente perdita di habitat, frammentazione degli ecosistemi, aumento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative. Nell'elaborare i progetti si presta la massima attenzione alla valutazione delle caratteristiche tecniche, naturali e antropiche del terreno e del territorio in cui saranno realizzate tali opere e all'analisi degli ecosistemi attraversati.	Sono state considerate come aree sensibili sotto il profilo della biodiversità le seguenti aree: Natura 2000; Parco e/o Riserva Nazionale/Regionale; Important Bird Areas; Aree marine protette; Aree naturali protette (EUAP); Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Nationally designated areas CDDA fonte IUCN, Global Geopark UNESCO. È considerato in prossimità un sito distante fino a un raggio di 5 km da almeno una delle tipologie di aree sensibili elencate in precedenza. La distanza di 5 km è stata presa in allineamento con le indicazioni per la valutazione di incidenza ambientale per le aree Rete Natura 2000. I dato relativo alla estensione superficiale dei siti collocati in prossimità o all'interno di aree sensibili con processi tecnologici rilevanti che potenzialmente impattano negativamente sulla biodiversità è stato acquisito e dichiarato dalle Società e aggregato a livello di Gruppo mediante il sistema informatico di reporting (ESGeo). Il dato è di norma rilevato dagli inseritori tramite accesso alle visure catastali e alle informazioni contenute nelle Analisi Ambientali di sito.
Topic: ESRS E5 – Uso delle risorse ed economia circolare		
Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse		
E5-4 **Flussi di risorse in entrata** ***Materiali***	Il Gruppo si approvvigiona di una vasta gamma di materiali, che spaziano dalle materie fondamentali per la costruzione delle infrastrutture, ai prodotti specifici per il settore dei trasporti fino ai materiali di consumo per le attività d'ufficio.	I dati relativi ai materiali sono stimati attraverso l'aggregazione effettuata mediante il sistema informatico di raccolta delle informazioni. I dati possono essere ottenuti sia attraverso la pesatura diretta del materiale stesso, oppure mediante la stima di informazioni acquisite in fase di approvvigionamento.
Rifiuti		
E5-5 **Flussi di risorse in uscita** ***Rifiuti urbani***	I rifiuti urbani si distinguono in base alla loro destinazione: raccolta differenziata o raccolta indifferenziata. Tale informazione viene fornita solo dagli utenti intestatari della Tassa sui Rifiuti (TA.RI).	Il dato dei rifiuti urbani è stimato attraverso l'aggregazione effettata dal sistema informatico di raccolta dati. La stima contempla tre diverse analisi: la prima riguarda la pesatura diretta del rifiuto; la seconda stima la quantità del peso medio dei sacchi o produzione pro-capite; la terza invece, in assenza di criteri interni, prevede l'utilizzo del valore di 0,29 tonnellate annue per dipendente per i rifiuti "indifferenziati" e 0,21 tonnellate annue per dipendente per i rifiuti di cui a "raccolta differenziata".
E5-5 **Flussi di risorse in uscita** ***Altri rifiuti urbani***	Rifiuti urbani, classificati come non pericolosi, che non rientrano nei KPI relativi ai rifiuti urbani indifferenziati e a raccolta differenziata.	Il valore stimato è aggregato a livello di Gruppo attraverso il sistema informatico di raccolta dati. I rifiuti possono essere sia pesati oppure stimati secondo lo stesso approccio dei rifiuti urbani. Nello specifico, tali rifiuti sono costituiti da: materiali ingombranti (200307), legno (200138), metallo (200140), toner (080318), detergenti (200130), vernici e inchiostri (200128), tessili (200110 e 200111) e rifiuti abbandonati da terzi classificati come urbani (es. aree di sosta).
E5-5 **Flussi di risorse in uscita** ***Rifiuti speciali***	I rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi, si differenziano in base alla loro destinazione, come definito dal D.Lgs 152/06: i rifiuti inviati a recupero sono categorizzati con i codici R (dall'1 all'11) mentre, i rifiuti inviati a smaltimento sono contraddistinti con i codici D (dall'1 al 15).	Il dato stimato è aggregato a livello di Gruppo mediante l'apposita piattaforma online. Tale informazione si basa sia sul peso rilevato tramite bilancia e registrato nel Registro di Carico/Scarico, sia sul peso indicato nella quarta copia del FIR. Qualora la pesatura diretta non fosse possibile e la quarta copia del FIR non fosse disponibile, i dati sono stimati mediante le informazioni presenti nella prima copia del FIR.

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS S1 – Forza lavoro propria		
S1-6 Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	I dati relativi alle consistenze della forza lavoro propria sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione dei dati relativi alla forza lavoro propria. Solo il tasso di avvicendamento dei dipendenti è stato calcolato sulle consistenze medie. In data 5 agosto 2024, è stata pubblicata la sentenza n. 06983/2024 pronunciata dal Consiglio di Stato che ha annullato il decreto del MIT del 4 agosto 2016, nella parte in cui ha individuato in FS Italiane SpA il soggetto cui trasferire la partecipazione in Ferrovie del Sud Est Srl. A seguito di tale sentenza si è reso necessario procedere al deconsolidamento della società FSE Srl a partire dal 5 agosto 2024.	
S1-7 Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	I dati relativi alle consistenze dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro.	
S1-8 Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	I dati relativi alla copertura della contrattazione collettiva e dialogo sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione dei dati relativi alla forza lavoro propria.	Per le Società FS Saudi Arabia, Rom Rail, Trenitalia UK ed Exploris, il dato è stato stimato utilizzando la percentuale di copertura del Gruppo.
S1-9 Metriche della diversità	I dati relativi alle metriche della diversità sono calcolati a fine del periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione dei dati relativi alla forza lavoro propria.	
S1-12 Persone con disabilità	La percentuale dei dipendenti con disabilità è stata calcolata sul totale delle consistenze a fine periodo di riferimento, in conformità con le metodologie adottate dal Gruppo per la rendicontazione della forza lavoro.	Nel calcolo di questa metrica sono state adottate le definizioni giuridiche previste dalle normative nazionali ed europee di riferimento. In particolare, nell'ordinamento italiano la definizione giuridica di persona con disabilità, per le finalità di inserimento lavorativo, è riconducibile in via prioritaria nell'ambito della Legge n. 68/1999 e s.m.i. (ex artt. 1 e 4). Il quadro normativo di riferimento è stato di recente integrato dal D.Lgs. 3 maggio 2024, n. 62, in vigore dal 30 giugno 2024 ove all'art. 4, il Legislatore è intervenuto fortemente anche sulla terminologia in materia di disabilità, abrogando termini desueti e allineandosi ai principi europei in materia.
S1-13 Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	Le percentuali di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera (Performance Development e processo di assegnazione e valutazione obiettivi) sono state calcolate in riferimento alla consistenza finale del Gruppo FS, mentre il numero medio di ore di formazione per dipendente è stato calcolato sulle consistenze medie di Gruppo.	

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS S1 – Forza lavoro propria		
S1-14 Metriche di salute e sicurezza	La percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza dell'impresa è stata calcolata sulle consistenze a fine periodo. Il tasso di infortuni sul lavoro registrabili è stato calcolato sulle consistenze medie.	Gli infortuni della società Exploris sono stati stimati sulla base del numero di infortuni medi del Gruppo. Per TX Logistik ed Exploris, il numero di giornate perse è stato stimato considerando i rispettivi infortuni sul lavoro registrabili e il numero medio di giornate perse per infortunio a livello di Gruppo. Per il tasso di infortuni sul lavoro registrabili della propria forza di lavoro, le ore lavorate di Gruppo sono state stimate a partire dalle ore lavorabili medie annue al netto del tasso di assenteismo, moltiplicate per la consistenza media di Gruppo. Le ore medie lavorabili annue teoriche sono state determinate, per le Società italiane come media ponderata delle ore contrattuali in base al CCNL applicato dalle singole Società, mentre per le Società estere è stato applicato il divisore italiano. Per il numero di malattie connesse al lavoro della propria forza di lavoro riferite al perimetro Italia, non tutti i casi sono stati accertati dall'INAIL.
S1-15 Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	Le metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata sono state calcolate sulle consistenze medie.	
S1-16 Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale)	Le metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale) sono state calcolate seguendo la metodologia indicata dallo standard.	
Topic: ESRS S3 – Comunità interessate		
Supporto alle comunità		
Entity specific Superficie totale (m^2) concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali (Help Center e Centri di accoglienza)	Per la creazione degli Help Center e dei Centri di Accoglienza, il Gruppo FS concede locali all'interno delle stazioni o nei pressi delle stazioni ferroviarie, in comodato d'uso gratuito, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità e di emergenza sociale. Gli Help Center sono sportelli "a bassa soglia", il cui obiettivo principale è fornire alle persone che versano in uno stato di difficoltà un orientamento verso i servizi sociali cittadini e, dove necessario, una risposta immediata ai bisogni primari; accanto agli Help Center in diverse città sono nati anche Centri di Accoglienza diurni e notturni, in cui l'obiettivo solidale si coniuga con il riuso degli spazi ferroviari e la riqualificazione del territorio di stazione.	I dati e le informazioni fanno riferimento al patrimonio e asset aziendali del Gruppo presenti sul territorio italiano.
Tutela e valorizzazione del territorio		
Entity specific Chilometri di linee dismesse e trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways	Linee ferroviarie non più funzionali, dismesse dall'esercizio, che vengono riqualificate e destinate a usi sociali e per la mobilità dolce, trasformandole in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways.	I dati e le informazioni fanno riferimento al patrimonio e asset aziendali del Gruppo presenti sul territorio italiano.

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali		
Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset (sicurezza ferroviaria)		
Entity specific Obiettivi comuni di sicurezza o Common Safety Target (CST)	Gli obiettivi comuni di sicurezza o CST definiscono i livelli di sicurezza in termini di accettazione del rischio da parte della società. I livelli di rischio sono espressi come numero di decessi e lesioni gravi per km-treno. Esistono categorie di rischio per i passeggeri, gli addetti, gli utilizzatori dei passaggi a livello, le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari, altre persone e la società nel suo insieme. I CST facilitano il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria consentendo di quantificare se la sicurezza negli Stati membri è mantenuta almeno agli stessi livelli.	Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI è effettuato mediante indicatori calcolati sulla base dei dati registrati nelle proprie Banche Dati (Banca Dati Pericoli per il monitoraggio di incidenti e inconvenienti), nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (definiti dall'ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie). I dati sono aggiornati all'8 gennaio 2025 e potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competenti sui suicidi/tentati suicidi e della conclusione delle indagini interne (quantificazione dei dati/individuazione delle responsabilità) che, infatti, hanno comportato la modifica di alcuni indicatori relativi all'anno precedente.
Entity specific National Reference Value (Valore di Riferimento nazionale) o NRV	Specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro in riferimento ai diversi CST.	
Entity specific Incidenti significativi	Secondo la classificazione adottata ERA (Agenzia Ferroviaria Europea): qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave (ospedalizzazione > 24h) oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.	
Entity specific Incidenti tipici UIC (International Union of Railways)	Gli incidenti tipici UIC sono così classificati: collisione, deragliamento, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose, incidenti ai passaggi a livello (collisioni contro ostacoli o veicoli). Sono esclusi dal computo gli investimenti a persone (compresi quelli verificatisi ai passaggi a livello), i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi e i tentati suicidi. I parametri relativi ai danni causati dai suddetti incidenti a cui l'UIC fa riferimento sono analoghi a quelli degli incidenti significativi. Questa tipologia di classificazione è finalizzata a misurare la sicurezza intrinseca dei sistemi ferroviari, considerando di minore importanza gli incidenti avvenuti a causa di indebiti comportamenti da persone esterne (violazioni DPR 753/80) avvenute nei contesti ferroviari.	

Metrica	Descrizione	Note/stime
Valore al cliente		
Entity specific Indicatori Carta dei Servizi/customer satisfaction RFI	La Carta dei Servizi è lo strumento con il quale la società comunica e rendiconta i principi e gli impegni per migliorare i servizi offerti. L'Osservatorio di Mercato RFI, tramite società selezionate con gara europea, svolge da oltre 15 anni le rilevazioni di customer satisfaction. Il monitoraggio della soddisfazione dei viaggiatori per la qualità delle stazioni RFI ('Osservatorio viaggiatori') rappresenta una delle indagini più estese nel panorama italiano. L'indagine prevede rilevazioni mensili della qualità percepita articolate in modo da offrire una visione completa del campione-stazioni su base trimestrale. È condotta tramite interviste *face to face* (di tipo C.A.P.I. *Computer Assisted Personal Interview*) in stazione alle persone in partenza sulla base di questionari che prevedono sia risposte precodificate, per consentire ai viaggiatori di esprimere con un "voto da 1 a 9 il proprio livello di soddisfazione/insoddisfazione per i diversi aspetti della stazione e dei servizi offerti, sia risposte "aperte", per raccogliere dalla voce dell'intervistato suggerimenti sulle aree di miglioramento. La rilevazione della qualità dei servizi di assistenza in stazione alle persone con disabilità e a ridotta mobilità - erogati dalle Sale Blu RFI in un circuito di stazioni diffuse su tutto il territorio - è oggetto di una specifica indagine ('Osservatorio Sale Blu') condotta su base mensile tramite interviste di tipo C.A.T.I. (*Computer Assisted Telephone Interview*) su un campione di viaggiatori che hanno usufruito del servizio nel mese precedente (da programma circa 3.600 persone).	Nell'ottica di un miglioramento continuo a partire dal 2025 gli obiettivi sono riferiti alla percentuale di pienamente soddisfatti, ovvero coloro che attribuiscono un voto pari o superiore a 7 e, pertanto, i dati 2024 sono stati aggiornati per garantire la comparabilità delle performance.
Entity specific Reclami e disservizi	Nel documento con il termine "reclami" si intendono le segnalazioni ricevute, mentre con il termine "disservizi" si intendono le problematiche associate ai "reclami". A un reclamo possono essere associati anche più disservizi. Nei reclami si possono individuare anche richieste da parte della clientela su alcuni aspetti del servizio o segnalazioni che non corrispondono a disservizi, ma che sono comunque rilevate in specifiche voci, valutate e riscontrate.	
Entity specific Customer satisfaction Anas	L'indagine è condotta attraverso questionari semi-strutturati somministrati con modalità C.A.W.I. (*Computer Assisted Web Interviewing*) e C.A.T.I. (*Computer Assisted Telephone Interview*). su un campione individuato con un campionamento casuale tra i clienti che hanno contattato il Servizio Pronto Anas nel periodo di riferimento e che hanno fornito il proprio consenso a partecipare alla ricerca.	
Entity specific Puntualità (Trenitalia)	Percentuale di treni in arrivo entro le soglie "espresse in minuti" dall'orario previsto. Sono considerati arrivati in ritardo tutti i treni giunti a destinazione oltre la soglia indicata (nessuna esclusione).	Dati relativi all'interno anno di rendicontazione ma certificati dal gestore dell'infrastruttura fino a giugno 2025.
Entity specific - Customer satisfaction Trenitalia – servizio media e lunga percorrenza	Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 5.800 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, brand. Le interviste face to face sono effettuate in stazione alla partenza/arrivo del treno. Le interviste telefoniche con tecnica CATI (Computer Assisted Telephone Interview) sono realizzate contattando nuovamente l'intervistato entro i due/tre giorni successivi al viaggio. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, 1 esprime la minima e 9 la massima soddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.	

Metrica	Descrizione	Note/stime
Valore al cliente		
Entity specific **Customer satisfaction** **Trenitalia – servizio regionale**	Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 9.170 interviste. Tale numerosità consente anche di effettuare un approfondimento sulla clientela che viaggia su 35 principali linee ferroviarie regionali distribuite sull'intero territorio nazionale. Le interviste face to face sono effettuate in stazione alla partenza/arrivo del treno. Le interviste telefoniche con tecnica CATI (Computer Assisted Telephone Interview) sono realizzate contattando nuovamente l'intervistato entro i due/tre giorni successivi al viaggio. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, 1 esprime la minima e 9 la massima soddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.	
Entity specific **Customer satisfaction** **Gruppo Busitalia**	La metodologia adottata per le indagini è la rilevazione sul campo, che prevede interviste ai clienti nel momento della fruizione dei servizi, così da raccogliere in tempo reale il livello di soddisfazione. La modalità di rilevazione ha riguardato quindi interviste CAPI (face to face), sia in ambito urbano, sia in ambito extraurbano. Il piano di campionamento è stato di tipo stratificato per bacini e linee, con estrazione delle unità statistiche di tipo casuale. Oltre al profilo socio comportamentale, l'indagine ha rilevato la percezione dei clienti sulla qualità del servizio reso (Customer Satisfaction), utilizzando la scala di valutazione da 1 a 10. La percezione viene rilevata sia in relazione a una valutazione globale del servizio, sia relativamente a singoli aspetti del servizio stesso. Le indagini di customer satisfaction hanno riguardato ai servizi erogati da Busitalia e dalle società controllate nei segmenti del Trasporto Pubblico Locale urbano ed extraurbano (Veneto, Umbria, Campania). I risultati consolidati delle indagini effettuate nei mesi di maggio e di novembre/dicembre sul trasporto pubblico locale sono stati consolidati ponderando i valori di customer ottenuti per singolo bacino al corrispondente numero dei passeggeri trasportati.	
Entity specific **Net Promoter Score (NPS)**	Il Net Promoter Score è un indice che misura la disponibilità dei clienti a raccomandare ad altri i prodotti o servizi offerti da un'azienda. Il punteggio è calcolato su una scala da 1 a 9, classificando come "promotori" i clienti che rispondono tra 8 e 9 e come "detrattori" quelli che rispondono tra 1 e 5.	Il dato è relativo al servizio ad alta velocità (AV) erogato da Trenitalia.
Entity specific **Statistiche sulla security**	Database FS Security per Aggressioni e Furti rame, dati Ministero dell'Interno per Furti a bordo treno e in stazione.	
Entity specific **Data breach**	Una violazione di sicurezza che comporta - accidentalmente o in modo illecito - la distruzione, la perdita, la modifica, la divulgazione non autorizzata o l'accesso ai dati personali trasmessi, conservati o comunque trattati.	

Metrica	Descrizione	Note/stime
Topic: ESRS G1 – Condotta delle imprese		
G1-3 **Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva** ***Funzioni a rischio corruzione***	L'individuazione dei dipendenti appartenenti a funzioni a rischio è stata effettuata in coerenza con la Policy Anti-Corruption di Gruppo la quale individua le seguenti aree come più sensibili: a) Rapporti con la Pubblica Amministrazione (intesa in tutte le sue articolazioni) b) Rapporti con le terze parti c) Business Partner, Promotori e Consulenti Commerciali d) Omaggi e ospitalità e) Facilitation and extortion payments f) Rapporti con organizzazioni politiche e sindacali g) Affidamenti di incarichi di consulenza, specialistici e professionali h) Affidamenti lavori e fornitura di beni e servizi i) Operazioni straordinarie j) Selezione, assunzione, gestione e sviluppo del Personale k) Sponsorizzazioni, Co-marketing (e/o partnership), contributi ad associazioni, enti e fondazioni ed erogazioni liberali l) Ottenimento e gestione di finanziamenti/contributi pubblici o privati m) Gestione del patrimonio immobiliare n) Registrazioni contabili.	
Topic: ESRS G1 – Condotta delle imprese		
G1-6 **Prassi di pagamento** ***Tempi medi di pagamento***	Il tempo medio di pagamento effettivo delle fatture passive è calcolato a partire dalla data registrazione fattura.	Il valore medio consolidato è calcolato come media ponderata dei tempi medi di pagamento e il numero di pagamenti effettuati nell'anno dalle società del Gruppo.
Entity specific **Rating ESG**	Il Rating ESG definito dal Gruppo FS consente di valutare il livello di maturità, riguardo la gestione delle dimensioni della sostenibilità (Ambientale, Sociale e di Governance) degli operatori economici, che intendono iscriversi ai nostri Sistemi di Qualificazione e partecipare alle gare bandite della società del Gruppo, e dei nostri fornitori. Per l'ottenimento del Rating ESG è necessario iscriversi sulla piattaforma informativa sviluppata da FS Italiane https://esgrating.gruppofs.it/ e procedere alla compilazione di uno dei 7 questionari di valutazione previsti. Ciascun questionario è articolato in 4 aree di analisi (informazioni generali, ambiente, governance e sociale), a loro volta suddivise in sezioni all'interno delle quali sono presenti le domande a cui rispondere al fine di generare il punteggio/Rating ESG. Per ciascuna risposta che attribuisce un punteggio è obbligatorio caricare le evidenze documentali descritte all'interno delle "guidance" delle domande. Il punteggio delle risposte è determinato dal prodotto tra score (numero da 0 a 3) e peso (numero da 0 a 3). Il punteggio di ciascuna sezione (numero da 0 a 3) è determinato dalla media ponderata dei punteggi delle risposte. Il punteggio di ciascuna area (numero da 0 a 3) è determinato dalla somma dei punteggi delle sezioni che la compongono ponderati per i pesi % ad esse attribuite, mentre il punteggio overall (numero da 0 a 3) è determinato dalla somma dei punteggi delle 3 aree ponderati per i pesi % ad esse attribuite. I punteggi ottenuti (numero da 0 a 3) sono tradotti in una scala alfabetica (Rating ESG). Al completamento del questionario di valutazione viene generato automaticamente il punteggio/Rating ESG (non validato) che potrebbe essere soggetto a verifica da parte del Gruppo FS.	

Fattori di emissione utilizzati per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra (GES)

Il calcolo delle emissioni del 2025 e del 2024 è effettuato applicando i fattori emissivi dell'anno precedente (N-1), e quindi sono applicati rispettivamente i fattori 2024 e 2023; in caso di indisponibilità di dati, sono stati considerati i più aggiornati. Le fonti utilizzate per i fattori di emissione di ciascuna categoria emissiva sono riportate in tabella, per il FY 2025.

Rispetto agli anni precedenti, in cui venivano utilizzati i fattori dell'anno N-2, è stato possibile adottare coefficienti più aggiornati, maggiormente allineati ai framework di riferimento e con una maggiore corrispondenza cronologica tra impatti effettivi e mix energetico/produttivo.

Scope/categoria	Fonte fattore di emissione
Scope 1 – Emissioni dirette di GES	
Emissioni da combustione impianti e attrezzature stazionari	ISPRA National Inventory Report (pubblicato nel 2025 con fattori 2023)[95] DEFRA UK (2024) Conversion factors
Emissioni da combustione impianti mobili	ISPRA National Inventory Report (pubblicato nel 2025 con fattori 2023) DEFRA UK (2024) Conversion factors
Emissioni di processo	Scheda tecnica di prodotto per composizione e calcolo stechiometrico Dati di produzione ONAF convertiti con calcolo stechiometrico EU ETS ITA del MASE - Pubblicazione parametri standard nazionali anno 2025
Emissioni fuggitive	IPCC Sixth Assessment Report – AR 6
Emissioni da uso del suolo e cambiamento di uso del suolo (LULUCF)	Studio "Frank S. et Al, Documentation for estimating LULUCF emissions / removals and mitigation potentials with GLOBIOM/G4M, 2020" ISPRA National Inventory Report (pubblicato nel 2024 con fattori 2022 – in assenza di dati più aggiornati utilizzabili per il suolo)
Scope 2 – Emissioni indirette di GES da energia importata	
Emissioni da elettricità importata	**Location-based:** ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità AIB (Association of Issuing Bodies) (2024) Residual Mix Results (Production mix) I fattori di emissione utilizzati per il calcolo nell'approccio location-based si riferiscono ai fattori di emissione del mix di generazione elettrica in ciascuna nazione in cui opera ogni società del Gruppo FS. È stato considerato il mix di generazione, invece del mix di consumo, soprattutto in virtù di una omogeneità dell'applicazione dei medesimi fattori a disposizione per tutti i paesi in cui operano le società del Gruppo. **Market-based:** AIB (Association of Issuing Bodies) (2024) Residual Mix Results (Residual mix). I fattori di emissione utilizzati per il calcolo nell'approccio market-based si riferiscono ai fattori di emissione del mix residuale (superiore rispetto al fattore di emissione location-based) di generazione elettrica in ciascuna nazione in cui opera ogni società del Gruppo FS, al netto dei consumi energetici certificati in merito alla produzione da fonte rinnovabile tramite Garanzia d'Origine (GO).
Emissioni da energia importata, esclusa l'energia elettrica	DEFRA UK (2024) Conversion factors ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità

95. In assenza dei fattori emissivi dell'anno N-1, si è deciso di utilizzare in questo caso specifico i valori dell'anno N-2, con caratterizzazione geografica (ove possibile), che costituiscono gli ultimi dati pubblicati nell'anno N.

Scope/categoria	Fonte fattore di emissione
Scope 3 – Emissioni indirette di GES derivanti dalla catena del valore	
Categoria 1 e Categoria 2	Database Eurostat: Air emissions accounts by NACE – in CO_2 equivalent, Annual enterprise statistics for special aggregates of activities – by NACE ISPRA National Inventory Report (pubblicato nel 2025 con fattori 2023) – DEFRA UK (2024) Conversion factors Ecoinvent Database – Release 3.12 – cut-off system model EPD ArcelorMittal S-P-12919 - Rails for transport, tramways, rail track devices and cranes BOF-based EPD International: - ETR 1000 (S-P-00453) realizzata da Hitachi Rail Italy SpA - Blues (S-P-05471) realizzata da Hitachi Rail Italy SpA - Rock (S-P-01175) realizzata da Hitachi Rail Italy SpA Schede tecniche prodotti commerciali (e.g. laptop, monitor) ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità UNI EN16258 (2013)
Scope 3 – Emissioni indirette di GES derivanti dalla catena del valore	
Categoria 3	Ecoinvent Database – Release 3.12 – cut-off system model UNI EN16258 (2013) JRC (2022) JEC Well-To-Wheels report v5
Categoria 4	Ecoinvent Database – Release 3.12 – cut-off system model
Categoria 5	DEFRA UK (2024) Primary Waste Disposal
Categoria 6	ISPRA National Inventory Report (pubblicato nel 2025 con fattori 2023) – DEFRA UK (2024) Conversion factors Per i viaggi in treno i fattori di emissione risultano stimati pari a zero, in quanto si considerano tali emissioni ricomprese all'interno dello Scope 1, 2 o Categoria 11 – Scope 3
Categoria 7	ISPRA (2024) La banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia
Categoria 11	ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità MIMS (2021): Opere ferroviarie: le linee guida per valutare gli investimenti secondo il criterio della sostenibilità
Categoria 13	ISPRA National Inventory Report (pubblicato nel 2025 con fattori 2023) – DEFRA UK (2024) – Conversion factors – ISPRA (2024) Fattori di emissione produzione e consumo elettricità
Categoria 15	Database Eurostat: Air emissions accounts by NACE – in CO_2 equivalent, Annual enterprise statistics for special aggregates of activities – by NACE

Postazione DCO 4
20525-52994
RIO DI PUSTERIA
COLLE ISARCO
C.DI TRENS
LE CAVE
FORTEZZA
VIPITENO
PRATO TIRES
BOLZANO
VILLAZZANO
TRENTO
TRENTO RONCAFORT
LAVIS
MEZZOCORONA
ALA
AVIO
PERI
BORGHETTO
DOLCE'
DOMEGLIARA
VERONA PORTA
BIVIO S.MASSIMO
MILANO
VR OD EUROPA
MANTOVA
BUTTAPIETRA
ROVERETO
BRONZOLO
EGNA
MATTARELLO

TABELLE INFORMATIVE A NORMA DELL'ARTICOLO 8 DEL REGOLAMENTO SULLA TASSONOMIA DELL'UE

Turnover KPI[96]		Anno 2025		Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche	Codice	Fatturato	Quota di fatturato	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità
		Valore in milioni euro	%						
A Attività ammissibili alla tassonomia									
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili									
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	3,8	0,02%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	6.647,6	39,5%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	777,2	4,6%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	788,8	4,7%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.13 Infrastrutture per la mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.13	0,1	0,0003%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	1.795,7	10,7%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	0,5	0,003%	Sì	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)	**10.014**		**59,5%**	**59,5%**					
di cui abilitante	**1.800**		**10,7%**	**10,7%**					
di cui transizione	**655[97]**		**3.9%**	**3,9%**	■	■	■	■	■
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	2,2	0,01%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
3.4 Manutenzione strade e autostrade	CE 3.4	381	2,3%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	918,4	5,5%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	125	0,7%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	45,3	0,3%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	CCM 6.6	16,4	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.7 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	CCM 6.7	2	0,01%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	29	0,2%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	1,6	0,01%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	313,9	1,9%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	0,1	0,0003%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2	0.1	0,0006%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
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)	CCM 7.4	0,2	0,0009%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	70,4	0,4%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)	**1.905**		**11,3%**	**9,1%**				**2,3%**	
A Fatturato attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)	**11.919**		**70,8%**	**68,5%**				**2,3%**	
B Attività non ammissibili alla Tassonomia									
Fatturato delle attività non ammissibili alla Tassonomia	**4.913**		**29,2%**						
Totale	**16.832**		**100%**						

96. Il KPI relativo al fatturato è stato determinato come rapporto tra la porzione di ricavi operativi derivanti da servizi o prodotti che originano da attività economiche allineate alla tassonomia e il complesso dei ricavi operativi di bilancio consolidato (voce di bilancio consolidato "Ricavi delle vendite e prestazioni"). Non sono inclusi nel numeratore del Turnover KPI i ricavi ottenuti da prodotti e servizi associati ad attività economiche adattate ai cambiamenti climatici.
A seguito di un affinamento metodologico, che ha determinato la non ecosostenibilità delle attività per l'installazione delle colonnine di ricarica elettriche sull'infrastruttura stradale, si è proceduto con l'adeguamento dei valori dichiarati nel 2024 per l'attività economica 6.15.
97. Il dato include quota parte dei ricavi dichiarati per le attività economiche: 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri; 6.2 Trasporto ferroviario di merci; 6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada.

Criteri DNSH (Non arrecare danno significativo)										
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di fatturato allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	Quota finanziata con obbligazioni o titoli di debito (%)
							%	A	T	
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,02%	A		0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	40,9%		T	31,5%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	5,5%		T	12,6%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	3,5%		T	0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0%	A		0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	10,2%	A		0,1%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0%	A		0,0%
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**60,1%**	■	■	**21,9%**
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**10,3%**	**A**	■	
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**3,2%**	■	**T**	
■	■	■	■	■	■	■	0,02%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	2,4%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	5,7%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,2%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,7%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,1%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,2%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	1,9%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0.0%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0.0%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0.0%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,4%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	**11,6%**	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	**71,8%**	■	■	

Quota di fatturato/Fatturato totale		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	59,5%	68,5%
CCA	0%	0%
CE	0%	2,3%
Totale	**59,5%**	**70,8%**

OpEx KPI[98]		Anno 2025		Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche	Codice	OpEx	Quota di Opex	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità
		Valore in milioni euro	%						
A Attività ammissibili alla tassonomia									
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili									
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	9,8	0,1%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	936	13,9%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	127,6	1,9%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	23,1	0,3%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	795,7	11,9%	Sì	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	546,6	8,1%	No	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	0,7	0,01%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**2.440**	**36,3%**	**28,2%**	**8,1%**				
di cui abilitante		**806**	**12%**	**12%**	**0%**				
di cui transizione		**34[99]**	**0,5%**	**0,5%**	■	■	■	■	■
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	5,8	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
3.4 Manutenzione strade e autostrade	CE 3.4	381	5,7%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	120,2	1,8%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	94	1,4%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	4,6	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	33,3	0,5%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	2,8	0,04%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**CCM 6.14** /CCA6.14	144	2,1%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	**CCM 7.2** / CCA 7.2	3,3	0,05%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	**CCM 7.7** / CCA 7.7	35,3	0,5%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**826**	**12,3%**	**6,6%**				**5,7%**	
A OpEx delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2))		**3.265**	**48,6%**	**34,8%**	**8,1%**			**5,7%**	
B Attività non ammissibili alla Tassonomia									
Spese operative delle attività non ammissibili alla Tassonomia		**3.448**	**51,4%**						
Totale		**6.714**	**100%**						

98. Il KPI relativo ai costi operativi è stato determinato come rapporto tra i "costi operativi ex Reg. 852", come di seguito specificato, riconducibili alle attività allineate, e il totale dei "costi operativi ex Reg. 852" di bilancio consolidato (numericamente un di cui della voce di bilancio consolidato Totale Costi operativi). Le spese operative da prendere a riferimento per la definizione dell'OpEx KPI sono state dapprima individuate dal Regolamento delegato e, successivamente, meglio definite dai chiarimenti forniti dalla stessa Commissione UE. Conseguentemente, nell'ambito del Gruppo FS, le nature di costo prevalentemente considerate hanno riguardato i costi diretti non capitalizzati legati a processi di manutenzione e riparazione, locazioni di breve termine, ristrutturazioni di edifici. A seguito di un affinamento metodologico, che ha determinato la non ecosostenibilità delle attività per l'installazione delle colonnine di ricarica elettriche sull'infrastruttura stradale, si è proceduto con l'adeguamento dei valori dichiarati nel 2024 per l'attività economica 6.15.
99. Il dato include quota parte delle spese operative dichiarate per le attività economiche: 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri e 6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada.

Criteri DNSH (Non arrecare danno significativo)									
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di OpEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
							%	A	T
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,1%	A	
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	13,4%		T
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	2,1%		
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,7%		T
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	16%	A	
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	8,5%		
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,01%	A	
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**40,8%**	■	■
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**16,1%**	**A**	■
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**0,7%**	■	**T**
■	■	■	■	■	■	■	0,1%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	5,9%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	1,7%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	1,1%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,2%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,5%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,1%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	2,7%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,1%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	0,6%	■	■
■	■	■	■	■	■	■	**13%**	■	■
■	■	■	■	■	■	■	**53,8%**	■	■

Quota di OpEx/OpEx totali		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	28,2%	34,8%
CCA	8,1%	8,1%
CE	0%	5,7%
Totale	**36,3%**	**48,6%**

CapEx KPI[100]		Anno 2025		Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche	Codice	CapEx	Quota di CapEX	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità
		Valore in milioni euro	%						
A Attività ammissibili alla tassonomia									
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili									
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	**CCM 6.1**	1.637	11,6%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCA 6.1	9	0,1%	No	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	200,5	1,4%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	242,5	1,7%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**CCM 6.14**	9.493,1	67,3%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCA 6.14	968,4	6,9%	No	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	1,9	0,01%	Sì	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**12.553**	**89%**	**82.1%**	**6,9%**				
di cui abilitante		**9.495**	**67.3%**	**67.3%**	**0%**				
di cui transizione		**241[101]**	**1,7%**	**1,7%**	■	■	■	■	■
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
3.4 Manutenzione strade e autostrade	CE 3.4	0	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	**CCM 6.1** / CCA6.1	69,8	0,5%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	32,7	0,2%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	1,0	0,007%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	8,0	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	1,0	0,01%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**CCM 6.14** / CCA 6.14	1.014,2	7,2%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	**CCM7.2** / CCA 7.2	23,7	0,17%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
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)	**CCM 7.4** / CCA 7.4	3	0,02%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	**CCM 7.7** / CCA 7.7	3,9	0,03%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**1.157**	**8,2%**	**8,2%**	**0,0%**			**0,0%**	
A CapEx attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)		**13.710**	**97,2%**	**90,3%**	**6,9%**			**0,0%**	
B Attività non ammissibili alla Tassonomia									
CapEx delle attività non ammissibili alla Tassonomia		**395**	**2,8%**						
Totale		**14.105**	**100%**						

100. Il KPI relativo alle spese in conto capitale è stato determinato come rapporto tra le "spese in conto capitale ex Reg. 852", come di seguito specificato, riconducibili alle attività allineate, e il totale incrementi delle "spese in conto capitale ex Reg. 852" di bilancio consolidato. Le "spese in conto capitale ex Reg. 852" da prendere a riferimento per la definizione del KPI CapEx sono state individuate dal Regolamento delegato, e riguardano la voce di bilancio consolidato "spesa per investimenti" che include 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.
101. Il dato include quota parte delle CapEx dichiarate per le attività economiche: 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri e 6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada.

Criteri DNSH (Non arrecare danno significativo)										
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di CapEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	Quota finanziata con obbligazioni o titoli di debito (%)
							%	A	T	
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	12,8%		T	93,1%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,2%			100%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	1,2%			0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	1,3%		T	0,0%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	66,3%	A		2,1%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	6,6%			2,1%
Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,001%	A		0,0%
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**88,3%**	■	■	**15%**
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**66,3%**	**A**	■	
Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**1,2%**	■	**T**	
■	■	■	■	■	■	■	0%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,4%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,02%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,001%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,1%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,02%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	7,1%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	0,04%	■	■	
							0%			
■	■	■	■	■	■	■	0,04%	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	**7,7%**	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	**96,1%**	■	■	

Quota di CapEx/CapEx totali		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	82,1%	90,3%
CCA	6,9%	6,9%
CE	0%	0%
Totale	**89,0%**	**97,2%**

Modello 1, Allegato III Regolamento Delegato (UE) 2022/1214 del 9 marzo 2022 – Attività legate al nucleare e ai gas fossili

Attività legate all'energia nucleare	
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO

Attività legate ai gas fossili	
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO

ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità di Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2025 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5-ter, del D.Lgs. 58/1998

I sottoscritti Stefano Antonio Donnarumma e Fabio Paris, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA attestano, ai sensi dell'art. 154-bis, comma 5-ter, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, che la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità inclusa nella Relazione sulla Gestione è stata redatta:

a) conformemente agli standard di rendicontazione applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125;

b) con le specifiche adottate a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

2 Aprile 2026

Stefano Antonio Donnarumma
Amministratore Delegato

Fabio Paris
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 31.062.952.307,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

pwc

Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/2010

All'Azionista Unico di

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Conclusioni

Ai sensi degli articoli 8 e 18, comma 1, del DLgs 125/2024 (il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione consolidata sulla gestione.

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE ("European Sustainability Reporting Standards" anche "ESRS");

- le informazioni contenute nel paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento Tassonomia)" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'articolo 8 del Regolamento (UE) 852/2020 (il "Regolamento Tassonomia").

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it

Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi di tale Principio sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità" della presente relazione.

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità (ISQM Italia) 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA per la rendicontazione consolidata di sostenibilità

Gli amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nel paragrafo "ESRS 2 IRO-1 - Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti" della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'articolo 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'articolo 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento Tassonomia)".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'articolo 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità

Ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettiche in conformità agli ESRS, agli amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti tra i valori consuntivi e le informazioni prospettiche potrebbero essere significativi.

L'informativa fornita in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e precisione delle informazioni, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.

Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione consolidata di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;

- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- comprensione del modello di business, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito a eventuali elementi contraddittori emersi che possano evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dall'impresa nel processo di valutazione della rilevanza;
- identificazione dell'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria

applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio stesso o con i dati gestionali di natura contabile;

- verifica della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità con gli ESRS;
- ottenimento della lettera di attestazione.

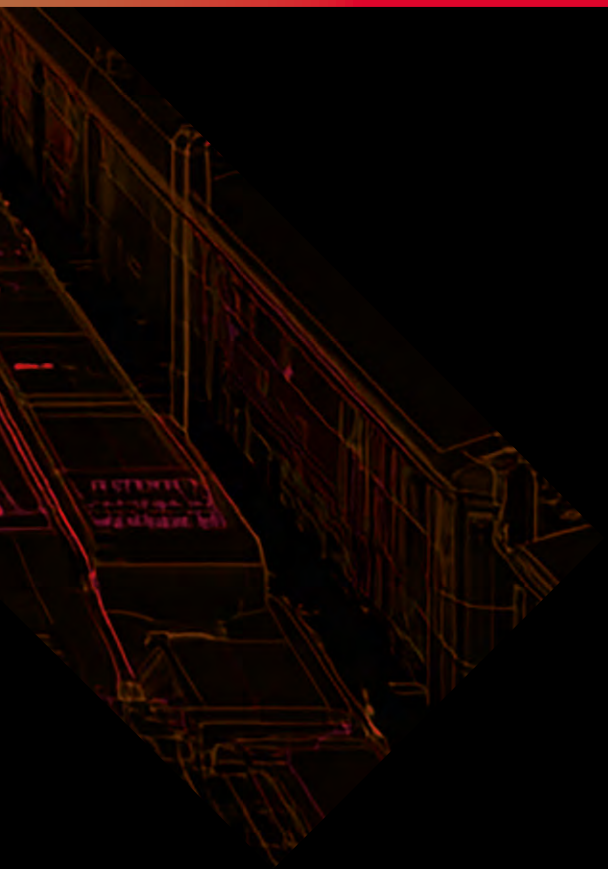
Roma, 17 aprile 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

Luigi Necci

(Revisore legale)

BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2025



1. PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

	Note	2025	2024
Ricavi e proventi		**17.254**	**16.529**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8	16.832	15.985
Altri proventi	9	422	544
Costi operativi		**(16.904)**	**(16.186)**
Costo del personale	10	(6.122)	(5.873)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	11	(1.884)	(2.008)
Costi per servizi	12	(9.245)	(8.367)
Altri costi operativi	13	(286)	(413)
Costi per lavori interni capitalizzati	14	2.655	2.373
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	15	(2.022)	(1.898)
Risultato operativo		**350**	**343**
Proventi e oneri finanziari		**(273)**	**(505)**
Proventi finanziari	16	123	242
Oneri finanziari	17	(428)	(697)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	18	32	(50)
Risultato prima delle imposte		**77**	**(162)**
Imposte sul reddito	19	(47)	(46)
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**30**	**(208)**
Risultato netto di Gruppo		35	(198)
Risultato netto di Terzi		(5)	(10)

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

	Note	2025	2024
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**30**	**(208)**
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato			
Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	34-37	8	4
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto			*1*
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita):			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	17-34	(6)	(56)
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		*2*	
Differenze di cambio	17-34	4	(5)
Totale altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio		**6**	**(57)**
Utile/(perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		**36**	**(265)**
Totale conto economico complessivo attribuibile a:			
Soci della controllante		41	(255)
Partecipazioni dei terzi		(5)	(10)

*I valori sono esposti al netto dell'effetto fiscale ove applicabile

SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA CONSOLIDATA

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2025	31.12.2024
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	21-22	50.868	50.270
Investimenti immobiliari	23	1.402	1.337
Attività immateriali	24	1.611	1.695
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	26	862	819
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	27	467	90
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	28	341	375
Attività per imposte anticipate	25	94	85
Crediti commerciali	29	2	2
Altre attività	30	9.118	7.102
Totale		**64.765**	**61.775**
Attività correnti			
Rimanenze	31	2.530	2.431
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	27	3.624	3.325
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	28	234	339
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	32	1.911	1.154
Crediti tributari	33	111	95
Crediti commerciali	29	2.246	2.470
Altre attività	30	6.777	6.897
Totale		**17.433**	**16.711**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	**20**	**-**	**342**
Totale attività		**82.198**	**78.828**
Patrimonio Netto e passività			
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	34	31.063	31.063
Riserve	34	7.923	7.917
Utili/(Perdite) portati a nuovo	34	2.578	2.780
Utile/(Perdita) d'esercizio	34	35	(198)
Patrimonio Netto del Gruppo	**34**	**41.599**	**41.562**
Utile/(Perdita) di Terzi	35	(5)	(10)
Capitale e Riserve di Terzi	35	204	200
Interessenze di Terzi	**35**	**199**	**190**
Totale		**41.798**	**41.752**
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	36	11.524	9.658
Benefici ai dipendenti	37	534	589
Fondi rischi e oneri	38	1.459	1.707
Acconti per opere da realizzare	39	1.236	1.223
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	40-21	948	950
Passività per imposte differite	25	139	133
Debiti commerciali	41	81	79
Altre passività	42	1.767	1.844
Totale		**17.688**	**16.183**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	36	4.774	6.067
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	38	88	101
Acconti per opere da realizzare	39	613	609
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	40-21	275	284
Debiti per imposte sul reddito	43	16	20
Debiti commerciali	41	9.682	9.052
Altre passività	42	7.264	4.760
Totale		**22.712**	**20.893**
Totale passività		**40.400**	**37.076**
Totale Patrimonio Netto e passività		**82.198**	**78.828**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO (NOTA 34 E 35)

Patrimonio Netto					
		Riserve			
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge
Saldo al 1 gennaio 2024	**39.204**	**71**		**(4)**	**99**
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto				(5)	(56)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato	**-**	**-**	**-**	**(5)**	**(56)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente					
Distribuzione dividendi					
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	(8.141)	6.141	2.000		
Variazione area di consolidamento					
Altri movimenti					
Saldo al 31 dicembre 2024	**31.063**	**6.212**	**2.000**	**(9)**	**43**
Saldo al 1 gennaio 2025	**31.063**	**6.212**	**2.000**	**(9)**	**43**
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto				4	(6)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato	**-**	**-**	**-**	**4**	**(6)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente					
Distribuzione dividendi					
Variazione area di consolidamento					
Altri movimenti					
Saldo al 31 dicembre 2025	**31.063**	**6.212**	**2.000**	**(5)**	**37**

valori in milioni di euro

Riserva per Utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili/ (perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
(333)	**(167)**	**2.726**	**137**	**41.900**	**189**	**42.089**
			(198)	(198)	(10)	(208)
4	(57)			(57)		(57)
4	**(57)**	**-**	**(198)**	**(255)**	**(10)**	**(265)**
		137	(137)			
		3		3	(4)	(1)
	8.141					
		12		12		12
		(98)		(98)	15	(83)
(329)	**7.917**	**2.780**	**(198)**	**41.562**	**190**	**41.752**
(329)	**7.917**	**2.780**	**(198)**	**41.562**	**190**	**41.752**
			35	35	(5)	30
8	6			6		6
8	**6**	**-**	**35**	**41**	**(5)**	**36**
		(198)	198			
					(3)	(3)
		1		1		1
		(5)		(5)	17	12
(321)	**7.923**	**2.578**	**35**	**41.599**	**199**	**41.798**

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

	Note	2025	2024
Utile/(perdita) di esercizio		**30**	**(208)**
Imposte sul reddito	19	47	46
Proventi/(Oneri finanziari)	16-17	305	456
Ammortamenti	15	1.858	1.778
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	18	(32)	51
Accantonamenti e svalutazioni	15-38	529	732
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione		(110)	(103)
Variazione delle rimanenze	31	(98)	51
Variazione dei crediti commerciali	29	180	245
Variazione dei debiti commerciali	41	634	314
Variazione delle altre passività	42	2.349	(727)
Variazione delle altre attività	30	(1.816)	(899)
Utilizzi fondi rischi e oneri	38	(669)	(838)
Pagamento benefici ai dipendenti	37	(94)	(126)
Proventi finanziari incassati/(oneri finanziari pagati)	16-17	(263)	(262)
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	19	(65)	(53)
Variazione Attività/Passività destinate alla vendita	20	342	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		**3.127**	**457**
Investimenti in Attività Materiali ed Investimenti Immobiliari	21-23	(13.591)	(12.864)
Investimenti in Attività immateriali	24	(232)	(217)
Investimenti in partecipazioni	26	(403)	(611)
Investimenti in imprese consolidate al netto delle disponibilità liquide acquisite		(5)	12
Investimenti al lordo dei contributi		**(14.231)**	**(13.680)**
Contributi ricevuti per investimenti in Attività Materiali	21	11.439	10.709
Contributi ricevuti per investimenti in partecipazioni	24	396	597
Contributi		**11.835**	**11.306**
Disinvestimenti in Attività Materiali ed Investimenti Immobiliari	21	208	124
Disinvestimenti in Attività immateriali	24	53	4
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	26	12	9
Dismissioni in imprese consolidate al netto delle disp liq acquisite			(122)
Disinvestimenti		**273**	**15**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento		**(2.123)**	**(2.359)**
Canoni per leasing finanziario	22	(356)	(197)
Erogazione e (rimborso) di finanziamenti a medio\lungo termine	36	1.929	(712)
Erogazione e (rimborso) di finanziamenti a breve termine	36	(1.342)	1.460
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	27	(627)	179
Contributi c/impianti su finanziamenti	28	10	11
Variazione delle attività finanziarie	28	134	412
Variazione delle passività finanziarie	40	11	(395)
Dividendi	34-35	(3)	(4)
Variazioni Patrimonio Netto	34-35		14
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria		**(244)**	**768**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo		**760**	**(1.134)**
Disponibilità liquide a inizio periodo		**1.142**	**2.276**
Disponibilità liquide a fine periodo		**1.902**	**1.142**
di cui saldo del c/c intersocietario		*(9)*	*(11)*

2. NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

1. ATTIVITÀ DEL GRUPPO FS ITALIANE E STRUTTURA DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Ferrovie dello Stato Italiane SpA è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Holding FS ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.
La Holding e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero, e gestiscono una estesa rete ferroviaria e stradale. La struttura del Gruppo FS è riportata nell'Allegato 5.

2. CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il Bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili IFRS emanati dalla International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.
Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane ed è anche la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di euro.
Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo FS Italiane, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del fair value degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;
- rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo FS di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo FS gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità, è contenuta nella successiva nota relativa alla "Gestione dei rischi finanziari ed operativi".
Il Bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico; salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value.
Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2024 ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai principi di nuova adozione. Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2025 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori del 31 dicembre 2024.
Gli Amministratori, in data 2 aprile 2026, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025 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 2 aprile 2026, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.
La società PricewaterhouseCoopers SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2023-2031.

3. AREA DI CONSOLIDAMENTO

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei

relativi criteri di consolidamento.

i) Società controllate

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili, sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.
In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.
Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al fair value e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a conto economico.
In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del patrimonio netto di spettanza del Gruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del patrimonio netto, senza transitare per il conto economico.
Nel Gruppo FS le operazioni tra entità sottoposte a controllo comune ("Business combination under common control"), essendo escluse dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinate da altri principi contabili IFRS, nel Gruppo FS, in assenza di tale disciplina, tali operazioni vengono rilevate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).
I bilanci delle società controllate, di quelle sottoposte a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti applicando, fin dal momento del loro ingresso nell'area di consolidamento, i principi contabili utilizzati dal Gruppo FS Italiane – o appositamente rettificati, laddove necessario, per uniformarli ad essi – e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità, sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (Purchase method). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (fair value) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte, sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento. Nel caso in cui il fair value delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

Tutte le entità controllate sono incluse nell'area di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo. Le entità sono escluse dall'area di consolidamento dalla data nella quale il Gruppo perde

il controllo. Sono altresì escluse dal consolidamento le società non operative. Si rimanda all'Allegato 4 per l'elenco delle società non consolidate.

ii) Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Gli accordi a controllo congiunto (joint arrangement) possono essere classificati come joint operation o joint venture, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una joint operation è un joint arrangement nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività e obbligazioni per le passività relative all'accordo. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una joint venture è un joint arrangement nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.
Le partecipazioni in joint venture e in collegate sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto e successivamente sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile delle partecipazioni in joint venture e in società collegate è allineato al patrimonio netto delle stesse, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi adottati dal Gruppo FS Italiane e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo FS Italiane delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa, quelli delle joint venture dalla data in cui decorrono i diritti sulle attività nette dell'accordo e fino alla data in cui tali diritti cessano; nel caso in cui, per effetto delle perdite, le società evidenzino un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo FS Italiane, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le componenti di conto economico complessivo delle società valutate con il metodo del patrimonio netto sono rilevate nelle specifiche riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite non realizzati, generati su operazioni poste in essere tra la Capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto, sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo FS Italiane nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

La partecipazione in joint operation deve essere riflessa contabilmente mediante la rilevazione delle attività/passività e dei costi/ricavi connessi all'accordo sulla base dei diritti/obblighi spettanti, a prescindere dall'interessenza partecipativa detenuta.

Le società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, il cui consolidamento o la cui rilevazione nel Bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto non produce effetti significativi sulla situazione patrimoniale e finanziaria nonché sul risultato economico del Gruppo, sono escluse dall'area di consolidamento e sono rilevate al fair value, laddove disponibile, ovvero al costo al netto di eventuali riduzioni per perdite di valore.

4. COMPARABILITÀ DEI DATI PRESENTATI CON RIFERIMENTO ALL'ESERCIZIO PRECEDENTE

4.1 Variazioni nell'allocazione delle società nei segmenti operativi

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA del 21 marzo 2025 ha approvato l'emanazione del nuovo Modello di Governance del Gruppo in coerenza con il Regolamento del Gruppo FS, istituendo un nuovo assetto organizzativo che mira a conseguire il passaggio da un approccio misto (esercizio dell'attività di direzione e coordinamento sia su base partecipativa sia su base contrattuale) ad un'impostazione di tipo "verticale" solo su base partecipativa dell'attività di direzione e coordinamento nell'ambito del Gruppo.

Tale assetto prevede l'identificazione delle seguenti Business Unit (BU):

i. BU Infrastrutture – Ferrovie, con "Capofila di Business Unit" Rete Ferroviaria Italiana SpA;
ii. BU Infrastrutture – Strade, con "Capofila di Business Unit" Anas SpA;
iii. BU Trasporto – Merci, con "Capofila di Business Unit" FS Logistix SpA;
iv. BU Trasporto – Internazionale Passeggeri, con "Capofila di Business Unit" FS International SpA;
v. BU Trasporto – Passeggeri, con "Capofila di

Business Unit" Trenitalia SpA.
Nel rispetto della normativa vigente e ferma restando la piena autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle controllate, dirette e indirette, Ferrovie dello Stato Italiane SpA svolge funzioni di indirizzo strategico, supervisione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo ed esercita l'attività di direzione e coordinamento nei confronti delle Capofila di Business Unit delle altre Società direttamente controllate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Ciascuna Capofila di Business Unit esercita il coordinamento e controllo tecnico-operativo nei confronti delle proprie società controllate.

Al fine di rendere l'assetto organizzativo del Gruppo FS coerente con il nuovo Modello di Governance, volto al perseguimento degli obiettivi strategici del Piano Strategico del Gruppo FS, nel corso del 2025 sono state messe in atto le seguenti principali operazioni straordinarie:

- il 6 maggio 2025 l'Assemblea straordinaria di Trenitalia SpA ha deliberato un aumento del capitale sociale da 1.607 milioni di euro a 1.655 milioni di euro mediante conferimento, da parte della controllante FS SpA, dell'intera partecipazione detenuta in Busitalia Sita Nord Srl, pari al 100% del relativo capitale sociale;
- l'8 maggio 2025 l'Assemblea straordinaria di RFI SpA ha deliberato un aumento del capitale sociale da 31.528 milioni di euro a 31.536 milioni di euro mediante conferimento, da parte della controllante FS SpA, dell'intera partecipazione detenuta in FS Engineering SpA (già Italferr SpA), pari al 100% del relativo capitale sociale;
- il 23 ottobre 2025, con data di efficacia dal 1° novembre, è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia in favore di FS International mediante assegnazione del Ramo International, costituito, tra l'altro, dalle partecipazioni detenute in ILSA, Trenitalia France, FS Group Advisory Limited (già Trenitalia UK), Qbuzz/QMS, Netinera e Hellenic Train.

4.2 Variazioni nell'area di consolidamento

In esecuzione della delibera dell'assemblea straordinaria della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA dell'11 dicembre 2024, con oggetto il XVI aumento di capitale sociale di complessivi 200 milioni di euro, RFI SpA ha effettuato nel periodo i seguenti versamenti in conto capitale:

- 136 milioni di euro in data 10 gennaio 2025, in relazione alla prima tranche di 150 milioni di euro, esercitando anche, in data 31 gennaio 2025, il diritto di opzione sulle azioni rimaste inoptate per complessivi 4 milioni di euro;
- 46 milioni di euro in data 20 marzo 2025, in relazione alla seconda tranche di 50 milioni di euro, esercitando, in data 31 marzo 2025, il diritto di opzione sulle azioni rimaste inoptate per 1 milione di euro.

In data 29 ottobre 2025, inoltre, l'assemblea straordinaria della società, ha deliberato di aumentare, in una o più tranche e in via scindibile, il capitale sociale da 1.615.790.910 euro fino ad un massimo di 1.799.290.910 euro, mediante emissione di un massimo di n. 183.500.000 nuove azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro, da eseguirsi entro il 31 dicembre 2026. Rete Ferroviaria Italiana SpA, in data 19 dicembre 2025 ha comunicato la sottoscrizione delle azioni di propria spettanza pari a n. 91.256.000 azioni ordinarie del valore nominale di euro 1,00 ciascuna. Per effetto delle operazioni sopra descritte e della mancata sottoscrizione da parte di due soci delle quote di propria spettanza, il Gruppo FS risulta titolare di una quota di capitale sociale pari al 91,38%.

In data 17 gennaio 2025 è stata iscritta al Registro delle Imprese la delibera della revoca dello stato di liquidazione di Sita SpA, avente efficacia dal 18 marzo 2025. A partire da tale data, la società è entrata, quindi, nell'area di consolidamento del Gruppo.

In data 15 aprile 2025, è stata perfezionata l'operazione di cessione delle partecipazioni detenute da Anas SpA nelle società concessionarie Concessioni Autostradali Venete – CAV, Autostrada Asti – Cuneo, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco – SITMB e della Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus – SITAF.

Nel corso del primo semestre 2025, le società tedesche HSL Swiss e HSL Austria, appartenenti al Gruppo Exploris, sono entrate in liquidazione e pertanto sono uscite dall'area di consolidamento.

In data 16 giugno 2025, è stato stipulato l'atto di fusione per incorporazione di Grandi Stazioni Immobiliare SpA in FS Sistemi Urbani SpA, con decorrenza degli effetti civilistici, contabili e fiscali a partire dal 1° luglio 2025.

Con l'obiettivo di ottimizzare l'approvvigionamento energico del Gruppo, in data 17 luglio è stata costituita la società FS Energy SpA (100% controllata di Ferrovie dello Stato Italiane SpA). Inoltre, in data 18 dicembre 2025, è stato stipulato l'atto di scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana SpA in favore di FS Energy SpA, la cui efficacia giuridica, contabile e fiscale è fissata al 1° gennaio 2026. Per quanto detto, la società al 31 dicembre 2025 è ancora non operativa e per tale ragione è esclusa dall'area di consolidamento.

In data 1° settembre 2025, FS Logistix SpA ha

acquistato da Lineas Group NV, per l'importo di 1,5 milioni di euro, una partecipazione rappresentativa del 30% del capitale della Modalink BV, società incaricata della gestione del Terminal Mainhub di Anversa. Al 31 dicembre 2025 la società è consolidata con il metodo del patrimonio netto.

In data 17 settembre 2025, è stata costituita la società di diritto serbo Laenderbahn SEE d.o.o. Beograd (100% controllata di Die Länderbahn GmbH) con sede legale in Belgrado.

In data 25 novembre 2025, Mercitalia Rail Srl ha costituito la NewCo Rosco Carri Srl, società avente per oggetto l'acquisto, la vendita, il noleggio, la realizzazione e manutenzione di materiale rotabile ferroviario; la società non è ancora operativa al 31 dicembre 2025 e per tale ragione è esclusa dall'area di consolidamento.

In data 22 dicembre 2025 Infrarail Srl ha acquistato il 100% delle quote della società Mazzucchelli Srl, impresa con consolidata esperienza in ambito edile, stradale e ferroviario, le cui attività tipiche sono le manutenzioni in campo ferroviario (manutenzione dei fabbricati di linea, lungo linea e con linea attiva). Il prezzo d'acquisizione è pari a 1,5 milioni di euro ed il suo consolidamento dal 2026 non genererà impatti significativi per il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Si evidenzia che le variazioni dei dati di conto economico, commentate nelle seguenti note al bilancio, sono da considerarsi al netto di quanto esposto nella colonna "Variazione area", nella quale sono stati evidenziati gli effetti economici di periodo relativi al deconsolidamento della società Ferrovie del Sud Est Srl a far data dal 5 agosto 2024, e alla sopracitata cessione delle partecipazioni detenute da Anas SpA nelle società concessionarie, perfezionatasi il 15 aprile 2025.

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	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Franco Svizzero	0,94	0,95	0,93	0,94
Sterlina	0,86	0,85	0,87	0,83
Corona Danese	7,46	7,46	7,47	7,46
Corona Svedese	11,06	11,43	10,82	11,46
Dinaro Serbo	117,20	117,08	117,31	116,80
Riyal Saudita	4,23	4,06	4,41	3,90
Corona Ceca	24,68	25,12	24,24	25,19
Leu Rumeno	5,04	4,97	5,10	4,97
Zloty Polacco	4,24	4,31	4,22	4,28
Lira Turca	44,36	35,50	50,48	36,74

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale del Gruppo sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in

essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel Conto economico consolidato.

6. PRINCIPI CONTABILI

Di seguito sono riportate le informazioni rilevanti sui principi contabili e i criteri di valutazione utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato.

Immobili, impianti e macchinari

Criteri generali
Gli Immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore.
Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del component approach. In applicazione di tale criterio, il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("cluster") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Categoria	Aliquota di Ammortamento	Vita Utile
Materiale rotabile		
- Componenti da ripristinare	20%	5 anni
- Componenti ad usura	20%	5 anni
- Restyling/Sicurezza Trainante	8%	12½ anni
- Restyling/Sicurezza Trainato/Treno completo	10%	10 anni
- Componente base	3,3%-4,3%	23-30 anni
- Manutenzione di secondo livello capitalizzata	20%-33%	3-5 anni
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi di revamping)	5,5%	18 anni

Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA
Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione (in ottemperanza all'art. 1 comma 87 - Legge n. 266 del 23 dicembre 2005) espressi in treni-km. In particolare, gli ammortamenti sono calcolati applicando il rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di Concessione al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di bilancio. In relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione, quindi della vita utile della stessa, e per tale profilo determinano impatto sul computo del coefficiente di ammortamento.
Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva. Per ogni direttrice RFI SpA utilizza, quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio in corso e nell'esercizio precedente sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatore di produzione	
Direttrice	**2025**	**2024**
Rete AV/AC	**2,66%**	**2,54%**
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,57%	2,45%
Tirrenica Nord e affluenze	2,37%	2,32%
Dorsale e affluenze	2,41%	2,33%
Tirrenica Sud	2,38%	2,31%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,57%	2,62%
Rete complementare	2,50%	2,50%

La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di Attività materiali sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Terreni e Fabbricati	2% - 20%
Impianti e macchinari	5% - 10%
Attrezzature industriali e commerciali	8% - 25%
Altri beni	8% - 25%

Beni in leasing

Alla data di inizio di un contratto di locazione e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, il Gruppo verifica se lo stesso contiene o rappresenta un leasing, iscrivendo l'Attività per il diritto di utilizzo (Right of Use o RoU) e la Passività del leasing (lease liability) secondo le disposizioni dell'IFRS 16.
L'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del leasing, ovvero il costo del leasing non rifletta il fatto che verrà esercitata l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento.
Il Gruppo non rileva le attività per il diritto di utilizzo e le passività del leasing per i contratti di breve durata (short term lease), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi, e per i contratti di modesto valore (low value lease), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, è pari o inferiore a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto il Gruppo rileva i pagamenti dovuti come costo di esercizio con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.
Per i contratti sottoscritti prima del 1° gennaio 2019 (data a partire dalla quale il Gruppo FS ha adottato, in ossequio alle tempistiche di applicazione previste, il nuovo principio contabile internazionale IFRS 16 - Leases), il Gruppo ha deciso di adottare l'espediente pratico previsto dalle disposizioni transitorie del principio.

Investimenti immobiliari

Gli Investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli Investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".
Nel caso in cui venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito

del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le Rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle Immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. 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. 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 e cioè sulla base della stimata vita utile. Le aliquote di ammortamento e le vite utili sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Costi di sviluppo	20%
Diritti di brevetto industriali e di utilizzo di opere dell'ingegno	20% - 33%
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	20%
Diritti concessori	6%
Altre	8% - 25%

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 utile 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.
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 della Società.

Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato (public-to-private), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare, si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione di servizi al pubblico e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regolamenta quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le concessioni gestite da Anas e da RFI (per la linea concessa Umbra, Udine Cividale e per la linea Torino-Ceres), il Gruppo non rileva le infrastrutture tra gli Immobili, impianti e macchinari ma rileva al fair value l'attività finanziaria, quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento.
I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi.

Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

Ai fini della verifica per riduzione di valore, quando non è possibile calcolare il valore recuperabile di una singola attività, il Gruppo identifica il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti da quelli derivanti da altre attività o gruppi di attività (CGU). Nell'ambito del Gruppo sono state identificate CGU, che rappresentano la normale prospettiva di analisi reddituale, gestionale e di controllo delle performance aziendali da parte del Management.
Di norma, il capitale investito netto di ciascuna società controllata rappresenta una singola CGU.
a) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicatori (interni e/o esterni) che facciano supporre che le attività materiali e immateriali abbiano subito una riduzione di valore.
Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (impairment test), imputando a Conto economico l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro.

b) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso
Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a impairment test annualmente, o più frequentemente in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

Strumenti finanziari

Classificazione e valutazione dei crediti commerciali, delle attività correnti e delle attività finanziarie
La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dal Gruppo tiene conto sia del Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno al Gruppo dai soli incassi degli stessi flussi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria, o da entrambi. Ai fini della valutazione delle caratteristiche dei flussi di cassa, il Gruppo effettua il c.d. SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi oppure (SPPI Test superato) no.
Al momento della rilevazione iniziale, un'attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

a. costo ammortizzato (CA): in questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
b. fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI): in questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio; le altre variazioni del fair value dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
c. fair value rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL): in questa categoria gli strumenti vengono valutati inizialmente e successivamente al fair value. I costi dell'operazione e le variazioni di fair value sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Relativamente alle altre attività correnti, per ogni classe di attività e passività finanziarie viene indicato il fair value (valore equo) della classe di attività e passività in modo che sia possibile confrontarlo con il suo valore contabile. Tuttavia, può non essere indicato il fair value, in ottemperanza del paragrafo 29 dell'IFRS 7, per i seguenti casi: quando il valore contabile è una ragionevole approssimazione del fair value (ad esempio, per le disponibilità liquide, i crediti e i debiti commerciali a breve termine), un contratto che contiene un elemento di partecipazione discrezionale (come descritto nell'IFRS 17 Contratti assicurativi), quando il fair value di tale elemento non può essere valutato in modo attendibile, o per le passività da leasing.

Classificazione e valutazione dei finanziamenti, dei debiti commerciali e delle altre passività finanziarie
I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al fair value, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati, il Gruppo si è avvalso della facoltà di continuare ad applicare l'hedge accounting previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul c.d. macro-hedging, di semplificazione delle operazioni di copertura.

Il Gruppo utilizza strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di fair value di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (fair value hedge) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (cash flow hedge). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di fair value dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (dollar offset ratio) o, nel caso di strumenti più complessi, ad oggi non utilizzati dal Gruppo, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

Il Gruppo applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (Expected Credit Loss o ECL). I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "General deterioration method" e il "Simplified approach". Nei casi in cui trova applicazione il General Deterioration Method, gli strumenti finanziari sono classificati in tre stage in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di impairment e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di default, il Gruppo ha individuato una segmentazione convenzionale in cluster omogenei in base alla tipologia di controparte:

- Pubblica Amministrazione: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- Intercompany: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali intercompany;
- Depositi: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- Crediti vs terzi: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, il Gruppo ha deciso di applicare l'esenzione "Low Credit Risk Exemption" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto Investment Grade (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la stage allocation, bensì esse vengono allocate direttamente in stage 1 con provisioning a 1 anno.

La determinazione dell'impairment delle attività finanziarie è effettuata utilizzando le informazioni di provider pubblici per la determinazione della Probabilità di default (PD) applicando una perdita attesa (loss given default) in linea con il panorama analizzato nell'ambito dei most comparables competitors e tenendo conto dei suggerimenti degli organismi di vigilanza diretti alle entità con strumenti finanziari quotati. Il valore su cui si applica la perdita di valore attesa (Exposure at default - EAD) è convenzionalmente allineato al valore contabile dell'attività finanziaria, ad eccezione dei casi in cui è applicabile la lifetime ECL dove si prende in considerazione il piano e le rate di ammortamento del credito finanziario alle date di maturity.

Il modello di impairment, sviluppato in linea con i requisiti previsti dall'IFRS 9, si basa sui seguenti parametri di rischio:

- Probability of Default: la stima della PD viene ricavata dal matching della classe di rating Standard & Poor's, delle varie tipologie di controparti, rispetto alle matrici di PD pubbliche messe a disposizione dalle principali agenzie di rating del credito (ECAI). La probabilità di default viene poi integrata con un macroeconomic scalar al fine di considerare le informazioni previsionali (componente forward-looking) sul parametro di rischio PD;
- Exposure at Default: l'EAD è convenzionalmente definito come il valore nominale lordo dell'attività finanziaria, alla data di valutazione;
- Loss Given Default: il valore di LGD viene posto in maniera flat su tutti gli orizzonti temporali, salvo nei casi in cui ci sia un modello interno di LGD che consenta la modifica di tale valore di default.

Determinazione del fair value

Il fair value di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il fair value degli interest rate swap è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il fair value dei forward su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le Attività e Passività finanziarie valutate al fair value sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (input) utilizzate nella determinazione del fair value stesso. In particolare:

- Livello 1: Attività e Passività finanziarie il cui fair

value è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui il Gruppo può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2: Attività e Passività finanziarie il cui fair value è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: Attività e Passività finanziarie il cui fair value è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le Disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i Debiti finanziari nelle Passività correnti nella Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata.

Rimanenze

Le Rimanenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.
In questa voce sono ricompresi anche:
- gli Immobili di trading, iscritti al minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato, determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.
- i Certificati Bianchi (detti anche TEE - Titoli di Efficienza Energetica) riconosciuti dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE) a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti. Nel lasso di tempo che intercorre tra il momento in cui viene acquisito il diritto al titolo fornendo il servizio e il momento in cui i TEE sono effettivamente erogati a esito del procedimento di certificazione da parte del GSE, i ricavi derivanti dai TEE sono iscritti per competenza - e rilevati tra le rimanenze di magazzino sino alla successiva vendita - sulla base della migliore stima del numero di TEE attesi, in proporzione al risparmio di Tonnellate Equivalenti di Petrolio ("TEP") consuntivato o che si stima verrà consuntivato. La valorizzazione degli stessi è effettuata al valore di mercato medio ponderato dell'anno energetico (come definito dall'operatore dei servizi energetici) disponibile alla data di riferimento. Quando poi la cessione si realizza effettivamente, viene rilevato l'eventuale adeguamento rispetto alla migliore stima effettuata.

Benefici ai dipendenti

I Benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del Costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR e altri benefici ai dipendenti

Le società del Gruppo FS Italiane hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. Il Gruppo FS gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto (TFR). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del C.C.; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.
Alcune società del Gruppo FS hanno in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia. Pertanto, viene rilevato in bilancio un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro. Tale fondo è determinato da un attuario indipendente utilizzando il projected unit credit method. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I Fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili

l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

Rilevazione iniziale e valutazione successiva
Secondo quanto previsto dall'IFRS 15, i ricavi derivanti da contratti con i clienti sono rilevati quando le performance obligation individuate nel contratto vengono soddisfatte ed il controllo dei beni e servizi è quindi trasferito al cliente, per un ammontare che riflette il corrispettivo che il Gruppo si aspetta di ricevere in cambio di tali beni o servizi. Il corrispettivo può includere importi fissi, importi variabili o entrambi; il corrispettivo può subire delle variazioni per effetto ad esempio di riduzioni, sconti, rimborsi (ivi inclusi quelli per ritardi/cancellazioni nell'esecuzione della/e PO), incentivi, premi, penalità (Corrispettivo variabile). Esso può variare anche al verificarsi o meno di un evento futuro. La presenza di una componente variabile può essere prevista esplicitamente dal contratto oppure può essere desumibile da pratiche commerciali abituali, politiche pubblicate, specifiche dichiarazioni della società o da altri fatti o circostanze che indichino l'intenzione della società di accordare al cliente una modifica sul prezzo. La componente variabile del corrispettivo è inclusa nel corrispettivo solo se è altamente probabile che non vi sarà in futuro, quando sarà risolta l'incertezza associata al corrispettivo variabile, un significativo aggiustamento al ribasso dell'importo dei ricavi contabilizzati relativi a tale componente.
Il Gruppo valuta se i beni o servizi oggetto della performance obligation saranno trasferiti al cliente nel corso del tempo (over a period of time) oppure in un determinato momento (at a point in time):

- i ricavi delle vendite di beni sono rilevati nel momento in cui il controllo del bene è trasferito all'acquirente (at a point in time);
- i ricavi per la prestazione di servizi sono rilevati sulla base degli input impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli input totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli input risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi e il costo sostenuto fornisce una rappresentazione fedele della percentuale di completamento del servizio, il riconoscimento dei ricavi avviene over a period of time e la valutazione dei progressi avviene con il metodo basato sugli input (cost-to-cost method).

Nel caso in cui il meccanismo contrattuale includa:

- un importo variabile (ad esempio sconti, rimborsi), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto è stimato usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile;
- una componente finanziaria significativa, i ricavi vengono rettificati, a meno che tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorra un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi;
- costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto (es. commissioni di vendita), tali costi sono capitalizzati solo quando sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che gli stessi saranno recuperati.

Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle performance obligation e i significativi termini per l'adempimento delle obbligazioni adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

a) Ricavi per servizi di trasporto
I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (es.: i servizi Alta Velocità) ed i ricavi da Contratti di Servizio (CdS) con le controparti Pubbliche (MIT, Regioni, etc.).
I ricavi per i servizi di trasporto a mercato su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio. Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, sebbene garantisca accesso a diverse prestazioni (es. trasporto, accesso alla lounge, welcome drink, wifi, ecc.), viene considerato come un'unica performance obligation di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio.
I ricavi per i servizi di trasporto merci, sia ferro che gomma, sono invece regolati da contratti specifici con il cliente, di norma con previsioni di consegna dei beni franco destino. Le merci sono regolate da standard contrattualistici che prevedono sostanzialmente l'obbligazione di trasporto del bene a destinazione.

I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni, ecc.) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e bonus che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi.
Le società del Gruppo promuovono nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. I punti fedeltà, che danno diritto all'acquisto futuro di prodotti, costituiscono una performance obligation ed il loro valore non risulta storicamente rilevante. Il ricavo matura via via che i punti fedeltà vengono riscattati o scadono. La tipologia di business prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.
Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi, il riconoscimento dei ricavi avviene over time per tutte le performance obbligation sopra identificate.
I ricavi per i servizi di trasporto ferroviario, regolati da Contratti di Servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome e i ministeri (MIT e MEF), sono relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, ed includono il trasporto Regionale e i treni Intercity giorno e notte.
Ogni anno, per tutti i Contratti di Servizio, si procede al calcolo degli scostamenti tra il risultato netto previsto riportato nel piano economico finanziario (PEF) e il risultato netto di preconsuntivo. Tali scostamenti, quantificati per ciascun contratto, vengono iscritti a debito o a credito del Gruppo nei confronti delle controparti. I Contratti di Servizio prevedono infatti il diritto per il Gruppo di ottenere il riequilibrio del PEF alla fine del periodo contrattuale di riferimento, ovvero in periodi intermedi anticipati in caso di accordi con la controparte stessa. La differenza tra il risultato netto di PEF e il risultato netto di preconsuntivo è calcolata su dati omogenei, rivisti dal Gruppo al fine di tenere conto di eventuali partite straordinarie, non previste nel PEF. Le rettifiche ai crediti\debiti derivanti dai tavoli di confronto con le controparti sono rilevate tra i ricavi nell'esercizio in cui l'informazione diviene disponibile.
I servizi di trasporto rappresentano la performance obligation. I ricavi sono considerati di competenza pro-rata temporis in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es. soppressioni), il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. I contratti prevedono penali in caso di non raggiungimento della qualità prevista (ritardi, pulizia, ecc.), per le quali viene effettuata una stima con registrazione a diretta riduzione dei ricavi e con contropartita un fondo rischi da utilizzare al momento della consuntivazione con la controparte. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi, il riconoscimento dei ricavi avviene over time.

b) Ricavi da servizi di infrastruttura
I ricavi da servizi di infrastruttura connessi con l'infrastruttura ferroviaria/stradale/autostradale derivano dai servizi legati alla gestione dell'infrastruttura stessa. La voce accoglie i ricavi da pedaggio, i ricavi da accordi per servizi in concessione e, in misura minore, i ricavi per servizi di traghettamento.
Il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Ferroviarie a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza e a breve percorrenza e merci; esiste pertanto una sola performance obligation. I ricavi maturano over time sulla base degli importi contrattualizzati ed ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna Impresa Ferroviaria. Relativamente all'infrastruttura viaria, il corrispettivo previsto per la costruzione, manutenzione e gestione di strade e autostrade è disciplinato dal Contratto di Programma. La gestione dell'infrastruttura si articola in piani di manutenzione straordinaria/costruzione nuove opere e manutenzione ordinaria; le singole performance obbligation, rappresentate dalle nuove opere o dall'esecuzione della manutenzione straordinaria, sono misurate dagli stati di avanzamento delle attività, così come previsto nel contratto stesso. Il prezzo della transazione è l'ammontare del corrispettivo che ci si aspetta di ricevere in cambio del trasferimento al cliente/Stato dell'infrastruttura oggetto del contratto.
I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la performance obligation (over time).

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo FS rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.
a) Contributi in conto impianti
I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici al Gruppo FS per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.
b) Contributi in conto esercizio
I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo FS a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alle voci "Ricavi

delle vendite e prestazioni" e "Altri proventi", come componente positiva del Conto economico.

Dividendi

I dividenti delle società partecipate, non incluse nell'area di consolidamento, sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.
I dividendi ricevuti da partecipazioni in società collegate e joint venture sono contabilizzati a rettifica del valore contabile della partecipazione.
La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA viene rappresentata come movimento del Patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo FS.
Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.
Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto. Le imposte anticipate e differite sono esposte separatamente in caso di differenti tempi di realizzo dei sottostanti a cui le stesse sono riferite.
Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico "Altri costi operativi".

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2025.

Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability - Il 15 agosto 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 21 con l'obiettivo di specificare quando una valuta è scambiabile in un'altra valuta, come determinare il tasso di cambio quando una valuta non è scambiabile in un'altra valuta e in quest'ultimo caso le informazioni da fornire. L'applicazione delle citate novità non ha determinato impatti sulla presente Informativa finanziaria.

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

Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments – Nel mese di maggio 2024 lo IASB ha pubblicato le Modifiche alla classificazione e valutazione degli strumenti finanziari che hanno modificato l'IFRS 9 Strumenti finanziari e l'IFRS 7 Strumenti finanziari: informazioni integrative. Nel dettaglio lo IASB ha modificato le disposizioni relative a: (i) chiarire la data di rilevazione ed eliminazione contabile di alcune attività e passività finanziarie, con una nuova eccezione prevista per alcune passività finanziarie regolate tramite un sistema elettronico di trasferimento di denaro; (ii) chiarire e aggiungere ulteriori indicazioni nel valutare se un'attività finanziaria soddisfa il criterio dei solely payments of principal and interest (SPPI); (iii) aggiungere nuova informativa per alcuni strumenti con termini contrattuali che possono modificare i flussi di cassa (per esempio, alcuni strumenti finanziari con caratteristiche legate al raggiungimento di obiettivi ambientali, sociali e di governance); e (iv) aggiornare l'informativa sugli strumenti di equity valutati al fair value rilevato negli Other Comprehensive Income (FVOCI). Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.
Amendments to IFRS 9 and IFRS 7 - Contracts Referencing Nature-dependent Electricity, emanato a dicembre 2024. Le modifiche mirano a una migliore rappresentazione degli effetti finanziari derivanti da alcuni contratti di acquisto o vendita di energia elettrica da fonti rinnovabili (per esempio, eolico e solare). Tali contratti comportano l'esposizione alla variabilità della quantità sottostante di energia elettrica perché la fonte della sua generazione dipende da condizioni naturali incontrollabili (per esempio, le condizioni meteorologiche). Sono inclusi nella tipologia descritta sia alcuni contratti per l'acquisto o la vendita di energia elettrica da fonti rinnovabili, spesso strutturati come accordi a lunga scadenza (ovvero, physical Power Purchase Agreements, PPA), sia gli strumenti finanziari che fanno riferimento a tale tipologia di elettricità (ovvero, Virtual Power Purchase Agreements, VPPA). Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.
Annual Improvements Volume 11, emesso a luglio 2024. Il documento contiene modifiche formali e chiarimenti ad alcuni standard esistenti. Nel dettaglio, sono stati modificati i seguenti princípi: (i) "IAS 7 – Cost method", la modifica elimina il termine "metodo del costo", non più definito nei princípi contabili IFRS; (ii) "IFRS 9 –

Lessee derecognition of lease liabilities", la modifica risolve una potenziale mancanza di chiarezza relativa al modo in cui un locatario contabilizza l'eliminazione contabile di una passività per leasing, chiarendo che qualsiasi utile o perdita risultante deve essere rilevato a Conto economico; (iii) "IFRS 9 – Transaction price", la modifica rimuove il riferimento, nell'Appendice A dell'IFRS 9, alla definizione di "prezzo di transazione" contenuta nell'IFRS 15, considerato che il termine è utilizzato in particolari paragrafi dell'IFRS 9 con un significato non necessariamente coerente con la definizione di tale termine nell'IFRS 15; (iv) "IFRS 7 – Gain or loss on derecognition", la modifica chiarisce una potenziale confusione derivante da un riferimento obsoleto a un paragrafo che è stato eliminato dal principio in occasione dell'emissione dell'"IFRS 13 – Fair Value Measurement"; (v) "IFRS 7 – Disclosure of deferred difference between fair value and transaction price", la modifica chiarisce un'incoerenza tra il principio e le relative linee guida applicative, emersa quando una modifica, consequenziale all'emissione dell'IFRS 13, è stata apportata al principio, ma non al corrispondente paragrafo delle linee guida implementative; (vi) "IFRS 7 – Introduction and credit risk disclosures", la modifica risolve una potenziale confusione chiarendo come applicare la pertinente guida applicativa e semplificando alcune spiegazioni; (vii) "IFRS 10 – Determination of a 'de facto agent'", la modifica chiarisce come un investitore deve determinare se un altro soggetto agisce per suo conto; (viii) "IFRS 1 – Hedge accounting by a first-time adopter"; la modifica migliora la coerenza tra i requisiti per l'hedge accounting previsti nell'IFRS 9 e nell'IFRS 1. Ciascuna delle modifiche sarà applicabile a partire dagli esercizi annuali che avranno inizio dal 1° gennaio 2026 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui prossimi bilanci redatti dalla Società.

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

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

Per quegli emendamenti, principi e interpretazioni di nuova emissione che non hanno completato l'iter per l'omologazione da parte dell'UE, ma che trattano di fattispecie presenti attualmente o potenzialmente nel Gruppo FS, è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui bilanci, tenendo in considerazione la decorrenza della loro efficacia. In particolare, tra questi, si segnalano:

IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures - Il 9 maggio 2024 lo IASB ha emesso un nuovo principio contabile, l'"IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: informazioni integrative", che consente di semplificare i sistemi e i processi di reporting per le società, riducendo i costi di redazione dei bilanci delle controllate, pur mantenendo l'utilità di tali bilanci per i loro utilizzatori. L'IFRS 19 entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la sua applicazione potrebbe determinare sui prossimi bilanci redatti dalle società del Gruppo.

Amendments to IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures – Il 21 agosto 2025 lo IASB ha pubblicato le modifiche all'IFRS 19 al fine di prevedere requisiti di informativa ridotti per i principi contabili nuovi e/o modificati tra febbraio 2021 e maggio 2024, in quanto la versione pubblicata nel maggio 2024 includeva i requisiti di informativa ridotti per i principi contabili pubblicati fino a febbraio 2021. Lo IASB valuterà la possibilità di modificare l'IFRS 19 ogni volta che verrà emesso/modificato uno standard contabile. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

Amendments to IAS 21 Translation to a Hyperinflationary Presentation Currency – Il 13 novembre 2025 lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 21 al fine di specificare le procedure di conversione per un'entità la cui valuta di presentazione è quella di un'economia iperinflazionata. L'entità applica le modifiche se la sua valuta funzionale è quella di un'economia non iperinflazionata e sta traducendo i suoi risultati nella valuta di un'economia iperinflazionata, oppure si tratta di tradurre nella valuta di un'economia iperinflazionata i risultati di un'operazione estera la cui valuta funzionale è quella di un'economia non iperinflazionata. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio Consolidato richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su valutazioni difficili e soggettive e stime basate sull'esperienza storica, su rischi ed opportunità

anche legati al clima e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette valutazioni, stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci.
Il contesto geopolitico e le ripercussioni globali derivanti dai conflitti in corso, nonché dalla situazione macroeconomica e dall'applicazione di dazi e/o altre restrizioni commerciali, potrebbero generare potenziali effetti sulle assunzioni alla base delle stime predisposte. Le principali incertezze geopolitiche derivano dalla crisi tra Russia e Ucraina, la crisi in Medio Oriente fra cui le recenti tensioni iniziate il 28 febbraio 2026 con gli attacchi congiunti di Stati Uniti e Israele contro l'Iran che ha anche comportato la parziale chiusura dello Stretto di Hormuz, uno dei principali checkpoint energetici globali.
Le valutazioni, stime e assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri. Pertanto, i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime, a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione delle stesse.
Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati:

i) Riduzione di valore delle attività non finanziarie
Le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo FS e sul mercato, nonché sull'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

ii) Riduzione di valore delle attività finanziarie
Secondo il modello di impairment adottato dal Gruppo, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (forward looking). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di impairment richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché sull'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'impairment delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

iii) Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di leasing
I contratti di leasing che contengono delle opzioni di proroga/risoluzione comportano, alla data di decorrenza del leasing, la valutazione circa la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e la loro rivalutazione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto controllo del Gruppo. La valutazione delle opzioni di proroga può richiedere da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili alla data di valutazione del leasing, nonché sull'esperienza storica.

iv) Ammortamenti
L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti, ad eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto.
La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA" per maggiori dettagli);
- per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto

al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (c.d. component approach) nonché la stima della relativa vita utile (si rinvia al precedente paragrafo "Immobili, impianti e macchinari - Criteri generali" per maggiori dettagli);
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o dell'utilizzo del materiale rotabile. Le società controllate RFI (gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e Trenitalia (che detiene il materiale rotabile) rivedono periodicamente il valore residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri;
- impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

v) Fondi rischi e oneri
A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in Bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del Bilancio del Gruppo FS.

vi) Imposte
La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

vii) Fair value di strumenti finanziari derivati
Il fair value degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. Il Gruppo FS usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti fair value ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

Cambiamento Climatico
In un contesto globale sempre più attento agli impatti ambientali e sociali, il Report integrato del Gruppo FS riflette il continuo impegno nelle iniziative di contrasto e adattamento al cambiamento climatico, ricompreso nella strategia aziendale e in linea con il percorso di transizione energetica intrapreso nel perseguimento di obiettivi di sostenibilità di business, come descritto nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità riportata all'interno della Relazione sulla Gestione (per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Cambiamenti climatici - Gestione impatti, rischi e opportunità").
Il Gruppo descrive, inoltre, le proprie considerazioni in merito alle azioni riconducibili alla mitigazione degli effetti del cambiamento climatico così come all'adattamento al cambiamento climatico nell'informativa prevista dal Regolamento 2020/852 (per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Tematiche relative ai cambiamenti climatici (ESRS E1)").
Alla luce di quanto sopra, il Gruppo riflette gli impatti del cambiamento climatico anche nella predisposizione del Bilancio Consolidato. Sebbene non esista un principio contabile internazionale che disciplini come tali impatti siano da considerare nella predisposizione del bilancio, lo IASB ha emesso un documento per supportare gli IFRS-adopter nel soddisfare tale richiesta di informativa[102].
Il Gruppo riporta le principali considerazioni attinenti al cambiamento climatico nel presente paragrafo.

Nella redazione del bilancio consolidato, la direzione aziendale effettua valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni considerate ragionevoli.
In relazione al rischio fisico e di transizione e alle

102. Disclosures about Uncertainties in the Financial Statements, novembre 2025.

assunzioni prospettiche fatte in tema di climate change, non si rilevano impatti specifici nel breve periodo da considerare nell'applicazione dei principi contabili.
In particolare, il Gruppo in tutti i settori di business persegue l'eccellenza nell'erogazione del servizio; questo comporta un costante impegno nello sviluppo di infrastrutture adeguate e nell'evoluzione della gestione delle medesime, nell'efficientamento energetico dei processi produttivi, nel perseguimento di un approccio all'economia circolare e nel perseguimento di elevati standard di affidabilità e sicurezza nei servizi forniti ai clienti, con l'applicazione di innovazione tecnologica e digitalizzazione.
Con riferimento al medio-lungo periodo, la direzione aziendale prosegue con l'attuazione del piano industriale che tiene conto degli impatti del climate change e non ravvede ulteriori considerazioni specifiche nell'applicazione dei principi contabili per la predisposizione di bilancio. Si segnala tuttavia che la valutazione e, più specificamente, la quantificazione dei rischi legati al clima richiede generalmente l'applicazione di assunzioni di lungo termine su sviluppi futuri altamente incerti, come futuri sviluppi tecnologici, sviluppi politici e azioni del governo.

Il Gruppo FS gestisce l'infrastruttura ferroviaria e stradale secondo un approccio orientato a innalzare sempre di più il valore della rete quale asset fondamentale del sistema della mobilità sostenibile. A tal fine il Gruppo progetta, realizza e gestisce le infrastrutture e i servizi di mobilità secondo criteri climate-resilient improntati alla tutela ambientale e sociale, rafforzando la capacità di adattamento dei sistemi di mobilità alle conseguenze del cambiamento climatico e della fragilità del territorio nonché contribuendo alla realizzazione degli obiettivi europei e nazionali in tema di mitigazione del cambiamento climatico. Le azioni per il contenimento dei rischi collegati al cambiamento climatico si concretizzano anche nella pianificazione della manutenzione delle infrastrutture e delle flotte al fine di garantire la qualità del servizio, la sicurezza degli asset gestiti e il mantenimento delle prestazioni degli stessi. Inoltre, sono attive nel Gruppo apposite polizze assicurative contenenti le garanzie "CAT/NAT" relativamente ai danni causati da calamità naturali ed eventi catastrofali (sismi, alluvioni, frane, inondazioni ed esondazioni) a terreni, fabbricati, impianti, macchinari e attrezzature industriali e commerciali, iscritti a bilancio.

Il management ha valutato che il business maggiormente esposto al rischio di climate change è quello infrastrutturale; tuttavia, gli investimenti di cui sopra non riducono o modificano l'aspettativa con riferimento ai benefici economici connessi all'utilizzo delle attività iscritte tra le immobilizzazioni materiali, considerando la rilevanza regolatoria e dunque i meccanismi di ristoro che caratterizzano il settore. Pertanto, non si è reso necessario modificare la vita utile delle immobilizzazioni in bilancio.

Inoltre, per il loro potenziale impatto sugli interventi realizzativi e manutentivi sopra citati e conseguente disruption sulla continuità e qualità del servizio e sulle tempistiche di realizzazione delle opere, sono attentamente monitorate e mitigate le dinamiche connesse al processo di transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio e resiliente ai cambiamenti climatici, che espongono il Gruppo ai rischi legati all'evoluzione della normativa, delle tecnologie e dei mercati di riferimento, con potenziali effetti reputazionali, oltre ai rischi connessi all'approvvigionamento dei materiali e all'intera supply chain per cambiamenti significativi della strategia dei fornitori chiave, in un contesto sempre più orientato alla prospettiva di economia circolare.

Con riferimento all'esistenza di rischi di impairment delle attività, il management ha considerato che le azioni di mitigazione/adattamento del rischio climatico comportano la necessità di pianificare la manutenzione/evoluzione degli asset per garantirne la qualità del servizio, la sicurezza e il mantenimento degli standard operativi, pertanto, queste attività sono considerate nell'ambito della previsione dei flussi di cassa utilizzati alla base della determinazione del value in use.

Nell'ambito dei finanziamenti e prestiti obbligazionari, il Gruppo, oltre ad aver realizzato emissioni obbligazionarie "Green", ha in essere alcuni finanziamenti di natura bancaria che contengono previsioni c.d. "ESG-linked", come meglio descritto nel paragrafo "Finanza sostenibile".
Per quanto concerne i finanziamenti bancari ESG linked e, in particolare, la Revolving Credit Facility (RCF), è presente un meccanismo di premio/penalità applicabile al pagamento degli interessi maturati, legato al raggiungimento di specifici obiettivi di natura ESG (cd. Sustainability Linked), in relazione al quale il Gruppo considera che possa esistere un rischio, costantemente monitorato, il cui impatto sugli oneri finanziari è valutato al momento non significativo.

L'introduzione di nuove disposizioni legislative in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano, inoltre, la presenza di rischi fisici cronici o acuti potrebbe portare a un'interruzione del servizio oppure a una riduzione della qualità dello stesso con conseguente sorgere di passività per penalità. Sulla base degli interventi di mitigazione del rischio posti in essere, la direzione aziendale ha ipotizzato come invariati i potenziali impatti economico-finanziari associati ai rischi sopra citati. Pertanto, non si è resa necessaria la rivisitazione critica degli accantonamenti ai fondi rischi e oneri espressi in bilancio.

7. INFORMATIVA PER SETTORE DI ATTIVITÀ DEL GRUPPO

L'informativa relativa ai settori operativi è stata predisposta secondo le disposizioni dell'IFRS 8 "Settori operativi" (di seguito "IFRS 8"), che prevedono la presentazione dell'informativa coerentemente con le modalità adottate dal "Chief Operating Decision Maker" (CODM), individuato nell'amministratore delegato della Società e delle principali società del Gruppo, per la valutazione delle performance e l'assunzione delle decisioni operative.

Per maggiori informazioni in merito all'identificazione dei settori operativi per il Gruppo si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione nel paragrafo Performance di Settori di business.

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2025 e 2024.

valori in milioni di euro

Conto economico Riclassificato 2025	Trasporto - Passeggeri	Trasporto - Internazionale Passeggeri	Trasporto - Merci	Infrastrutture - Ferrovie	Infrastrutture - Strade	Altri servizi	Elisioni e Rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	6.028	2.526	1.220	2.133	4.702	283		16.892
Ricavi intersettoriali	359	7	186	1.355		998	(2.543)	362
Ricavi operativi	**6.387**	**2.533**	**1.406**	**3.488**	**4.702**	**1.281**	**(2.543)**	**17.254**
Costo del personale	(1.805)	(797)	(445)	(2.179)	(585)	(335)	24	(6.122)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(466)	(239)	(95)	(1.191)	(13)	(13)	134	(1.883)
Costi per servizi e godimento beni di terzi	(2.962)	(1.208)	(752)	(1.556)	(3.920)	(880)	2.033	(9.245)
Altri costi operativi	(45)	(78)	(29)	(123)	(19)	(51)	59	(286)
Capitalizzazione costi per lavori interni	477	10	20	1.925	1	17	205	2.655
Costi operativi	**(4.801)**	**(2.312)**	**(1.301)**	**(3.124)**	**(4.536)**	**(1.263)**	**2.455**	**(14.882)**
EBITDA	**1.586**	**221**	**105**	**364**	**166**	**18**	**(88)**	**2.372**
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(1.200)	(224)	(148)	(184)	(188)	(120)	42	(2.022)
EBIT (Risultato Operativo)	**386**	**(3)**	**(43)**	**180**	**(22)**	**(102)**	**(46)**	**350**
Proventi e oneri finanziari	(212)	(84)	(47)	(65)	(5)	107	33	(273)
Imposte sul reddito	(68)	7	(6)	(1)		(24)	45	(47)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**106**	**(80)**	**(96)**	**114**	**(27)**	**(19)**	**32**	**30**

valori in milioni di euro

Stato Patrimoniale Riclassificato 31.12.2025	Trasporto - Passeggeri	Trasporto - Internazionale Passeggeri	Trasporto - Merci	Infrastrutture - Ferrovie	Infrastrutture - Strade	Altri servizi	Elisioni e Rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale circolante	(362)	(548)	26	2.252	(671)	707	568	1.972
Capitale immobilizzato netto	11.330	2.237	1.381	37.514	1.460	1.009	(147)	54.784
di cui partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	*243*	*17*	*5*	*300*	*297*			*862*
Altri fondi	(324)	(141)	(111)	(489)	(632)	(24)	(404)	(2.125)
Capitale investito netto	**10.644**	**1.548**	**1.296**	**39.277**	**157**	**1.692**	**17**	**54.631**
Posizione finanziaria netta	**7.412**	**1.855**	**1.083**	**5.645**	**(2.051)**	**(1.613)**	**502**	**12.833**
Mezzi propri	**3.232**	**(307)**	**213**	**33.632**	**2.208**	**3.305**	**(485)**	**41.798**

valori in milioni di euro

Conto Economico Riclassificato 2024	Trasporto - Passeggeri	Trasporto - Internazionale Passeggeri	Trasporto - Merci	Infrastrutture - Ferrovie	Infrastrutture - Strade	Altri servizi	Elisioni e Rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	6.182	2.109	1.189	1.836	4.198	633	3	16.150
Ricavi intersettoriali	323	9	169	1.365	22	906	(2.415)	379
Ricavi operativi	**6.505**	**2.118**	**1.358**	**3.201**	**4.220**	**1.539**	**(2.412)**	**16.529**
Costo del personale	(1.790)	(663)	(437)	(2.160)	(548)	(301)	26	(5.873)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(495)	(240)	(101)	(1.151)	(13)	(164)	157	(2.007)
Costi per servizi e godimento beni di terzi	(2.810)	(1.067)	(741)	(1.363)	(3.518)	(799)	1.931	(8.367)
Altri costi operativi	(41)	(55)	(44)	(158)	(21)	(143)	49	(413)
Capitalizzazione costi per lavori interni	428	19	26	1.717	(1)	14	170	2.373
Costi operativi	**(4.708)**	**(2.006)**	**(1.297)**	**(3.115)**	**(4.101)**	**(1.393)**	**2.333**	**(14.287)**
EBITDA	**1.797**	**112**	**61**	**86**	**119**	**146**	**(79)**	**2.242**
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(1.173)	(223)	(134)	(128)	(173)	(119)	51	(1.899)
EBIT (Risultato Operativo)	**624**	**(111)**	**(73)**	**(42)**	**(54)**	**27**	**(28)**	**343**
Proventi e oneri finanziari	(278)	(67)	(49)	(82)	(146)	(39)	156	(505)
Imposte sul reddito	(27)	2	(2)	3		134	(156)	(46)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**319**	**(176)**	**(124)**	**(121)**	**(200)**	**122**	**(28)**	**(208)**

valori in milioni di euro

Stato Patrimoniale Riclassificato 31.12.2024	Trasporto - Passeggeri	Trasporto - Internazionale Passeggeri	Trasporto - Merci	Infrastrutture - Ferrovie	Infrastrutture - Strade	Altri servizi	Elisioni e Rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale circolante	37	(414)	3	3.011	(312)	588	328	3.241
Capitale immobilizzato netto	12.284	2.213	1.215	37.148	1.599	942	(1.253)	54.148
di cui partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	*221*	*18*	*4*	*280*	*295*			*818*
Altri fondi	(480)	(182)	(138)	(572)	(738)	19	(354)	(2.445)
Attività nette possedute per la vendita					342			342
Capitale investito netto	**11.841**	**1.617**	**1.080**	**39.587**	**891**	**1.549**	**(1.279)**	**55.286**
Posizione finanziaria netta	**8.511**	**1.686**	**877**	**6.041**	**(1.344)**	**(1.828)**	**(409)**	**13.534**
Mezzi propri	**3.330**	**(69)**	**203**	**33.546**	**2.235**	**3.377**	**(870)**	**41.752**

Si precisa inoltre che per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 i ricavi verso il MIT risultano superiori al 10% del totale dei ricavi complessivi del Gruppo, principalmente riferibili al CdP di Anas. Per maggiori dettagli si veda quanto riportato nella nota 8. Ricavi delle vendite e prestazioni.

8. RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI (16.832 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Ricavi da Servizi di Trasporto	**9.249**	**8.766**	**483**	**73**	**556**
Prodotti del traffico viaggiatori	4.752	4.451	301	9	310
Prodotti del traffico merci	1.055	1.054	1	2	3
Ricavi da Mercato	**5.807**	**5.505**	**302**	**11**	**313**
Contratti di Servizio Pub. e altri Contratti	548	381	167		167
Ricavi da Regioni	2.894	2.880	14	62	76
Ricavi da Contratti di Servizio	**3.442**	**3.261**	**181**	**62**	**243**
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	**5.119**	**4.646**	**473**	**33**	**506**
Altri ricavi da servizi	**721**	**1.109**	**(388)**	**(4)**	**(392)**
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	**50**	**57**	**(7)**		**(7)**
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**15.139**	**14.578**	**561**	**102**	**663**
Altri ricavi	**1.693**	**1.407**	**286**	**3**	**289**
Totale Ricavi delle vendite e prestazioni	**16.832**	**15.985**	**847**	**105**	**952**

I "Ricavi da contratti con i clienti" fanno registrare, al netto degli effetti della variazione area (102 milioni di euro), un incremento pari a 663 milioni di euro.
La variazione positiva della voce "Prodotti del traffico viaggiatori", pari a 310 milioni di euro, è sostanzialmente imputabile alla crescita delle seguenti aree di attività:

- settore della media e lunga percorrenza (+140 milioni di euro), cresciuto in ambito nazionale (+75 milioni di euro), principalmente nella sua componente mercato in seguito all'aumento del ricavo medio unitario connesso alle dinamiche di acquisto del cliente ed alle abitudini di viaggio in relazione alle offerte, ed in ambito internazionale (+65 milioni di euro), in particolare sul mercato francese, per l'apertura della nuova linea Parigi – Marsiglia e per la ripresa del servizio ferroviario nella tratta Milano – Parigi;
- settore del trasporto regionale (+78 milioni di euro), sia sul mercato nazionale (+17 milioni di euro), legato agli incrementi tariffari attivati e all'aumento dei viaggiatori, in particolare nei fine settimana e nei periodi festivi, ed anche grazie all'attenzione posta nell'offerta dei servizi leisure e all'intermodalità, e del mercato estero (+61 milioni di euro), per l'effetto contrapposto della crescita del mercato tedesco (+129 milioni di euro), dovuto principalmente al miglioramento del servizio e all'incremento tariffario sul Deutschlandsticket, e della sospensione delle attività sul mercato inglese (-70 milioni di euro), a causa della nazionalizzazione del trasporto ferroviario in Gran Bretagna;
- settore del trasporto su gomma (+92 milioni di euro), di cui +11 milioni di euro sul mercato nazionale e +80 milioni di euro sul mercato olandese, sostanzialmente per effetto di nuove concessioni acquisite dalla società controllata Qbuzz nel bacino di Zuid Holland Noord and Fryslan.

I "Prodotti del traffico merci" evidenziano un incremento di 3 milioni di euro, imputabile principalmente ai maggiori volumi trasportati e prezzi applicati nel mercato estero.
I "Ricavi da Contratto di Servizio", si incrementano per complessivi 243 milioni di euro, per effetto di quanto segue:

- incremento dei Ricavi da Contratto di servizio pubblico (+167 milioni di euro) riconducibile, principalmente, all'iscrizione da parte della società Hellenic Train del credito regolatorio (+133 milioni di euro) per la sottocompensazione registrata nel periodo 2022-2025, ed a maggiori ricavi (+17 milioni di euro) derivanti dai corrispettivi del contratto di servizio pubblico con lo Stato e riconducibili al fatto che, nel 2024, era stata recepita la condivisione con gli enti affidanti relativa al primo periodo regolatorio 2017-2021;
- incremento dei Ricavi da Contratto con le Regioni (+76 milioni di euro) per effetto di:
  - maggiori corrispettivi ricevuti dalle Regioni sul mercato nazionale legato a Contratto di Servizio (+12 milioni di euro), imputabili principalmente alla riduzione delle penali rispetto al precedente esercizio sulla qualità dei servizi di trasporto ferroviario (+24 milioni di euro), all'aumento dei corrispettivi, in linea con quanto previsto contrattualmente, per +36 milioni di euro, ed agli effetti del meccanismo di riequilibrio economico-finanziario dei citati contratti per -53 milioni di euro;
  - maggiori ricavi sui mercati esteri per 64 milioni di euro, di cui +108 milioni di euro sul mercato olandese, riconducibili principalmente alle nuove

concessioni del bacino di Zuid Holland Noord and Fryslan compensati da -44 milioni di euro sul mercato tedesco, correlati all'incremento dei ricavi da mercato imputabili al regime di Deutschlandsticket. Relativamente a tale regime, si evidenzia che trattasi di abbonamento introdotto dal legislatore tedesco nel 2023, valido su tutti i mezzi di trasporto locali e i treni regionali in tutto il paese del costo di € 49/mese, aumentato dal 1° gennaio 2025 a € 58.

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori	325	308	17
Totale	**325**	**308**	**17**

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" fanno registrare complessivamente un incremento pari a 506 milioni di euro legato prevalentemente ai seguenti fenomeni:

- maggiori ricavi da infrastruttura stradale e autostradale per 465 milioni di euro, quale conseguenza dei maggiori lavori effettuati nell'esercizio per servizi di gestione sulla rete in concessione (+453 milioni di euro), e dell'incremento dei corrispettivi di Servizio e Concessori, principalmente per integrazione canone annuo (+12 milioni di euro);
- maggiori ricavi da servizi ferroviari in concessione (+32 milioni di euro) ascrivibili ai lavori di manutenzione straordinaria svolti durante l'anno sulla Ferrovia Centrale Umbra, linea Udine Cividale e sulle linee ferroviarie Torino-Ceres e c.d. Canavesana;
- maggiori ricavi da pedaggio su infrastruttura ferroviaria (+9 milioni di euro), ascrivibili principalmente all'aumento delle tariffe derivante dalla rivalutazione Istat.

La voce "Altri ricavi da servizi", costituita principalmente da ricavi per servizi accessori alla circolazione, da lavori per conto terzi e da altre categorie residuali, diminuisce per un importo pari a 392 milioni di euro, principalmente per via dei maggiori ricavi registrati nel 2024 a seguito dell'operazione di vendita dello scalo di Milano - Farini (+397 milioni di euro).
La diminuzione dei "Ricavi per lavori in corso su ordinazione", pari a 7 milioni di euro, è generata sostanzialmente dal diverso avanzamento dei lavori su commesse nei due esercizi di riferimento.

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Canoni di locazione	157	143	14		14
Riaddebito oneri condominiali e IRE	31	31			
Vendita spazi pubblicitari	*7*	*7*			
Ricavi da Gestione Immobiliare	**195**	**181**	**14**	**-**	**14**
Ricavi per Certificati Bianchi	**60**	**75**	**(15)**		**(15)**
Ricavi diversi	**103**	**100**	**3**		**3**
Ricavi per Contributi	**1.335**	**1.051**	**284**	**3**	**287**
Totale Altri ricavi	**1.693**	**1.407**	**286**	**3**	**289**

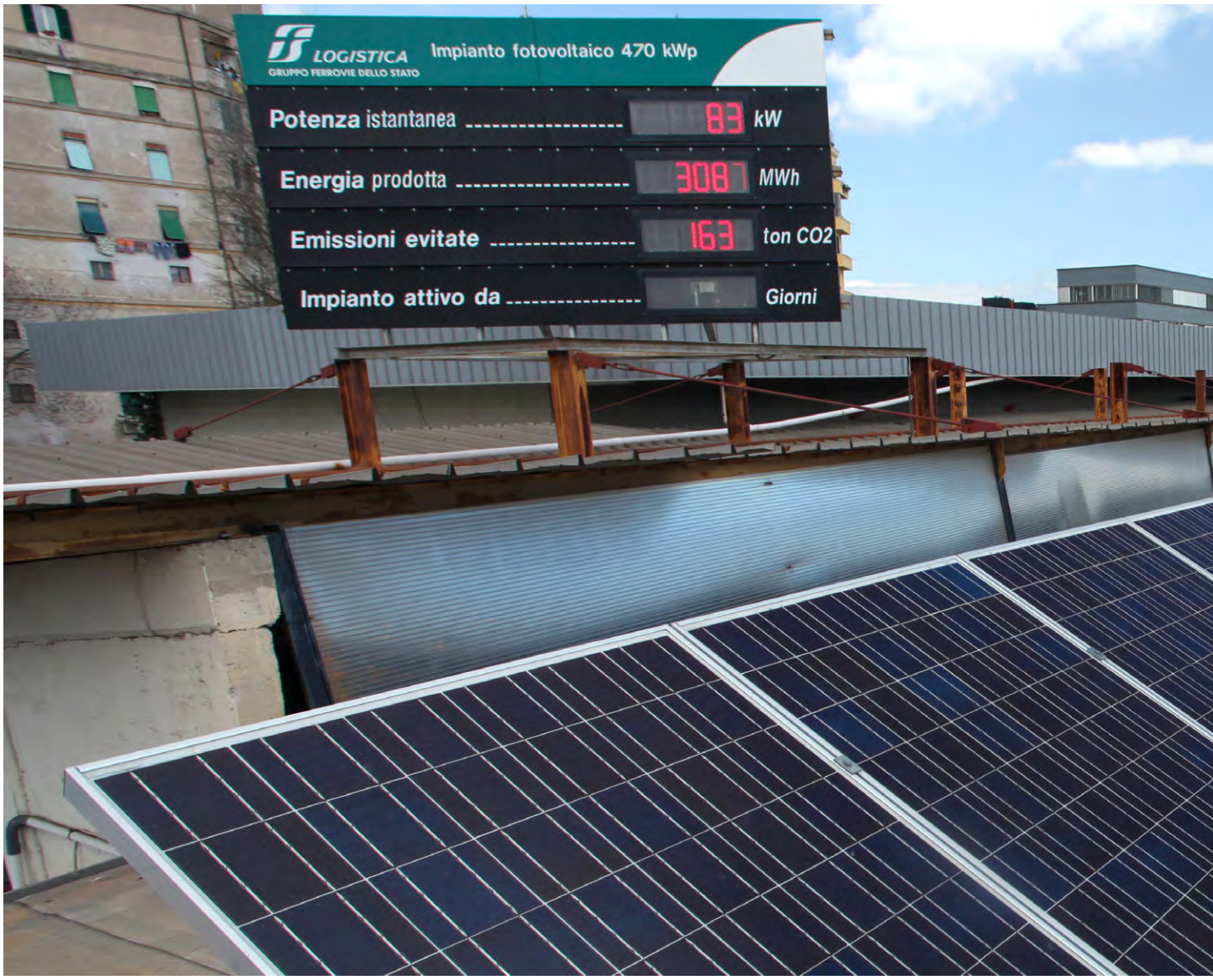
L'incremento della voce **"Altri ricavi"** (+289 milioni di euro), al netto degli effetti della variazione dell'area di consolidamento (3 milioni di euro), è sostanzialmente ascrivibile all'incremento dei ricavi per contributi (+287 milioni di euro) così dettagliati:

- maggiori contributi stanziati a sostegno dell'infrastruttura ferroviaria (+290 milioni di euro);
- minori contributi stanziati a sostegno dell'infrastruttura stradale e autostradale rispetto al 2024 che beneficiava dei contributi per le Olimpiadi di Milano-Cortina (-18 milioni di euro), parzialmente compensati dai contributi erogati dal MIT per la manutenzione ricorrente sulla rete stradale e autostradale a fronte del rincaro dei prezzi (+3 milioni di euro);
- maggiori contributi stanziati dal Governo tedesco nel primo semestre 2025 (+12 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:

	Trasporto passeggeri		Trasporto internazionale passeggeri	
	2025	2024	2025	2024
Mercato geografico				
Nazionale	5.805	5.784	25	35
UE	59	58	2.316	1.840
Extra UE	50	51	124	166
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**5.914**	**5.893**	**2.465**	**2.041**
Tempistica per la rilevazione dei ricavi				
Servizi trasferiti in un determinato momento	46	52	711	609
Servizi trasferiti nel corso del tempo	5.868	5.841	1.754	1.432
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**5.914**	**5.893**	**2.465**	**2.041**
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**186**	**202**	**10**	**2**
Totale ricavi vendite e prestazioni	**6.100**	**6.095**	**2.475**	**2.043**



valori in milioni di euro

Trasporto merci		Infrastrutture ferrovie		Infrastrutture strade		Altri servizi		Totale	
2025	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
426	354	777	760	4.603	4.138	208	474	11.844	11.545
622	722	10	6	1	1	1		3.009	2.627
86	62	23	27	2	3	1	97	286	406
1.134	**1.138**	**810**	**793**	**4.606**	**4.142**	**210**	**571**	**15.139**	**14.578**
352	391	35	24	13	12	40	406	1.197	1.494
782	747	775	769	4.593	4.130	170	165	13.942	13.084
1.134	**1.138**	**810**	**793**	**4.606**	**4.142**	**210**	**571**	**15.139**	**14.578**
45	**41**	**1.364**	**1.066**	**24**	**39**	**64**	**57**	**1.693**	**1.407**
1.179	**1.179**	**2.174**	**1.859**	**4.630**	**4.181**	**274**	**628**	**16.832**	**15.985**

Attività e passività da contratto

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

valori in milioni di euro

	31.12.2025	31.12.2024
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	1.399	1.450
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti	4.031	3.401
Attività da contratto	1.187	1.267
Passività da contratto	(698)	(633)

Dettaglio movimentazione attività e passività da contratto

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in milioni di euro

	31.12.2025	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 1° gennaio 2025	**1.267**	**(633)**
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		520
Incrementi delle passività da contratto al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		(596)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(727)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	687	17
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	133	2
Altre variazioni	(173)	(8)
Saldo al 31 dicembre 2025	**1.187**	**(698)**

9. ALTRI PROVENTI (422 MILIONI DI EURO)

La voce "Altri proventi" registra un incremento complessivo, al netto della variazione area (-126 milioni di euro), pari a 4 milioni di euro, imputabile principalmente all'effetto di plusvalenze ordinarie da alienazione (+27 milioni di euro), parzialmente compensate dalla riduzione degli altri proventi diversi, connessi alla positiva definizione di contenziosi dell'esercizio precedente (-23 milioni di euro).

10. COSTO DEL PERSONALE (6.122 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Salari e stipendi	4.462	4.125	337	37	374
Oneri sociali	1.093	1.012	81	11	92
Altri costi del personale a ruolo	70	46	24	1	25
Trattamento di fine rapporto	244	231	13	2	15
Accantonamenti e rilasci	(16)	214	(230)	2	(228)
Personale a ruolo	**5.853**	**5.628**	**225**	**53**	**278**
Salari e stipendi	19	27	(8)		(8)
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni		1	(1)		(1)
Personale Autonomo e Collaborazioni	**19**	**28**	**(9)**	**-**	**(9)**
Altri costi	**250**	**217**	**33**	**3**	**36**
Totale	**6.122**	**5.873**	**249**	**56**	**305**

Il "Costo del personale" registra, al netto degli effetti della variazione area (56 milioni di euro), un incremento complessivo pari a 305 milioni di euro, legato principalmente alla crescita media dell'organico (+2,4%), prevalentemente nelle fasce apicali, nonché all'aumento del costo unitario del lavoro e delle relative competenze accessorie (+491 milioni di euro), nonché ai maggiori "Altri costi" per servizi di ticket restaurant, costi di formazione e costi per lavoratori distaccati in particolare nel mercato olandese per le nuove concessioni di trasporto pubblico menzionate in precedenza (+23 milioni di euro). L'impatto della crescita del costo del lavoro è in parte controbilanciato dall'andamento degli accantonamenti per rischi e oneri (-228 milioni di euro) relativi a contenzioso giuslavoristico ed altre esigenze di natura contrattuale.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

Personale	2025	2024	Variazioni
Dirigenti	1.284	1.199	85
Quadri	15.253	14.290	1.233
Altro personale	77.981	77.084	897
Totale	**94.518**	**92.573**	**2.215**

11. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI (1.884 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Materiali e materie di consumo	1.237	1.191	46	12	58
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	497	525	(28)		(28)
Illuminazione e forza motrice	120	120			
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	12	163	(151)		(151)
Accantonamenti e rilasci	18	9	9		9
Totale	**1.884**	**2.008**	**(124)**	**12**	**(112)**

Il costo per "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" registra, al netto degli effetti della variazione area (12 milioni di euro), un decremento complessivo pari a 112 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai seguenti fattori:

- incremento dei costi per "Materiali e materie di consumo" (+58 milioni di euro) per i maggiori consumi di materiali sui progetti di investimento (+56 milioni di euro), per minori impieghi in conto esercizio (-15 milioni di euro), nonché a minori ricavi per lavori in economia (+19 milioni di euro) dovuti al decremento della produzione effettuata dalle Officine Nazionali di cuori, deviatoi, giunti isolanti, incollati e apparecchiature (impianti di Bari, Pontassieve e Bologna) e minori costi per l'acquisto di materiali di consumo (-3 milioni di euro);
- decremento dei costi per "Energia Elettrica e combustibili per la trazione" (-28 milioni di euro) riconducibili essenzialmente all'effetto combinato dell'andamento del prezzo medio annuo del costo dell'energia e del decremento della quota compensativa regolata dal Regime Tariffario Speciale sul mercato italiano (-20 milioni di euro), alla riduzione dei costi sul mercato inglese riconducibile alla cessazione, a far data da luglio 2025, delle attività operative della società Trenitalia c2c, a seguito del trasferimento del servizio sotto il controllo pubblico del governo britannico (-11 milioni di euro) e dalla riduzione, oltre che dei prezzi, dei consumi sul mercato tedesco (-13 milioni) a causa di interruzioni di linee per lavori da parte del gestore dell'infrastruttura, parzialmente compensato dall'incremento dei volumi connesso alle nuove concessioni sul mercato olandese (+16 milioni di euro);
- decremento della voce "Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading" (-151 milioni di euro), riconducibile principalmente alle minori vendite immobiliari effettuate nell'esercizio corrente rispetto all'esercizio precedente.

12. COSTI PER SERVIZI (9.245 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Altre prestazioni collegate al Trasporto	290	216	74		74
Pedaggio	702	674	28		28
Servizi di manovra	21	24	(3)		(3)
Servizi trasporto Merci	364	360	4	2	6
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci					
Prestazioni per il trasporto	**1.377**	**1.274**	**103**	**2**	**105**
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	168	191	(23)		(23)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	582	528	54	3	57
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	1.237	1.109	128	7	135
Manutenzione accantonamenti e rilasci	15	19	(4)		(4)
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	267	264	3		3
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**2.269**	**2.111**	**158**	**10**	**168**
Servizi immobiliari e utenze	**126**	**125**	**1**	**1**	**2**
Servizi amministrativi ed informatici	**523**	**505**	**18**		**18**
Spese per comunicazione esterna e costi diversi	**109**	**102**	**7**		**7**
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	**3.406**	**2.920**	**486**		**486**
Costi per godimento beni di terzi	**161**	**147**	**14**		**14**
Prestazioni professionali e consulenze	100	80	20	2	22
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	6	6			
Assicurazioni	197	123	74	1	75
Carrozze letto e ristorazione	172	175	(3)		(3)
Provvigioni alle agenzie	94	90	4		4
Servizi di ingegneria	77	87	(10)		(10)
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	85	26	59	1	60
Altro	543	596	(53)	1	(52)
Diversi	**1.274**	**1.183**	**91**	**5**	**96**
Totale	**9.245**	**8.367**	**878**	**18**	**896**

La variazione in aumento della voce "Costi per servizi", al netto degli effetti della variazione area (+18 milioni di euro), è pari a 896 milioni di euro e deriva, principalmente, dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per prestazioni connesse al trasporto (+105 milioni di euro), sostanzialmente riconducibili ai costi sostenuti per servizi sostitutivi su gomma a richiesta derivanti dalle interruzioni programmate per l'adeguamento dell'infrastruttura (+65 milioni di euro), agli oneri per il pedaggio ferroviario sulle reti estere (+28 milioni di euro), nonché a maggiori costi per servizi di trasporto merci sul mercato nazionale ed internazionale (+6 milioni di euro);
- maggiori costi per lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale (+486 milioni di euro);
- maggiori costi per manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati (+168 milioni di euro) riconducibili principalmente ai lavori di manutenzione ciclica e corrente del materiale rotabile e su gomma (+135 milioni di euro) in house, al decremento dei lavori appaltati per conto del MIT a valere sui fondi PNRR assegnati per il rinnovamento della flotta intercity (-47 milioni di euro), controbilanciato dall'avanzamento dei lavori di manutenzione straordinaria sulle ferrovie in concessione e sulla ferrovia Roma-Lido (+26 milioni di euro), nonché per i maggiori costi di pulizia e servizi appaltati (+57 milioni di euro) derivanti principalmente dal maggiore presidio nelle stazioni ferroviarie legato anche al Giubileo 2025;
- incremento dei costi per servizi immobiliari e utenze (+ 2 milioni di euro), principalmente per effetto dell'aumento dei consumi delle utenze idriche e dell'energia elettrica rispetto al 2024;
- maggiori costi sostenuti per servizi informatici e

per servizi di manutenzione hardware e software (+18 milioni di euro) come conseguenza dei servizi erogati in ambito informatico con particolare riferimento alla cyber security;
- maggiori costi per comunicazione esterna (+7 milioni di euro) principalmente attribuibili all'incremento delle attività di promozione, relazioni esterne e iniziative di visibilità istituzionale;
- maggiori costi per servizi di prestazioni professionali e consulenze (+22 milioni di euro), correlati allo sviluppo di progetti strategici;
- maggiori costi per servizi di assicurazione (+75 milioni di euro) in seguito all'attivazione della nuova polizza assicurativa a copertura dei danni all'infrastruttura ferroviaria derivante da eventi catastrofali;
- maggiori accantonamenti (+60 milioni di euro) per effetto della variazione di stima rispetto all'evoluzione dei conteziosi in essere;
- minori costi sostenuti nell'esercizio per interventi di manutenzione straordinaria sulla rete stradale regionale in convenzione con gli Enti Locali (-80 milioni di euro).

13. ALTRI COSTI OPERATIVI (286 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Altri costi	141	279	(138)	2	(136)
Minusvalenze	8	4	4		4
Accantonamenti e rilasci	36	28	8	1	9
Imposte tasse e tributi locali	101	102	(1)		(1)
Totale	**286**	**413**	**(127)**	**3**	**(124)**

La variazione in diminuzione della voce "Altri costi operativi", al netto degli effetti della variazione area (3 milioni di euro), è pari a -124 milioni di euro ed è attribuibile principalmente ad eventi non ricorrenti verificatisi nell'esercizio precedente quali pagamento di sentenze per riserve risarcitorie (-23 milioni di euro) ed oneri relativi alla riqualificazione urbana delle aree ferroviarie dismesse strettamente associata a finanziare la realizzazione degli interventi di potenziamento del sistema ferroviario milanese secondo quanto previsto dall'Accordo di Programma con Regione Lombardia e Comune di Milano (-103 milioni di euro).

14. CAPITALIZZAZIONE COSTI PER LAVORI INTERNI (2.655 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 2025 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 voce, che ammonta a 2.655 milioni di euro, di cui Altri costi interni per 1.547 milioni di euro e Materiali per 1.118 milioni di euro (2.373 milioni di euro al 31 dicembre 2024, di cui Altri costi interni per 1.340 milioni di euro e Materiali per 1.033 milioni di euro), registra un incremento di 281 milioni euro rispetto all'esercizio precedente, riconducibile principalmente ai maggiori impieghi di materiali per gli investimenti in PNRR (+85 milioni di euro), a maggiori oneri indiretti e impiego di personale per interventi effettuati sull'infrastruttura ferroviaria (+115 milioni di euro), ai maggiori costi di progettazione, mantenimento cantiere e monitoraggio (+ 33 milioni di euro) nonché ai maggiori progetti per investimenti digitali (+ 29 milioni di euro).

15. AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI (2.022 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Ammortamento attività immateriali	261	272	(11)	4	(7)
Ammortamento attività materiali	1.597	1.505	92	3	95
Svalutazione delle attività immateriali	2		2		2
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	91	56	35		35
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	71	96	(25)	1	(24)
Accantonamenti e rilasci		(31)	31		31
Totale	**2.022**	**1.898**	**124**	**8**	**132**

La voce, al netto degli effetti della variazione area (8 milioni di euro), ha subito un incremento di 132 milioni di euro dovuto all'effetto contrapposto dei seguenti fattori:

- maggiori capitalizzazioni effettuate nell'esercizio con particolare riferimento ai servizi cloud di Microsoft (+23 milioni di euro), nonché alla contabilizzazione di nuovi contratti soggetti all'applicazione del principio contabile IFRS 16 (+31 milioni di euro), prevalentemente correlati all'avvio di due nuove concessioni TPL nel mercato olandese, nonché alla normale dinamica legata agli investimenti di periodo per l'effetto combinato di quanto è entrato in esercizio e quanto giunto al termine della vita utile nel periodo (+29 milioni di euro);
- maggiori svalutazioni operate sugli assets rispetto all'esercizio precedente (+35 milioni di euro); le svalutazioni effettuate nell'esercizio si riferiscono sostanzialmente alla svalutazione del materiale rotabile riconducibile essenzialmente a carrozze regionali ed intercity come conseguenza della prosecuzione del processo di dismissione di rotabili risultati obsoleti sia tecnicamente che commercialmente (+29 milioni di euro) e ai lavori in corso sull'infrastruttura ferroviaria (+11 milioni di euro);
- minori rettifiche di valore su attività finanziarie per 24 milioni di euro, relative principalmente alla svalutazione di crediti commerciali in conseguenza dell'applicazione della policy di impairment analitica di recuperabilità dei crediti;
- minori rilasci per 31 milioni di euro, relativi principalmente al fondo di sostegno al reddito e all'occupazione rilasciato nel precedente esercizio.

16. PROVENTI FINANZIARI (123 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	8	10	(2)		(2)
Proventi finanziari su derivati	22	82	(60)		(60)
Proventi finanziari diversi	86	138	(52)	21	(31)
Utili su cambi	7	12	(5)		(5)
Totale	**123**	**242**	**(119)**	**21**	**(98)**

La voce "Proventi finanziari" registra, al netto della variazione area (21 milioni di euro), un decremento rispetto al periodo precedente pari a 98 milioni di euro, riconducibile principalmente ai seguenti fenomeni:

- chiusura di alcuni contratti derivati di copertura giunti a naturale scadenza (-60 milioni di euro);
- minori proventi finanziari sui conti correnti bancari e postali e derivanti dall'impiego di liquidità sul sistema bancario (- 33 milioni di euro) per effetto di un abbassamento dei tassi di interesse rispetto all'esercizio precedente (Euribor -1,3%);
- minori utili su cambi (-5 milioni di euro), generati dalle operazioni in valuta effettuate dal Gruppo.

17. ONERI FINANZIARI (428 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Oneri finanziari su debiti	330	423	(93)		(93)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	18	20	(2)		(2)
Oneri finanziari su derivati	4	6	(2)		(2)
Oneri finanziari su leasing	37	37			
Svalutazioni di attività finanziarie	11	174	(163)	176	13
Perdita su cambi	25	11	14		14
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	3	26	(23)	1	(22)
Totale	**428**	**697**	**(269)**	**177**	**(92)**

Il decremento della voce, pari a 92 milioni di euro, al netto della variazione area (177 milione di euro), è riconducibile ai seguenti fattori:

- minori oneri finanziari su debiti (- 93 milioni di euro) per effetto principalmente della già citata riduzione dei tassi di interessi rispetto al precedente periodo di confronto contrapposto a maggiori interessi sui prestiti obbligazionari delle Serie EMTN ed Eurofima, sui finanziamenti bancari e sui conti correnti bancari e postali (+583 milioni di euro);
- minori accantonamenti netti (- 22 milioni di euro) a seguito della revisione delle stime e dei profili di rischio di natura finanziaria relativi a contenziosi già precedentemente notificati;
- maggiori perdite su cambi (+ 14 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 (+32 MILIONI DI EURO)

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Utile/(perdita) da partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	32	81	(49)	29	(20)
Svalutazioni di partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		(131)	131	(131)	
Totale	**32**	**(50)**	**82**	**(102)**	**(20)**

I risultati delle società collegate e a controllo congiunto del Gruppo, contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, registrano, al netto degli effetti della variazione area (-102 milioni di euro), un decremento pari a 20 milioni di euro riconducibile essenzialmente ai minori risultati, rispetto all'esercizio precedente, delle società Tper Scarl (-9 milioni di euro), Trenord Srl (-4 milioni di euro) e Stretto di Messina SpA (-3 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 (47 MILIONI DI EURO)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

valori in milioni di euro

	2025	2024	Variazione	Variazione area	Delta residuale
IRAP	36	49	(13)	(1)	(14)
IRES	2	3	(1)		(1)
Imposte estere correnti	8	7	1		1
Imposte differite e anticipate	8	(7)	15		15
Imposte estere differite e anticipate	(10)	(6)	(4)		(4)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	3		3		3
Totale imposte sul reddito	**47**	**46**	**1**	**(1)**	**-**

Al netto degli effetti della variazione area (1 milione di euro), la voce rimane in linea con lo scorso esercizio; si registra principalmente una minore IRAP (14 milioni di euro) correlato al decremento della base imponibile, compensato da un aumento della fiscalità differita (11 milioni di euro) per il cui dettaglio si rimanda alla nota 25 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

Si evidenzia che le imposte IRES di Gruppo sono iscritte al netto dei "Proventi da adesione consolidato fiscale", pari a 57 milioni di euro, iscritti a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione. Per ulteriori dettagli in merito al provento da consolidato fiscale si rimanda alla nota 14 "Imposte sul reddito dell'esercizio" del bilancio separato di FS SpA.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale IRES effettiva

valori in milioni di euro

	2025	%	2024	%
Utile dell'esercizio	46		(208)	
Totale imposta sul reddito	(47)		(46)	
Utile ante imposte	**93**		**(162)**	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)	22	24	(39)	24
Variazioni in diminuzione	**11.334**		**10.482**	
Rigiro deduzioni manutenzioni ex art. 107 TUIR	200		197	
Utilizzo Fondi Rischi ed oneri e Ristrutturazione Aziendale	142		92	
Ammortamenti	3.605		3.096	
Dividendi da partecipazioni			1	
Contributi COVID-19			19	
Rimborso accisa gasolio autotrazione	4		4	
Proventi da consolidato fiscale	427		787	
Altre variazioni in diminuzione	6.956		6.287	
Variazioni in aumento	**11.247**		**10.658**	
Accantonamenti ai fondi	190		180	
Spese manutenzione ex art. 107 TUIR	200		194	
Svalutazioni e amm.non deducibili	166		428	
Imposte indeducibili	54		20	
Interessi passivi indeducibili	21		14	
Sopravvenienze passive	2		2	
Disallineamento valore di magazzino	3			
Altre variazioni in aumento	3.324		3.492	
Perdite fiscali	7.287		6.328	
Totale imponibile IRES	**6**		**13**	
IRES	2	2	3	(2)
IRAP	36		49	
Imposte estere correnti	8		7	
Differenza su stima imposte anni precedenti	3		0	
Imposte differite	(2)		(13)	
Totale imposte sul reddito	**47**		**46**	

Informativa in merito alla normativa c.d. "Pillar 2"

Sin dall'inizio del 2023 il Gruppo Ferrovie ha avviato un articolato processo di valutazione degli impatti derivanti dall'applicazione della disciplina c.d. *Pillar 2*, con l'obiettivo di garantire il pieno e tempestivo adempimento degli obblighi introdotti con decorrenza 1° gennaio 2024. Tale processo ha incluso l'analisi della normativa domestica e sovranazionale, l'esame delle indicazioni OCSE e dell'UE, nonché l'implementazione dei presidi operativi necessari al calcolo e alla rendicontazione della GloBE Income e della relativa *Top Up Tax*.

Sulla base delle informazioni contabili disponibili alla data del 31 dicembre 2025, il Gruppo ha provveduto alla determinazione della migliore stima dell'eventuale onere per imposte da Pillar 2, di competenza del periodo.
Le analisi condotte hanno confermato, in linea con quanto rilevato per il precedente esercizio, la presenza complessiva di 32 giurisdizioni nelle quali risultano insediate entità del Gruppo FS rilevanti ai fini dell'applicazione della disciplina Pillar 2.

FS, in qualità di *Ultimate Parent Company*, ha effettuato per tutte le entità del Gruppo FS, rientranti nel perimetro Pillar 2 e raggruppate per giurisdizioni, con la esclusione delle c.d. Bad Company, il calcolo del *Transitional Safe Harbours*. Le analisi eseguite hanno evidenziato il mancato soddisfacimento dei requisiti previsti per l'accesso ai Transitional Safe Harbours, per

la sola giurisdizione Grecia.
Conseguentemente, per quest'ultima, FS ha proceduto all'applicazione del calcolo dell'eventuale imposta dovuta secondo le regole previste dalle GloBE Model Rules. In particolare, ai sensi degli articoli 3, 4 e 5 delle Model Rules, il GloBE Effective Tax Rate (ETR), tenuto conto del GloBE Income dell'entità greca e delle imposte qualficate covered ai fini Globe e oggetto di recast al 15%, è risultato superiore alla minimum tax rate del 15%, prevista dalla disciplina di riferimento. Per l'effetto, non è emersa alcuna Top Up Tax a carico dell'entità da stanziare nel bilancio relativo all'esercizio 2025.

Si segnala, inoltre, la presenza di due entità qualificate come *flow through* — situate rispettivamente in Germania e Turchia — per le quali la normativa esclude l'accesso ai TSH e richiede pertanto il calcolo dell'ETR secondo le metodologie GloBE. Nel caso delle due entità trasparenti del Gruppo FS, il calcolo della *Top Up Tax* ha dato risultato pari a zero, in quanto (i) gli *owners* risultano localizzati nella medesima giurisdizione delle entità e (ii) l'utile/perdita e le *covered* taxes sono allocate fiscalmente in capo ai medesimi owners ai sensi delle regole GloBE.

20. ATTIVITÀ E PASSIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE (0 MILIONI DI EURO)

Al 31 dicembre 2024 la voce accoglieva il valore, pari a 342 milioni di euro, delle partecipazioni detenute nelle società concessionarie a pedaggio Autostrada Asti-Cuneo SpA, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco SpA, Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SpA e Concessioni Autostrade Venete SpA, destinate al trasferimento ad Autostrade dello Stato SpA, in accordo alle disposizioni legislative sul riassetto di Anas, introdotte con il d.l. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021 (c.d. "Decreto Infrastrutture") ed integrate con il comma 6 sexies dell'art. 1 del cd. "decreto fiscale" (d.l. 19 ottobre 2024 n. 155, conv. con modificazioni dalla l. 189/2024).
In data 15 Aprile 2025 Anas ha perfezionato il trasferimento ad Autostrade dello Stato SpA delle suddette partecipazioni ad un corrispettivo pari al valore netto contabile di iscrizione delle stesse nel bilancio Anas SpA ossia per un importo pari a 342 milioni di euro.

21. IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI (50.868 MILIONI DI EURO)

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	120.909	25.644	1.678	1.650	36.329	186.210
Ammortamenti e perdite di valore	(25.039)	(13.495)	(667)	(1.047)	(1.664)	(41.912)
Contributi	(63.154)	(1.697)	(796)	(332)	(28.993)	(94.972)
Consistenza al 31.12.2023	**32.716**	**10.452**	**215**	**271**	**5.672**	**49.326**
Investimenti	67	340	18	21	12.607	13.053
Passaggi in esercizio	3.759	1.606	62	55	(5.482)	
Ammortamenti	(184)	(1.240)	(22)	(46)		(1.492)
Perdite di valore		(42)			(5)	(47)
Variazione area di consolidamento	(3)	50	(2)	1	(1)	45
Differenze di Cambio		2				2
Alienazioni e dismissioni	(4)	(11)		(1)	(2)	(18)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(3.683)	(454)	(58)	(9)	(6.505)	(10.709)
Altre riclassifiche	(166)	71	2	(2)	205	110
Totale variazione	**(214)**	**322**	**-**	**19**	**817**	**944**
Costo storico	124.483	26.690	1.750	1.630	43.436	197.989
Ammortamenti e perdite di valore	(25.155)	(13.792)	(683)	(1.046)	(1.652)	(42.328)
Contributi	(66.826)	(2.124)	(852)	(294)	(35.295)	(105.391)
Consistenza al 31.12.2024	**32.502**	**10.774**	**215**	**290**	**6.489**	**50.270**
Investimenti	30	390	4	94	13.320	13.838
Passaggi in esercizio	4.435	1.730	43	66	(6.274)	
Ammortamenti	(189)	(1.308)	(22)	(64)		(1.583)
Perdite di valore		(81)			(2)	(83)
Alienazioni e dismissioni	(7)	(63)	(1)		(30)	(101)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(4.355)	(449)	(39)	(53)	(6.543)	(11.439)
Altre riclassifiche	(253)	43	3	1	172	(34)
Totale variazione	**(339)**	**262**	**(12)**	**44**	**643**	**598**
Costo storico	128.647	27.932	1.793	1.781	50.505	210.658
Ammortamenti e perdite di valore	(25.336)	(14.334)	(700)	(1.089)	(1.653)	(43.112)
Contributi	(71.148)	(2.562)	(890)	(358)	(41.720)	(116.678)
Consistenza al 31.12.2025	**32.163**	**11.036**	**203**	**334**	**7.132**	**50.868**

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 13.320 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per i grandi progetti infrastrutturali della rete ad Alta Velocità e della Rete Tradizionale, nonché alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria (11.408 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione di materiale rotabile, sia per il servizio Alta Velocità, con la nuova flotta ETR 1000 Italia (112 milioni di euro), sia per il Trasporto Regionale (779 milioni di euro) con l'acquisto di 32 treni NewPop, 53 treni Rock e 18 treni Blues;
- agli interventi di manutenzione incrementativa e di revamping/restyling sul materiale rotabile in Italia (533 milioni di euro) e in Francia (12 milioni di euro) utilizzato per il trasporto passeggeri;
- agli oneri sostenuti per ammodernamento degli impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche (123 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione di materiale rotabile destinato al trasporto merci e alle capitalizzazioni dei costi sostenuti per le attività di manutenzioni cicliche sul materiale rotabile merci esistente (109 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisto di nuovi autobus in Italia (86 milioni di euro) e all'estero (27 milioni di euro);
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti principalmente spese di progettazione e lavori relativi agli interventi di Legge Obiettivo e per la riqualificazione e accessibilità delle stazioni, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi di manutenzione straordinaria (23 milioni di euro);
- alla manutenzione dei rotabili, ai lavori per l'ampliamento delle officine in previsione dell'espansione del business ed alla manutenzione programmata dell'infrastruttura sul mercato tedesco (15 milioni di euro);
- all'avvio delle attività cantieristiche per la costruzione del Terminal di Milano Smistamento e di Brescia (26 milioni di euro).

I passaggi in esercizio della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono legati all'infrastruttura ferroviaria (4.387 milioni di euro), ad interventi di manutenzione e riqualificazione straordinaria dell'armamento delle officine di manutenzione rotabili (28 milioni di euro), agli interventi di Legge Obiettivo effettuati all'interno delle stazioni (13 milioni di euro), mentre quelli della voce "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.523 milioni di euro), di revisioni cicliche su carri e locomotori merci in uso (96 milioni di euro), delle attività di potenziamento della linea ferroviaria e interventi tecnologici (106 milioni di euro) e di valorizzazione dei complessi immobiliari relativi alle grandi stazioni ferroviarie (4 milioni di euro).

Le perdite di valore degli "Immobili, impianti e macchinari" sono principalmente legate agli Impianti e macchinari e sono correlate al materiale rotabile risultato obsoleto sia tecnicamente che commercialmente (71 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 2025, 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 11.439 milioni di euro, principalmente così dettagliati:

- 8.271 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal MEF e dal MIT destinati agli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria;
- 436 milioni di euro destinati al materiale rotabile;
- altri contributi, pari a 2.732 milioni di euro, erogati principalmente dall'Unione Europea e da Enti Locali.

Al 31 dicembre 2025 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 1.661 milioni di euro.

Si segnala l'esistenza di vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, insistenti sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati, principalmente per il rinnovo ed ampliamento del parco autobus, per un totale di 12 milioni di euro.

Si evidenzia inoltre che nel corso dell'esercizio sono state effettuate variazioni nella vita utile stimata di una ristretta classe di materiale rotabile per la quale è prevista l'uscita dal processo produttivo.

22. DIRITTI DI UTILIZZO BENI IN LEASING (1.045 MILIONI DI EURO)

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	287	929	2	35	1.253
Ammortamenti e perdite di valore	(60)	(297)	(1)	(21)	(379)
Consistenza al 31.12.2023	**227**	**632**	**1**	**14**	**874**
Acquisizioni per nuovi contratti	52	142	3	5	202
Ammortamenti	(35)	(145)	(1)	(7)	(188)
Perdite di valore		(1)			(1)
Variazione area di consolidamento	(3)	52			49
Differenze di Cambio		2			2
Remeasurement e cessazioni contrattuali	7	36		1	44
Totale variazione	**21**	**86**	**2**	**(1)**	**108**
Costo storico	311	1.173	6	31	1.521
Ammortamenti e perdite di valore	(63)	(455)	(3)	(18)	(539)
Consistenza al 31.12.2024	**248**	**718**	**3**	**13**	**982**
Acquisizioni per nuovi contratti	17	213	1	51	282
Ammortamenti	(38)	(157)	(2)	(29)	(226)
Remeasurement e cessazioni contrattuali	4	2	1		7
Totale variazione	**(17)**	**58**	**-**	**22**	**63**
Costo storico	316	1.292	8	75	1.691
Ammortamenti e perdite di valore	(85)	(516)	(5)	(40)	(646)
Consistenza al 31.12.2025	**231**	**776**	**3**	**35**	**1.045**

I diritti d'uso al 31 dicembre 2025, pari a 1.045 milioni di euro, si incrementano di 63 milioni di euro rispetto al periodo precedente (982 milioni di euro nel 2024). La variazione è sostanzialmente imputabile all'ordinaria dinamica di sottoscrizione di nuovi contratti (282 milioni di euro), al processo di ammortamento dei diritti d'uso (226 milioni di euro), nonché ai *remeasurement* e alle estinzioni contrattuali (7 milioni di euro) registrate nell'esercizio.

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	2025
Passività del leasing al 1° gennaio	**1.032**
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	282
Rilevazione oneri finanziari	37
Pagamenti	(356)
Altre variazioni	18
Passività del leasing al 31 dicembre	**1.013**

Le passività del leasing al 31 dicembre 2025, pari a 1.013 milioni di euro, si decrementano di 19 milioni di euro rispetto al periodo precedente (1.032 milioni di euro nel 2024) per effetto principalmente della sottoscrizione di nuovi contratti (282 milioni di euro), della rilevazione degli oneri finanziari di competenza (37 milioni di euro) e dei pagamenti effettuati nel corso del 2025 (356 milioni di euro). Le altre variazioni, pari a 18 milioni di euro, si riferiscono ai già citati remeasurement e alle estinzioni contrattuali anticipate.

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

valori in milioni di euro

Impatti a conto economico	2025
Ammortamento dei diritti d'uso	226
Interessi passivi sulle passività del leasing	37
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	158
Totale impatti a conto economico	**421**

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	250	227	255	258	262	268	1.520

Infine, si segnala che relativamente ai contratti di leasing, non ci sono al momento opzioni di proroga ragionevolmente optabili.

23. INVESTIMENTI IMMOBILIARI (1.402 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	Terreni	Fabbricati
Costo storico	2.198	1.610
Contributi	(24)	(215)
Fondo Ammortamento		(555)
Fondo Svalutazione	(1.361)	(254)
Consistenza al 1.1.2024	**813**	**586**
Variazione del periodo		
Acquisizioni/Incrementi		12
Riclassifiche	(47)	(4)
Ammortamenti		(15)
Perdite di valore	(4)	(1)
Alienazioni e dismissioni	(1)	(2)
Totale Variazione	**(52)**	**(10)**
Costo storico	2.036	1.548
Contributi	(23)	(237)
Fondo Ammortamento		(543)
Fondo Svalutazione	(1.252)	(192)
Consistenza al 31.12.2024	**761**	**576**
Saldo al 1° gennaio		
Costo storico	2.036	1.548
Contributi	(23)	(237)
Fondo Ammortamento		(543)
Fondo Svalutazione	(1.252)	(192)
Consistenza al 1.1.2025	**761**	**576**
Variazione del periodo		
Acquisizioni/Incrementi		35
Riclassifiche		50
Ammortamenti		(14)
Perdite di valore	(2)	
Alienazioni e dismissioni	(2)	(2)
Totale Variazione	**(4)**	**69**
Costo storico	2.026	1.746
Contributi	(23)	(286)
Fondo Ammortamento		(600)
Fondo Svalutazione	(1.246)	(215)
Consistenza al 31.12.2025	**757**	**645**

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione ed alcuni fabbricati, officine e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

Le riclassifiche avvenute nell'anno, sia sui terreni sia sui fabbricati, sono legate principalmente ad una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle partite stesse tra gli Immobili, impianti e macchinari e le Rimanenze.

24. ATTIVITÀ IMMATERIALI (1.611 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	Immobilizza-zioni in corso e acconti	Diritti Concessori	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	144	5	2.035	167	1.955	108	201	4.615
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(1.173)		(922)	(37)	(90)	(2.324)
Contributi	(27)		(449)	(17)				(493)
Consistenza al 1.1.2024	**19**	**1**	**413**	**150**	**1.033**	**71**	**111**	**1.798**
Investimenti	1	1	28	185	1	1	11	228
Passaggi in esercizio	2		177	(198)		19		
Ammortamenti	(1)	(1)	(140)		(116)	(14)		(272)
Alienazioni e dismissioni	(1)		(1)	(1)				(3)
Variazione area di consolidamento		1	6	(30)	(24)	33		(14)
Incrementi dei contributi di periodo	(2)		(70)	72				
Altre riclassifiche				(42)				(42)
Totale variazione	**(1)**	**1**	**-**	**(14)**	**(139)**	**39**	**11**	**(103)**
Costo storico	146	8	2.101	155	1.865	161	214	4.650
Ammortamenti e perdite di valore	(99)	(6)	(1.178)		(971)	(51)	(92)	(2.397)
Contributi	(29)		(510)	(19)				(558)
Consistenza al 31.12.2024	**18**	**2**	**413**	**136**	**894**	**110**	**122**	**1.695**
Investimenti		2	40	188	1	1		232
Passaggi in esercizio	2		291	(297)		4		
Ammortamenti	(1)	(1)	(133)		(110)	(16)		(261)
Alienazioni e dismissioni			(20)	(5)	(21)	(7)		(53)
Perdite di valore				(2)				(2)
Incrementi dei contributi di periodo	(2)		(84)	86				
Riclassifiche			1	(3)		2		
Totale variazione	**(1)**	**1**	**95**	**(33)**	**(130)**	**(16)**	**-**	**(84)**
Costo storico	148	9	2.333	117	1.818	165	211	4.801
Ammortamenti e perdite di valore	(100)	(6)	(1.232)	(2)	(1.054)	(71)	(89)	(2.554)
Contributi	(31)		(593)	(12)				(636)
Consistenza al 31.12.2025	**17**	**3**	**508**	**103**	**764**	**94**	**122**	**1.611**

Nella voce Diritti concessori è iscritto per 696 milioni di euro il valore della concessione di Anas SpA.

Per i dettagli relativi al percorso di prima iscrizione e successive conferme di valorizzazione della concessione, si rimanda alle pregresse Relazioni Finanziarie Annuali. Si riepilogano di seguito le novità registrate nel 2025.

Il MIT nel corso del 2025 ha richiesto ad Anas di predisporre la documentazione per una nuova Convenzione, tenendo conto del Contratto di programma 2021-2025, della costituzione di Autostrade dello Stato SpA e ai fini della cessione delle società di gestione strade a pedaggio e delle ulteriori disposizioni che hanno inciso sul rapporto concessorio di cui all'art.1, comma 521 della legge n. 207/2024.
Inoltre, il 20 luglio 2025 è entrata in vigore la

legge 105/2025, che ha previsto l'eliminazione dell'ultimo periodo dell'art. 2, comma 2-decies.1, del D.L. 121/2021, che disponeva l'obbligo di notifica preventiva alla Commissione Europea per l'efficacia della nuova convenzione, in linea con l'orientamento europeo.
Prosegue il tavolo di lavoro di Anas con MIT/MEF volto alla definizione del testo convenzionale.

Tali elementi innovativi di contesto normativo e regolatorio appaiono pertanto rafforzare l'impostazione della società di poter considerare adeguata l'estensione della Concessione al 2052 ai fini dell'impairment test effettuato al 31 dicembre 2025. Pertanto, sono stati considerati i flussi di cassa su tale orizzonte temporale, sulla base delle informazioni disponibili alla data.
Alla luce di tutto quanto sopra descritto, il Capitale Investito Netto "Regolatorio"[103], strettamente correlato ai flussi di cassa generati dalla gestione della concessione, al 31 dicembre 2025, è stato oggetto di verifica di recuperabilità (cd. Impairment test) predisposta sulla base dei flussi di cassa del piano economico finanziario con orizzonte temporale 2026-2052 che è stato approvato nel Consiglio di Amministrazione di Anas SpA del 5 marzo 2026. Il nuovo piano, che rappresenta - ad oggi - la miglior stima dell'evoluzione delle risultanze previsionali economiche, patrimoniali e finanziarie per i successivi esercizi, tiene conto del recepimento del Contratto di Programma 2021-2025 e del mutato contesto normativo e regolatorio.
In particolare, la configurazione di valore utilizzata per determinare il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari è il "value in use", calcolato, nella fattispecie, utilizzando le proiezioni di flussi di cassa basate sulle previsioni finanziarie del Piano, considerate per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'adeguamento della Concessione fino a tale data, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032, sulla base dell'evoluzione normativa precedentemente descritta. Ai fini della determinazione del valore recuperabile, è stata inclusa anche una stima del valore residuo attualizzato (terminal value), basato sull'ipotesi che esso sia pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione.
I flussi sottostanti il piano industriale si basano principalmente sul piano approvato dal Consiglio di Amministrazione nel mese di marzo 2026 che presenta le seguenti assunzioni: a) i valori degli investimenti fino al 2034 determinati tenendo conto degli investimenti attualmente in corso di esecuzione e del complessivo portafoglio progetti del Contratto di Programma 2021-2025, b) i valori degli investimenti anni successivi sono stati stimati tenendo in considerazione una riduzione prudenziale, con una crescita solo per l'adeguamento dei prezzi previsto dai quadri economici; c) i costi correlati agli investimenti sono stimati con le stesse assunzioni sopra riportate e d) le altre voci di costo, il quinquennio 2026-2030, recepiscono la pianificazione effettuata dalle strutture competenti mentre, a partire dal 2031, sono previste in crescita ad un tasso pari all'inflazione ad esclusione della componente per il costo dell'energia elettrica, per la quale è stata effettuata un'analisi ad hoc.
I flussi finanziari attesi dalla CGU sono stati attualizzati in base ad un tasso di sconto ("WACC") pari al 4,15%, ritenuto adeguato ad attualizzare tali flussi finanziari.
Ad esito positivo dell'impairment test valore non sono emerse perdite di valore sulla Concessione e sul Capitale Investito Netto di Anas da riflettere in bilancio al 31 dicembre 2025. Tenendo conto delle ipotesi chiave sopra riportate, l'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione (WACC +0,5%), a parità di altre condizioni, non comporterebbe la rilevazione di una perdita di valore. Si specifica che il WACC di break-even (value in use uguale al Capitale Investito Netto "Regolatorio") è pari al 9,4%. Qualora eventuali sviluppi futuri dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.
Si specifica che le valutazioni di cui sopra hanno tenuto in considerazione gli impatti relativi al cambiamento climatico anche se, allo stato attuale, risultano residuali.
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, le riclassifiche e 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.

Test di Impairment

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 – "Impairment of assets", in presenza di avviamenti e attività non correnti a vita utile indefinita, o di indicatori di possibili riduzioni di valori sulle altre attività non correnti (c.d. trigger events), sono stati effettuati test di impairment. La valutazione di recuperabilità è stata effettuata per singola cash generating unit ("CGU") ovvero a livello di gruppo di CGU a cui l'avviamento è stato allocato.

103. Il Capitale Investito Netto Regolatorio include le seguenti voci di bilancio: Immobili, impianti e macchinari, attività immateriali, rimanenze, crediti tributari, crediti commerciali, debiti commerciali, altre attività correnti e non correnti, attività per lavori in corso su ordinazione altre passività correnti e non correnti, acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, diritti concessori finanziari correnti e non correnti, e fondo rischi ed oneri.

In dettaglio, per il 2025, il test di impairment, oltre a quanto evidenziato nel paragrafo precedente, ha riguardato la verifica degli avviamenti iscritti in bilancio scaturenti dalle acquisizioni del gruppo Netinera Deutschland GmbH e del gruppo Exploris, nonché agli avviamenti rivenienti da Busitalia - Sita Nord Srl, Cremonesi Workshop, Hellenic Train e Mercitalia Shunting & Terminal, ognuna delle quali rappresenta un'autonoma Cash Generating Unit (CGU).

In merito a tali CGU, il test è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di Budget 2025 delle relative società e sui valori dell'ultimo Piano Industriale ufficiale approvato dal management delle stesse.

Per le diverse CGU cui si è fatto cenno sopra, il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU. Il valore recuperabile di ogni CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il fair value ed il valore d'uso. Il terminal value è stato stimato sulla base delle migliori assunzioni effettuate dal management (Perpetuity o CIN a seconda delle peculiarità del business a cui la CGU fa riferimento), facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,5-2%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (Weighted Average Cost of Capital), differenziato per ciascuna CGU. L'applicazione del metodo finanziario per la determinazione del valore recuperabile e il successivo confronto con i rispettivi valori contabili ha comportato, principalmente, per ciascuna CGU oggetto di impairment test, la stima del WACC post tax, del valore dei flussi operativi desunti dai Piani Industriali approvati dai Consigli di amministrazione, del valore terminale, del tasso di crescita utilizzato per la proiezione dei flussi oltre l'orizzonte del piano approvato.

Di seguito si fornisce informativa sui principali valori relativamente all'impairment test dell'avviamento allocato al gruppo di CGU riferibile al perimetro delle attività di Gruppo:

CGU	Avviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Netinera Deutschland	87	5,40%	1,50%
Mercitalia Shunting & Terminal	2	6,00%	1,90%
Busitalia- CGU Umbria	11	5,50%	n.a.
Cremonesi Workshop	7	6,80%	1,90%
Gruppo Exploris	11	5,80%	2,00%
Hellenic Train	2	6,70%	2,00%

In relazione alla CGU Umbria, non è stato considerato il tasso di crescita di lungo periodo in quanto il valore terminale è stato stimato tramite il valore di liquidazione dell'attivo, al netto dei debiti residui alla fine del periodo di previsione esplicita.

L'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione e al growth rate (+/- 25 basis points) non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate.

Inoltre, con riferimento a quanto emanato dall'ESMA, e CONSOB, in merito al monitoraggio degli effetti del climate change e dei relativi impatti sui test di impairment dei non-financial assets, il gruppo ha sviluppato un'analisi del rischio con strumenti quantitativi quali l'applicazione di un modello econometrico per la stima della relazione esistente tra le variabili macroeconomiche e climate-related e principali grandezze economico-finanziarie di interesse delle diverse società del Gruppo FS. In particolare, è stato analizzato come i margini risultino impattati dalle principali variabili macroeconomiche e ambientali (es. indice dei prezzi della produzione, PIL pro capite, temperature medie, precipitazioni medie, etc...). In aggiunta a quanto appena descritto, sono state sviluppate delle analisi di Montecarlo utili a comprendere le relazioni tra le singole variabili chiave e a supportare la definizione dei possibili scenari alternativi ed in generale il livello di volatilità delle previsioni. Dall'esercizio di impairment test non sono emerse perdite di valore con riferimento alle CGU incluse nel perimetro di analisi.

25. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE (94 MILIONI DI EURO) E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE (139 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2025	31.12.2024
Passività per imposte differite lorde	465	477
Attività per imposte anticipate compensabili	(326)	(344)
Passività per imposte differite	**139**	**133**
Attività per imposte anticipate al netto del fondo svalutazione	420	429
Passività per imposte differite compensabili	(326)	(344)
Attività per imposte anticipate	**94**	**85**

La consistenza e la natura delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2025 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee, sono illustrati di seguito.

valori in milioni di euro

	31.12.2024	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	31.12.2025
Attività per imposte anticipate	**429**	**(8)**	**(1)**	**420**
Asset	98	(9)		89
Rimanenze	40	(1)		39
Fondi	39	(17)		22
Perdite fiscali	28	19		47
TFR	4			4
IFRS 16	92	(11)	(1)	80
Altro	128	11		139
Passività per imposte differite	**477**	**(10)**	**(2)**	**465**
Asset	232	(18)		214
Rimanenze	35	(1)		34
Fondi	4	1		5
Strumenti finanziari	6		(3)	3
TFR	7		1	8
IFRS 16	98	(8)		90
Altro	95	16		111

La movimentazione del periodo accoglie le nuove differenze temporanee e i rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno. Negli altri movimenti sono esposti gli incrementi e decrementi legati alla variazione dell'area di consolidamento.

26. PARTECIPAZIONI (CONTABILIZZATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO) (862 MILIONI DI EURO)

La tabella delle consistenze delle partecipazioni al 31 dicembre 2025, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nel corso del 2025 è sotto riportata:

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2024	Quota %	Diminuzione per Dividendi	Variazione del perimetro di consolidmento	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2025	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
B.B.T. SE SpA	172	50				19	191	50
Trenitalia TPER Scarl*	28	70					28	70
Trenord Srl	54	50			7		61	50
TELT Sas	95	50					95	50
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	3	57					3	57
Altre**	13		(2)		3	(1)	13	
Partecipazioni in imprese collegate								
Ferrovie Nord Milano SpA	53	15	(1)		10	1	63	15
Metro 5 SpA	85	37	(5)		8	2	90	37
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	9	50					9	50
Stretto di Messina SpA	292	43			2		294	43
Altre**	15		(4)	2	2		15	
Totale	**819**		**(12)**	**2**	**32**	**21**	**862**	

* Benché il Gruppo detenga più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri soci
** Tra le "Altre" partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative.

La voce "Altro" nelle partecipazioni in imprese a controllo congiunto si riferisce essenzialmente alla sottoscrizione da parte di Tunnel Ferroviario del Brennero SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari 298 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF a RFI SpA e relativi al capitolo 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 279 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

Sempre tra le partecipazioni in imprese a controllo congiunto, si segnala che la società TELT Sas ha effettuato un aumento di capitale sociale, pari a 118 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 2025.

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.

valori in milioni di euro

	Trenord Srl		TELT Sas		BBT SE	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**	**50%**	**50%**	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	71	31	153	356	425	20
Attività Finanziarie Correnti	2	75				
Altre Attività Correnti	310	312	357	1.113	96	65
Attività Correnti	383	418	509	1.469	521	86
Attività Non Correnti	1.034	868	4.977	4.178	5.195	4.601
Passività Correnti	(702)	(617)	(479)	(1.463)	(255)	(274)
Passività Non Correnti	(581)	(549)	(5.006)	(4.183)	(2.146)	(1.598)
Patrimonio Netto	**134**	**120**	**1**	**1**	**3.315**	**2.815**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**67**	**60**			**1.657**	**1.407**
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda		(9)				
Altre rettifiche	(6)	3	95	95	(1.466)	(1.235)
Valore contabile della partecipazione	**61**	**54**	**95**	**95**	**191**	**172**
Ricavi Operativi	981	960	15	14	29	27
Risultato Netto	**13**	**21**				
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**7**	**11**				
Dividendi ricevuti dal Gruppo						

*Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Partecipazioni in imprese collegate

Nelle tabelle seguenti sono sintetizzate le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese collegate detenute dal Gruppo, ritenute singolarmente rilevanti. Inoltre, le stesse includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della singola partecipazione.

valori in milioni di euro

	Gruppo Ferrovie Nord Milano		Metro 5 SpA		Stretto di Messina	
	30.09.2025	30.09.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Percentuale di possesso	**15%**	**15%**	**37%**	**37%**	**43%**	**43%**
Attività Correnti	975	994	133	123	503	508
Attività Non Correnti	1.315	1.301	567	582	276	268
Passività Correnti	(894)	(950)	(98)	(91)	(83)	(85)
Passività Non Correnti	(929)	(950)	(370)	(395)	(5)	(5)
Patrimonio Netto	**467**	**395**	**232**	**219**	**691**	**686**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**69**	**58**	**85**	**80**	**294**	**292**
Altre rettifiche	(6)	(5)	5	5		
Valore contabile della partecipazione	**63**	**53**	**90**	**85**	**294**	**292**
Ricavi Operativi	673	640	36	37	8	17
Risultato Netto	**65**	**53**	**21**	**20**	**5**	**12**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo				(3)		
Totale Conto Economico Complessivo	65	53	21	17	5	12
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**9**	**8**	**8**	**6**	**2**	**5**
Dividendi ricevuti dal Gruppo	**1**	**1**	**4**	**4**		

27. ATTIVITÀ FINANZIARIE PER ACCORDI DI SERVIZI IN CONCESSIONE CORRENTI E NON CORRENTI (4.091 MILIONI DI EURO)

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti, pari complessivamente a 4.091 milioni di euro (quota corrente pari a 3.624 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 2024 la posta era pari a 3.415 milioni di euro (3.325 milioni di euro come quota corrente).

L'importo, esposto al netto del fondo iscritto in compliance con l'IFRS 9 (102 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, nonché a costi sostenuti da RFI SpA sulle linee ferroviarie in concessione (Umbria, Udine Cividale e Torino-Ceres-Canavesana) . Il fondo ha subito un incremento netto di 4 milioni 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 2024, pari a 676 milioni di euro, è principalmente attribuibile all'effetto combinato della produzione dell'esercizio (+2.666 milioni di euro), degli incassi e riclassifiche (-2.015 milioni di euro), dell'attualizzazione (-17 milioni di euro) dell'incremento del fondo svalutazione (-3 milioni di euro), nonché dell'avanzamento dei lavori sulle linee concesse (+45 milioni di euro).

Si evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 3,2%, 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) (575 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2025			31.12.2024			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	12	6	18	18	16	34	(6)	(10)	(16)
Altre partecipazioni	87		87	80		80	7		7
Titoli e Finanziamenti	70		70	72		72	(2)		(2)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	65	10	75	75	10	85	(10)		(10)
Crediti per finanziamenti	160	9	169	185	14	199	(25)	(5)	(30)
Altri crediti finanziari		421	421		504	504		(83)	(83)
Altre attività finanziarie		6	6					6	6
Valore lordo attività finanziarie	**394**	**452**	**846**	**430**	**544**	**974**	**(36)**	**(92)**	**(128)**
Fondo svalutazione	(53)	(218)	(271)	(55)	(205)	(260)	2	(13)	(11)
Totale attività finanziarie	**341**	**234**	**575**	**375**	**339**	**714**	**(34)**	**(105)**	**(139)**

La voce in oggetto ha subito un decremento di 139 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 2025, hanno subito un decremento pari a 16 milioni di euro, dovuto all'andamento dei tassi oggetto di copertura nel periodo di riferimento. Per maggiori dettagli sulle operazioni di copertura, si rimanda al paragrafo della gestione dei rischi.

La voce "Altre partecipazioni", che accoglie il fair value delle partecipazioni minoritarie, ovvero le partecipazioni di cui non si ha più il controllo o il collegamento, ammonta a 87 milioni di euro e subisce un incremento di 7 milioni di euro, sostanzialmente per effetto dell'iscrizione della partecipazione in FS Energy (+5 milioni di euro).

valori in milioni di euro

	Valore al	Quota %	Valore al	Quota %
	31.12.2025		31.12.2024	
AIE	47		47	
Eurofima	15	14	15	14
FS Energy	5			
Altre	20		18	
Valore lordo altre partecipazioni	**87**		**80**	
Fondo svalutazione	53		53	
Totale altre partecipazioni	**34**		**27**	

I "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere", pari a 75 milioni di euro, rappresentano principalmente il valore del credito attualizzato per i contributi previsti dall'art. 25 co. 1 del D.L. n. 4 del 27 gennaio 2022, convertito con L. n. 25 del 28 marzo 2022 (cd. "Decreto Sostegni Ter"), relativo alla copertura degli effetti Covid-19 e legato al business dell'infrastruttura ferroviaria. Il valore iscritto rappresenta l'attualizzazione dell'impegno di spesa pluriennale (10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034) e si decrementa rispetto al 2024 per effetto dell'incasso di periodo.

La voce "Crediti per finanziamenti" subisce un decremento di 30 milioni di euro a seguito delle disponibilità liquide pignorate presso i conti correnti bancari e postali che al 31 dicembre 2025 risultano indisponibili per effetto di pignoramenti inerenti ai contenziosi con diversi fornitori.

La voce "Altri crediti finanziari" subisce una variazione complessiva in diminuzione per 83 milioni di euro,

riconducibile principalmente al credito per somme da incassare relativamente ai conti di tesoreria (- 149 milioni di euro), a cui si sono contrapposti maggiori crediti derivanti da attività di factoring da parte del gruppo (+25 milioni di euro) e all'anticipazione finanziaria versata per la fase di costruzione e manutenzione di materiale rotabile in Germania (+38 milioni di euro).

Il Fondo svalutazione crediti, che ammonta a 271 milioni di euro al 31 dicembre 2025, si incrementa di 11 milioni di euro principalmente per l'effetto degli interessi maturati nel periodo sui crediti finanziari iscritti, la cui probabilità di recupero risulta incerta.

29. CREDITI COMMERCIALI NON CORRENTI E CORRENTI (2.248 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari		1.764	1.764		1.782	1.782		(18)	(18)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	2	246	248	2	208	210		38	38
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		344	344		407	407		(63)	(63)
- Contratto di Servizio verso lo Stato		351	351		388	388		(37)	(37)
Crediti verso società del Gruppo		180	180		210	210		(30)	(30)
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		244	244		308	308		(64)	(64)
Altri crediti commerciali		67	67		77	77		(10)	(10)
Valore lordo crediti commerciali	**2**	**3.196**	**3.198**	**2**	**3.380**	**3.382**		**(184)**	**(184)**
Fondo svalutazione		(950)	(950)		(910)	(910)		(40)	(40)
Totale crediti commerciali	**2**	**2.246**	**2.248**	**2**	**2.470**	**2.472**		**(224)**	**(224)**

La voce "Crediti commerciali non correnti e correnti" al netto del relativo fondo svalutazione è pari a 2.248 milioni di euro e presenta una variazione in diminuzione di 224 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

La voce "Clienti Ordinari" presenta un decremento di 18 milioni di euro, che, oltre alla normale dinamica degli incassi di periodo, è legato principalmente ai seguenti fattori: i) incremento dei crediti verso clienti ordinari legati alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro Riyadh (+50 milioni di euro); ii) decremento dei crediti verso clienti ordinari del settore trasporto su ferro in particolare per effetto di penali attive verso un fornitore di materiale rotabile (- 55 milioni di euro); iii) decremento dei crediti verso Imprese Ferroviarie Terze nazionali ed estere per l'utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria (-20 milioni di euro); iv) incremento dei crediti per il riaddebito dei costi sostenuti in relazione alle opere di disarmo presso lo Scalo Farini (+20 milioni di euro).

I "Crediti da Contratto di Servizio" presentano un decremento complessivo di 100 milioni di euro dovuto alla riduzione dei crediti verso le Regioni (-63 milioni di euro) per effetto della dinamica di andamento e di riequilibrio dei Contratti di Servizio, nonché all'incasso relativo al conguaglio del corrispettivo del Contratto di Servizio nei confronti del MEF di competenza 2018-2020 (-35 milioni di euro).

La riduzione dei "Crediti verso società del Gruppo" pari a 30 milioni di euro, è riferita principalmente alla variazione di perimetro di consolidamento quale effetto della cessione delle partecipazioni detenute da Anas Spa nelle società concessionarie, per la quale si rimanda al paragrafo 20 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione (-14 milioni di euro); nonché alla normale dinamica degli incassi di periodo riferita in particolar modo alle società Trenord e TPER (-16 milioni di euro).
Le "Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione", pari a 244 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. Il decremento di periodo (-64 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile all'incasso ricevuto dal MIT, a valere dei fondi del PNRR, per la fornitura dei nuovi treni ibridi Intercity (-31 milioni di euro), controbilanciato da maggiori crediti relativi a lavori di ciclica su treni in comodato d'uso a carico della regione (+4 milioni di euro), nonché alle opere realizzate su strade non in concessione per le quali si registra un decremento

rispetto all'esercizio precedente (-31 milioni di euro) dovuto alla regolazione dei contributi erogati a società concessionarie in attesa di rimborso da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, controbilanciato dalla produzione dell'esercizio su strade non in concessione (+10 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

	31.12.2025	31.12.2024	Variazioni
Nazionali	2.811	3.019	(208)
Paesi dell'area euro	280	279	1
Regno Unito	(8)	16	(24)
Altri paesi europei (UE non Euro)	32	25	7
Altri paesi europei non UE	9	24	(15)
Altri paesi	74	19	55
Totale	**3.198**	**3.382**	**(184)**

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti, comprensivi delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, per area geografica suddivisa per Settori di Business:

valori in milioni di euro

31.12.2025	Trasporto - Passeggeri	Trasporto - Internazionale Passeggeri	Trasporto - Merci	Infrastrutture - Ferrovie	Infrastrutture - Strade	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	1.496	2	334	968	417	539	(945)	2.811
Paesi dell'area euro	54	228	53	4	1	6	(66)	280
Regno Unito	2	(8)				3	(5)	(8)
Altri paesi europei (UE non Euro)	6		26					32
Altri paesi europei non UE	1		7	1				9
Altri paesi	1			13		60		74
Totale	**1.560**	**222**	**420**	**986**	**418**	**608**	**(1.016)**	**3.198**

valori in milioni di euro

31.12.2024	Trasporto - Passeggeri	Trasporto - Internazionale Passeggeri	Trasporto - Merci	Infrastrutture - Ferrovie	Infrastrutture - Strade	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	1.650		331	936	492	475	(865)	3.019
Paesi dell'area euro	89	194	58	4	1	8	(75)	279
Regno Unito	4	15				3	(6)	16
Altri paesi europei (UE non Euro)			25					25
Altri paesi europei non UE	14		8	2				24
Altri paesi			1	7		11		19
Totale	**1.757**	**209**	**423**	**949**	**493**	**497**	**(946)**	**3.382**

30. ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI (15.895 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo	1	3	4		4	4	1	(1)	
Crediti per IVA	6	77	83	6	91	97		(14)	(14)
MEF	6.390	2.790	9.180	3.990	3.652	7.642	2.400	(862)	1.538
MIT	2.225	998	3.223	2.440	540	2.980	(215)	458	243
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		21	21		18	18		3	3
Crediti verso Stato per contenziosi	407		407	463		463	(56)		(56)
Altre Amministrazioni dello Stato	63	746	809	177	711	888	(114)	35	(79)
Debitori diversi e ratei/risconti	37	2.338	2.375	35	2.076	2.111	2	262	264
Valore lordo altre attività	**9.129**	**6.973**	**16.102**	**7.111**	**7.092**	**14.203**	**2.018**	**(119)**	**1.899**
Fondo svalutazione	(11)	(196)	(207)	(9)	(195)	(204)	(2)	(1)	(3)
Totale altre attività	**9.118**	**6.777**	**15.895**	**7.102**	**6.897**	**13.999**	**2.016**	**(120)**	**1.896**

I crediti verso il MEF e verso il MIT, pari complessivamente a 12.403 milioni di euro, sono sostanzialmente legati:

- ai contributi a favore di RFI SpA (9.657 milioni di euro);
- ai contributi stanziati a favore di FS SpA relativamente al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin – TELT il cui saldo a dicembre 2025 è pari ad 2.199 milioni di euro;
- 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 (32 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 (456 milioni di euro), interamente riconosciuti nei precedenti esercizi, al netto della rilevazione nell'anno del reversal dell'attualizzazione sui contributi precedentemente iscritti;
- ai contributi a favore di Anas SpA, (55 milioni di euro), previsti dall'art. 4, punto 3 del DL n. 10 del 5 febbraio 2024 da erogare a partire dal 2032, a copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

Nella tabella seguente sono indicati i dettagli relativi alla movimentazione dei contributi complessivi:

valori in milioni di euro

Trasferimenti a favore del Gruppo FS	Valori al 31.12.2024	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2025
In conto esercizio:					
dal MEF	185	1.275	(1.282)		178
dal MIT	429	117	(273)	78	351
Totale in conto esercizio	**614**	**1.392**	**(1.555)**	**78**	**529**
In conto impianti:					
dal MEF	7.457	7.935	(6.390)		9.002
dal MIT	2.551	1.914	(1.593)		2.872
Totale in conto impianti	**10.008**	**9.849**	**(7.983)**	**-**	**11.874**
In conto capitale:					
dal MIT					
Totale trasferimenti a favore del Gruppo FS	**10.622**	**11.241**	**(9.538)**	**78**	**12.403**

Trasferimenti in conto esercizio

Nel corso del 2025 sono stati iscritti:

- crediti MEF inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", pari a 1.256 milioni di euro, stanziati a valere sul capitolo 1541 in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2025". Nel corso dell'esercizio i contributi risultano tutti incassati;
- crediti MEF a fronte del contributo previsto relativamente ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 per 16 milioni di euro;
- crediti MIT pari a 95 milioni di euro relativi al contributo Merci per il 2025;
- ulteriori crediti MEF per 14 milioni di euro, legati alle misure di contrasto dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 per effetto della rilevazione del reversal dell'attualizzazione sui contributi precedentemente iscritti;
- ulteriori crediti MIT 8 milioni di euro, relativi all'incentivo Ferrobonus da Decreto Interministeriale MIT-MEF del 30 agosto 2023, n. 134 "Ferrobonus", spettanti per l'esercizio in corso.

Trasferimenti in conto impianti

Nel 2025 sono stati iscritti:

- crediti verso il MEF, inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", per un importo pari a 7.935 milioni di euro destinati agli investimenti e alla manutenzione straordinaria per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, come stabilito dalla "Legge di bilancio" 2025, nonché dalla "Legge di stabilità" 2013, rifinanziata dalla "Legge di Stabilità 2015", dalla "Legge di Stabilità 2014" e dal D.L. 59/2021 (convertito con la Legge n.108/2021). La voce accoglie anche gli ulteriori stanziamenti previsti sul capitolo 7122 dai piani di gestione 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12,13, 15 e 16, 7561;
- Crediti verso il MIT in conto impianti per 1914 milioni di euro costituito principalmente dai lavori sulla linea ferroviaria Torino - Lione (615 milioni di euro), dal fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche DL76/2020 art.7 co.1 (970 milioni di euro) e dai lavori previsti dal capitolo 7518 per la linea AV/AC Milano-Genova – Terzo Valico dei Giovi (330 milioni di euro.

Nel corso dell'esercizio sono stati incassati 9.538 milioni di euro complessivi.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti iscritti come somme dovute dal MEF e MIT in forza del Contratto di Programma si riferiscono principalmente a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del passivo.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e altri" pari a 21 milioni di euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I crediti verso Stato per contenziosi legati alla manutenzione e costruzione delle strade, pari a 406 milioni di euro, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori sull'infrastruttura stradale ritenuto probabile e riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA. Il decremento, pari a 57 milioni di euro, è sostanzialmente dovuto all'aggiornamento della stima annua del contezioso.

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" si decrementa di 79 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente quale conseguenza sostanzialmente del decremento dei crediti verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (CSEA) (-36 milioni di euro), della riduzione dei crediti verso le regioni per contributi PNRR (-65 milioni di euro), nonché dell'incremento dei crediti nei confronti del Ministero dei Trasporti Greco (+ 30 milioni di euro) per l'effetto contrapposto dell'iscrizione dei corrispettivi per l'esercizio del contratto di servizio pubblico (+163 milioni di euro, comprensivi delle sottocompensazioni per gli esercizi precedenti), degli incassi di periodo (- 112 milioni di euro) e di riclassifiche di partite verso società non più pubbliche (-21 milioni di euro).

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" si è incrementata di 264 milioni di euro rispetto al 2024, essenzialmente a causa dei maggiori acconti a fornitori per lavori sulla rete ferroviaria e per la fornitura di nuovo materiale rotabile.

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

valori in milioni di euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazioni
Nazionali	15.770	13.765	2.005
Paesi dell'area euro	269	372	(103)
Regno Unito	1	18	(17)
Altri paesi europei (UE non Euro)	34	24	10
Altri paesi europei non UE	4	6	(2)
Altri paesi	19	18	1
Totale	**16.102**	**14.203**	**1.899**

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica suddivisa per Settori di Business:

valori in milioni di euro

31.12.2025	Trasporto - Passeggeri	Trasporto - Internazionale Passeggeri	Trasporto - Merci	Infrastrutture - Ferrovie	Infrastrutture - Strade	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	776		52	10.298	2.371	2.579	306	15.770
Paesi dell'area euro	6	379	44	80		28	268	269
Regno Unito		1						1
Altri paesi europei (UE non Euro)			25				(9)	34
Altri paesi europei non UE	8			3			7	4
Stati Uniti				5				5
Altri paesi						19		19
Totale	**790**	**380**	**121**	**10.386**	**2.371**	**2.626**	**572**	**16.102**

valori in milioni di euro

31.12.2024	Trasporto - Passeggeri	Trasporto - Internazionale Passeggeri	Trasporto - Merci	Infrastrutture - Ferrovie	Infrastrutture - Strade	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	823		76	8.864	2.418	2.147	(563)	13.765
Paesi dell'area euro		344	22	3		3		372
Regno Unito		18						18
Altri paesi europei (UE non Euro)	7		13	4				24
Altri paesi europei non UE			6					6
Altri paesi				4		14		18
Totale	**830**	**362**	**117**	**8.875**	**2.418**	**2.164**	**(563)**	**14.203**

31. RIMANENZE (2.530 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.136	2.008	128
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	3	3	
Immobili e terreni trading	600	612	(12)
Certificati bianchi	89	93	(4)
Valore lordo Rimanenze	**2.829**	**2.716**	**113**
Fondo svalutazione	(299)	(285)	(14)
Totale Rimanenze	**2.530**	**2.431**	**99**

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 128 milioni di euro, è stata generata principalmente dall'effetto congiunto dei seguenti fenomeni:

- decremento netto delle rimanenze (-32 milioni di euro) correlato a minori acquisti di materiali nel 2025, pari a 1.227 milioni di euro, rispetto al consumo degli stessi, pari a 1.259 milioni di euro;
- maggiore produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 162 milioni di euro, per la costruzione di cuori, deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche.

Il fondo svalutazione rimanenze, riferito principalmente a materie prime, materiali sussidiari e di consumo, ha registrato nel corso dell'esercizio un incremento di circa 13 milioni di euro, a fronte delle analisi effettuate sui materiali a bassa rotazione e/o obsoleti.

La voce "Immobili e terreni trading" si riferisce al valore dei beni immobili del Gruppo destinati alla vendita. La variazione netta in diminuzione di 12 milioni di euro è attribuibile principalmente alle vendite effettuate nelle aree di Gallarate, Napoli Campi Flegrei, Bologna Mascarella e altri asset minori principalmente riconducibili al patrimonio alloggiativo del gruppo.

La voce "Certificati bianchi", che presenta un decremento rispetto al precedente esercizio pari a 4 milioni di euro, rappresenta i titoli di efficienza energetica maturati dalle società del Gruppo alla data di bilancio a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti.

32. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI (1.911 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Depositi bancari e postali	1.503	850	653
Denaro e valori in cassa	89	108	(19)
Conti correnti di tesoreria	320	196	124
Valore lordo	**1.912**	**1.154**	**758**
Fondo svalutazione	(1)		(1)
Totale Disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti	**1.911**	**1.154**	**757**

L'incremento della voce, pari a 757 milioni di euro, è attribuibile principalmente all'incremento rilevato nel periodo corrente sui depositi bancari e postali per 653 milioni di euro, dovuta alla provvista finanziaria realizzata nel corso del 2025 e all'incremento sui conti correnti di tesoreria per 124 milioni di euro.

Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

33. CREDITI TRIBUTARI (111 MILIONI DI EURO)

I crediti tributari ammontano nel 2025 a 111 milioni di euro (95 milioni di euro nel 2024) e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti e a ritenute d'acconto estere. La variazione in aumento (+16 milioni di euro), è imputabile ai maggiori crediti per ritenute d'acconto maturati nell'esercizio.

34. PATRIMONIO NETTO DEL GRUPPO (41.599 MILIONI DI EURO)

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2025 e 2024 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 2025, interamente sottoscritto e versato dal socio unico MEF, risulta costituito da 31.062.952.307,00 azioni ordinarie del valore di 1 euro cadauna, per un totale di 31.063 milioni di euro.

Riserva Legale
La riserva legale, pari a 6.212 milioni di euro corrisponde al 20% del capitale sociale di cui all'art.2430 del codice civile.

Riserve diverse
La riserva di capitale, pari a 2 miliardi di euro, è stata costituita il 25 marzo 2024 in esecuzione della delibera dell'Assemblea straordinaria di FS del 29 novembre 2023, avente ad oggetto la riduzione volontaria del capitale sociale.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera
La riserva di conversione, negativa per 5 milioni di euro, riflette le variazioni intervenute ai tassi di cambio nel periodo rispetto all'esercizio precedente (-9 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 2025 il saldo è positivo per 37 milioni di euro (43 milioni di euro al 31 dicembre 2024), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al fair value degli strumenti di copertura alla data (con variazione negativa pari a 6 milioni di euro).

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti
La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2025 il saldo della riserva è negativo per 321 milioni di euro (-329 milioni di euro al 31 dicembre 2024).

Utili (Perdite) portati a nuovo
Il valore, positivo per 2.578 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.

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 (199 MILIONI DI EURO)

La tabella seguente fornisce un riepilogo dei dati economico-finanziari relativi a ciascuna controllata con partecipazioni di terzi significative per il Gruppo, al lordo delle eliminazioni infragruppo. Tali dati, quindi, coincidono con le informazioni inserite dalle stesse società nei propri bilanci.

valori in milioni di euro

	Intermodalidad de Levante SA	Terminal Alptransit Srl	Italcertifer SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	NETINERA Deutschaland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2025								
Non controlling interest (%)	49%	42%	44,33%	8,62%				
Attività correnti	49	7	25	108	624			
Attività non Correnti	702	34	4	1.610	797			
Passività correnti	(79)	(14)	(8)		(681)			
Passività non Correnti	(679)	(9)	(3)		(515)			
Attività nette	(7)	18	18	1.718	224			
Attività nette di pertinenza dei terzi	**16**	**8**	**8**	**148**	**9**	**10**		**199**
Ricavi	323		25		1.163			
Risultato del periodo	(12)	(1)	1	1	(1)			
Altre componenti del conto economico complessivo								
Totale Conto Economico Complessivo	(12)	(1)	1	1	(1)			
Risultato attribuibile ai terzi						**(5)**		**(5)**
Flusso di cassa netto da attività operativa	31	9	3	1	164			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento	(4)	(17)		(298)	(36)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(48)	4	(1)	298	(55)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	(21)	(4)	2	1	73			
Dividendi pagati ai terzi								

valori in milioni di euro

	Intermodalidad de Levante SA	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Intermodal SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	NETINERA Deutschaland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2024								
Non controlling interest (%)	49%	42%	46,72%	9,08%				
Attività correnti	74	9	66	10	496			
Attività non Correnti	716	17	62	1.410	806			
Passività correnti	(94)	(2)	(105)		(549)			
Passività non Correnti	(691)	(5)	(10)		(526)			
Attività nette	5	19	13	1.420	227			
Attività nette di pertinenza dei terzi	**3**	**20**	**6**	**129**	**12**	**20**		**190**
Ricavi	308		199		1.088			
Risultato del periodo	(32)	(1)	(6)	1	14			
Altre componenti del conto economico complessivo					2			
Totale Conto Economico Complessivo	(32)	(1)	(6)	1	16			
Risultato attribuibile ai terzi	**(15)**	**6**	**(3)**		**(1)**	**3**		**(10)**
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi								
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	32	(1)	1	(49)	47			
Dividendi pagati ai terzi								

Il valore al 31 dicembre 2025, pari a 199 milioni di euro, resta sostanzialmente invariato rispetto al 2024 (190 milioni di euro); le principali variazioni sono legate agli aumenti di capitale sociale e/o riserva soprapprezzo azioni riconducibili alla società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA (+18 milioni di euro) ed alla perdita di periodo (-5 milioni di euro).

36. FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE E A BREVE TERMINE (16.298 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	Valore contabile		
Finanziamenti a medio/lungo termine, al netto della quota corrente	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**Variazioni**
Prestiti obbligazionari	7.737	7.716	21
Finanziamenti da banche	3.777	1.939	1.838
Debiti verso altri finanziatori	10	3	7
Totale	**11.524**	**9.658**	**1.866**

valori in milioni di euro

	Valore contabile		
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**Variazioni**
Prestiti obbligazionari (breve termine)	1.276	1.598	(322)
Finanziamenti da banche (breve termine)	3.498	4.464	(966)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)		5	(5)
Totale	**4.774**	**6.067**	**(1.293)**
Totale Finanziamenti	**16.298**	**15.725**	**573**

La voce "Prestiti Obbligazionari" al 31 dicembre 2025 è composta da:

- tredici emissioni obbligazionarie (private placement), emesse dalla Capogruppo e sottoscritte interamente dalla società di diritto svizzero Eurofima SA, partecipata dalla stessa FS e destinati al finanziamento di materiale rotabile impiegato per pubblico servizio, per un valore nominale totale di 2.351 milioni di euro e un valore contabile (debito residuo + rateo interessi) in essere di 2.359 milioni di euro. Il rimborso di tali prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile per tutti i tredici prestiti obbligazionari. I titoli non 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 sottoscrittore. Si riportano i dettagli delle singole emissioni nella tabella che segue:

valori in milioni di euro

Serie EUROFIMA	Valuta	Data Emissione	Tasso di interesse Nominale	Importo emissione	Valore contabile al 31.12.2025	Data Scadenza
13	EUR	15/05/2006	Euribor 6 m + Spread	190	191	15/05/2026
14	EUR	15/05/2006	Euribor 6 m + Spread	100	100	15/05/2026
15	EUR	23/04/2007	Euribor 6 m + Spread	129	129	30/03/2027
16	EUR	19/04/2007	Euribor 6 m + Spread	116	116	15/05/2026
19	EUR	22/05/2007	Euribor 6 m + Spread	66	66	30/03/2027
27	EUR	19/12/2019	Euribor 6 m + Spread	200	201	10/10/2034
28	EUR	02/04/2020	Euribor 6 m + Spread	200	201	10/10/2034
29	EUR	30/06/2020	Euribor 6 m + Spread	200	201	20/05/2030
30	EUR	31/07/2020	Euribor 6 m + Spread	240	241	10/10/2034
31	EUR	19/04/2021	Euribor 6 m + Spread	250	251	23/04/2041
32	EUR	07/06/2022	Euribor 6 m + Spread	160	161	10/10/2034
33	EUR	16/06/2023	Euribor 6 m + Spread	100	100	16/06/2033
34	EUR	26/05/2025	Euribor 6 m + Spread	400	401	21/05/2040
		Totale		**2.351**	**2.359**	

- sedici 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 6.740 milioni di euro e un valore contabile (debito residuo + rateo interessi) in essere di 6.669 milioni di euro, di cui si riportano i dettagli nella tabella che segue.

In particolare: le Serie 10, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 25 sono green bond emessi nell'ambito del Green Bond Framework istituito da FS nel 2017 ed aggiornato nel 2022; le Serie 14, 18, 19, 23 e 24 sono collocamenti privati sottoscritti interamente dalla Banca Europea per gli Investimenti.

valori in milioni di euro

Serie EMTN	Valuta	Data Emissione	Importo emissione	Valore contabile al 31.12.2025	Tasso cedolare	Data Scadenza
5	EUR	25/07/2016	50	50	1,65%	25/07/2031
9	EUR	26/03/2018	200	202	Euribor 6M + 0,982%	26/03/2030
10	EUR	09/07/2019	700	704	1,13%	09/07/2026
11	EUR	07/08/2019	100	100	1,04%	07/08/2029
12	EUR	23/12/2019	140	140	Euribor 6M + 0,90%	23/12/2029
14*	EUR	31/07/2020	150	89	Euribor 6M + 1,23%	31/07/2032
15	EUR	04/12/2020	250	250	0,64%	04/12/2030
17	EUR	25/03/2021	1000	1001	0,38%	25/03/2028
18*	EUR	23/12/2021	350	294	Euribor 6M + 0,62%	23/12/2038
19*	EUR	20/07/2022	200	184	Euribor 6M + 1,35%	20/07/2039
20	EUR	14/09/2022	1100	1128	3,75%	14/04/2027
21	EUR	23/05/2023	600	613	4,13%	23/05/2029
22	EUR	23/05/2023	500	510	4,50%	23/05/2033
23	EUR	14/12/2023	500	501	Euribor 6M + 1,60%	14/12/2040
24*	EUR	04/12/2024	100	92	Euribor 6M + 1,15%	04/12/2036
25	EUR	24/06/2025	800	811	3,38%	24/06/2032
		Totale	**6.740**	**6.669**		

*profilo di rimborso amortizing.

Si precisa inoltre che la voce risulta decrementata per effetto della valutazione periodica del derivato di copertura FVH, che ha generato nel periodo un differenziale negativo pari a 15 milioni di euro.

Nel corso del 2025, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è decrementato di 301 milioni di euro, sostanzialmente per effetto dei rimborsi di periodo per 1.501 milioni di euro, a cui si è contrapposta la nuova emissione obbligazionaria a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) ed interamente sottoscritto dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) e sul Programma Eurofima, per un ammontare di 1.200 milioni di euro.

I finanziamenti da banche (quota a medio/lungo e quota a breve) registrano un incremento pari a 872 milioni di euro nel corso del 2025, dovuto principalmente all'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- nuove sottoscrizioni per 298 milioni di euro di cui: i) stipula di due nuovi contratti di finanziamento con ISP (+250 milioni di euro) con scadenza entro il 2031; ii) stipula di nuovi finanziamenti (+48 milioni di euro) da parte delle società estere destinati a sostenere gli investimenti in immobilizzazioni materiali;
- incremento della provvista a breve (+832 milioni di euro), legata alle esigenze di liquidità e operative del Gruppo;
- rimborsi del periodo (-380 milioni di euro), di cui 320 milioni relativo al Programma di Euro-Commercial Paper (ECP), 58 milioni di euro relativi alle quote capitale finanziate dalla BEI ed effettuati nel corso del 2025 e 2 milioni di euro relativi a finanziamenti bancari di società estere;
- incremento netto relativo alle operazioni di factoring da parte del Gruppo (+117 milioni di euro).

Si segnala, inoltre, che, in data 19 dicembre 2024, la Capogruppo ha sottoscritto un finanziamento quadriennale dell'importo di 2.000 milioni di euro con Intesa Sanpaolo, finalizzato alla copertura delle spese di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria e caratterizzato da finalità ESG. Tale finanziamento è divenuto operativo nell'esercizio 2025. L'operazione, aggiudicata tramite procedura competitiva, ha permesso la riclassificazione del debito da breve a medio/lungo termine, con la conseguente estensione della scadenza a gennaio 2029, rispetto al precedente finanziamento a breve di pari importo sottoscritto con Intesa Sanpaolo il 25 luglio 2023.

I debiti verso altri finanziatori aumentano, al netto della quota a breve, di 2 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incremento dei finanziamenti concessi da soci terzi.

Nel seguito viene riportato l'indebitamento finanziario netto, rispettivamente al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024, 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

		31.12.2025	31.12.2024	Variazione
A)	Disponibilità liquide	1.910	1.152	758
B)	Mezzi equivalenti e disponibilità liquide	2	1	1
C)	Altre attività finanziarie correnti	222	324	(102)
D)	**Liquidità (A + B + C)**	**2.134**	**1.477**	**657**
E)	Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente)	3.767	4.738	(971)
F)	Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.276	1.597	(321)
G)	**Indebitamento finanziario corrente (E+F)**	**5.043**	**6.335**	**(1.292)**
H)	**Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)**	**2.909**	**4.858**	**(1.949)**
I)	Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli strumenti di debito)	12.460	10.590	1.870
J)	Strumenti di debito			
K)	Debiti commerciali e altri debiti non correnti			
L)	**Indebitamento finanziario non corrente**	**12.460**	**10.590**	**1.870**
M)	Diritti concessori e Acconti per opere da realizzare	(2.241)	(1.583)	(658)
	di cui quota corrente	(3.011)	(2.716)	(295)
N)	**Totale indebitamento finanziario come da orientamento ESMA (H+L+M)**	**13.128**	**13.865**	**(737)**
O)	Crediti finanziari non correnti e titoli*	295	331	(36)
P)	**Totale indebitamento finanziario netto (N -O)**	**12.833**	**13.534**	**(701)**

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

			Effetti non monetari				
Voci del flusso di cassa generato/ (assorbito) da attività finanziaria	**31.12.2024**	**Effetto da Rendiconto finanziario**	**Variazione area**	**Effetti IFRS 16**	**Riserva CFH**	**Altro**	**31.12.2025**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(1.153)	(758)					(1.911)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	15.725	466				107	16.298
Variazione delle altre attività finanziarie	(689)	157	(3)		12	(12)	(535)
Variazione delle altre passività finanziarie	1.234	(345)		282		51	1.222
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	(1.583)	(627)				(31)	(2.241)
Totale	**13.534**	**(1.107)**	**(3)**	**282**	**12**	**115**	**12.833**

37. TFR E ALTRI BENEFICI AI DIPENDENTI (CLC) (534 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2025	2024
Valore attuale obbligazioni TFR	493	545
Valore attuale obbligazioni CLC	38	41
Valore attuale obbligazioni altri benefici definiti ai dip.ti	3	3
Totale valore attuale obbligazioni	**534**	**589**

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

valori in milioni di euro

	2025	2024
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	589	683
Service Costs	1	1
Interest cost (*)	18	20
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(8)	(1)
di cui da cambiamenti assunzioni demografiche		*(1)*
di cui da cambiamenti assunzioni finanziarie	*(6)*	*(1)*
di cui derivanti dall'esperienza	*(2)*	*1*
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(66)	(114)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**534**	**589**

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

valori in milioni di euro

	2025	2024
Tasso di attualizzazione TFR	3,09%	2,94%
Tasso di attualizzazione CLC	3,96%	3,38%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione TFR	2,00%	2,00%
Tasso di inflazione CLC	2,00%	2,00%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti TFR	3,37%	3,35%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti CLC	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,01%	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%	495	39	2
Tasso di inflazione -0,25%	486	36	2
Tasso di attualizzazione +0,25%	484	37	3
Tasso di attualizzazione -0,25%	497	38	1
Tasso di turnover + 1%	491		
Tasso di turnover - 1%	489		
Duration del piano	9	19	2
Erogazione 1° anno	99	4	
Erogazione 2° anno	28	4	
Erogazione 3° anno	56	4	3
Erogazione 4° anno	53	3	
Erogazione 5° anno	59	3	

38. FONDO PER RISCHI ED ONERI (1.547 MILIONI DI EURO)

La tabella seguente riporta le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio 2025 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	31.12.2024	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2025
Fondo imposte	11		(1)		10
Fondo contenzioso personale	82	63	(39)		106
Fondo contenzioso terzi	1.049	226	(117)	(176)	982
Fondo bonifiche	131	1	(16)		116
Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito	62				62
Incentivo all'esodo	22	19	(10)		31
Rischi contrattuali	159	71	(90)	(25)	115
Altri fondi diversi	292	30	(96)	(101)	125
Totale fondi rischi ed oneri	**1.808**	**410**	**(369)**	**(302)**	**1.547**
Di cui quota corrente	*101*	*11*	*(18)*	*(6)*	*88*
Di cui quota non corrente	*1.707*	*399*	*(351)*	*(296)*	*1.459*

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 106 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2025 sono pari a 63 milioni di euro; il fondo si è decrementato per gli utilizzi a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale (39 milioni di euro).

Il Fondo per contenzioso nei confronti dei terzi, che è pari a 982 milioni di euro, accoglie i probabili oneri a fronte di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori, nonché gli accantonamenti prudenziali di oneri relativi a probabili contestazioni da parte delle Regioni e dallo Stato in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei contratti di servizio. Tale fondo, in contropartita di voci diverse di conto economico e della voce crediti verso lo stato per contenziosi, come riflesso nella nota 30 "Altre attività correnti e non correnti", è stato nel corso dell'esercizio adeguato per circa 226 milioni di euro, utilizzato, a seguito della risoluzione di cause conclusesi con giudizio sfavorevole per il Gruppo e di riconoscimento di penali ai clienti e alle Regioni, per circa 117 milioni di euro, e rilasciato, per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere e per la favorevole conclusione di alcune cause, per circa 176 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 116 milioni di euro, è stato adeguato nel corso dell'esercizio per 1 milione di euro) ed utilizzato a copertura dei costi di bonifica sostenuti nell'esercizio per 16 milioni di euro.

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, ammonta a 62 milioni di euro ed è rimasto invariato rispetto al periodo precedente.

I fondi per rischi contrattuali e gli Altri fondi diversi, pari a circa 240 milioni di euro, includono tra gli altri, anche gli accantonamenti effettuati negli anni principalmente per manutenzioni, oneri officine, oneri legati agli immobili di trading, contenziosi con agenti e obblighi contrattuali. Nel corso del 2025, i suddetti fondi si sono incrementati per 101 milioni di euro, decrementati essenzialmente per effetto degli utilizzi a copertura di obblighi contrattuali (186 milioni di euro), e rilasciati a conto economico per minori esigenze legate a controversie pendenti e rischi di natura contrattuale (126 milioni di euro).

39. ACCONTI PER OPERE DA REALIZZARE NON CORRENTI E CORRENTI (1.849 MILIONI DI EURO)

Gli acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, pari complessivamente a 1.849 milioni di euro (quota corrente pari a 613 milioni di euro), si riferiscono alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA (al 31 dicembre 2024 la voce era pari a 1.832 milioni di euro, dei quali 609 milioni di euro correnti).

La voce accoglie principalmente acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L.178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vincolo di rendicontazione preventiva all'incasso. A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi ed interventi in corso di realizzazione, che hanno generato ribassi d'asta ed economie, in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti. La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 sospesi negli esercizi fino al 2016 (48 milioni di euro).

La variazione rispetto allo scorso esercizio, pari a 17 milioni di euro, è generata sostanzialmente dai nuovi acconti ricevuti al netto delle riclassifiche (867 milioni di euro), dall'incremento dei reversal di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione di periodo (-1 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 (-849 milioni di euro).

40. PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI (INCLUSI I DERIVATI) (1.223 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	14	3	17	15	3	18	(1)		(1)
Passività del leasing	778	235	1.013	778	254	1.032		(19)	(19)
Debiti verso lo Stato	127		127	128		128	(1)		(1)
Altre passività finanziarie	29	37	66	29	27	56		10	10
Totale passività finanziarie	**948**	**275**	**1.223**	**950**	**284**	**1.234**	**(2)**	**(9)**	**(11)**

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il fair value dei derivati passivi, qualificati come strumenti di copertura, che per il Gruppo si riferiscono, in base alla natura dei rischi coperti, a cash flow hedge e fair value hedge. A seguito della valutazione effettuata al 31 dicembre 2025, la voce ha subito un decremento pari a 1 milione di euro, riconducibile sostanzialmente all'andamento dei tassi nel periodo di riferimento.

La voce "Passività del leasing" è pari a 1.013 milioni di euro e presenta un decremento di 19 milioni di euro rispetto al precedente periodo di confronto. Per maggiori dettagli in merito, si rimanda all'apposito paragrafo "22. Diritti di utilizzo beni in leasing".

La voce "Debiti verso lo Stato" rappresenta il valore degli acconti incassati per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione e risulta sostanzialmente in linea rispetto al 2024.

L'incremento di 10 milioni di euro della voce "Altre passività finanziarie" è prevalentemente riconducibile al valore dei conti bancari per scoperti di conto corrente, legati alle operazioni di factoring del Gruppo.

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* a copertura del rischio di oscillazione dei tassi di interesse, dei tassi di cambio e dei prezzi delle *commodity*.
I dati di *input* utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.
Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor* 3mesi, la curva *Swap vs Euribor* 6mesi, i tassi di cambio *forward* EUR/GBP, e i future relativi al prezzo dell'energia elettrica italiana, nonché le *Credit Default Swap curve (CDS)* delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di *input* comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

41. DEBITI COMMERCIALI NON CORRENTI E CORRENTI (9.762 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	10	9.139	9.149	10	8.622	8.632		517	517
Acconti commerciali	70	312	382	69	199	268	1	113	114
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		198	198		198	198			
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione		33	33		33	33			
Totale debiti commerciali	**80**	**9.682**	**9.762**	**79**	**9.052**	**9.131**	**1**	**630**	**631**

L'incremento della voce "Debiti verso fornitori" (+517 milioni di euro) è dovuto principalmente ai seguenti fenomeni contrapposti:

- maggiori lavori effettuati nell'esercizio sulla rete AV-AC e tradizionale (+304 milioni di euro) e sulla rete stradale e autostradale (+210 milioni di euro);
- dinamica dei pagamenti nel business trasporto passeggeri, prevalentemente connessa all'effetto netto tra i pagamenti di periodo e i maggiori debiti per forniture di materiale rotabile, sia in ambito nazionale che internazionale (-52 milioni di euro), nonchè alla riduzione dei debiti nel trasporto passeggeri internazionale (-14 milioni di euro), in parte riconducibile alla cessazione delle attività operative della società Trenitalia c2c sul mercato inglese, parzialmente compensata dall'incremento dei debiti nel trasporto passeggeri su gomma (+22 milioni di euro);
- incremento dei debiti correlati ai maggiori costi operativi nel periodo, in particolare maggiori debiti verso istituti di vigilanza (+17 milioni di euro) e maggiori debiti relativi alla commessa Riyad (+14 milioni di euro).

La voce "Acconti commerciali" presenta un incremento rispetto all'esercizio precedente (+114 milioni di euro), legato sostanzialmente all'acquisto del materiale rotabile per servizi intercity con fondi PNRR (+125 milioni di euro), a cui si sono contrapposti decrementi relativi al business urbano (-14 milioni di euro).
La voce "Debiti commerciali" verso società del Gruppo è sostanzialmente in linea con il precedente periodo di confronto ed accoglie le posizioni debitorie verso le società consolidate con il metodo del patrimonio netto e, in particolare, verso le società Tper e Trenord per i biglietti di competenza venduti da Trenitalia.

42. ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI (9.031 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	1.642	4.656	6.298	1.718	2.450	4.168	(76)	2.206	2.130
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.		371	371	6	337	343	(6)	34	28
Debiti per IVA		13	13		7	7		6	6
Altri debiti verso società del Gruppo		99	99		7	7		92	92
Altri debiti e ratei/risconti passivi	125	2.125	2.250	120	1.959	2.079	5	166	171
Totale altre passività	**1.767**	**7.264**	**9.031**	**1.844**	**4.760**	**6.604**	**(77)**	**2.504**	**2.427**

Gli "Acconti per contributi" sono principalmente legati:

- agli stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas, pari a 2.199 milioni di euro, come già descritto nel paragrafo relativo alle "Altre Attività correnti e non correnti" a cui si rimanda;
- agli acconti iscritti da RFI SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, destinati agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale, pari a 3.846 milioni di euro;
- agli acconti iscritti da Trenitalia SpA a fronte di contributi in conto esercizio di cui al D.L. Rilancio pari a 175 milioni e 45 milioni di euro in conto impianti in relazione bandi europei CEF Transport 2023 per l'installazione dell'ERTMS a bordo treno

delle flotte AV, CEF Transport 2024 per la flotta ETR500-600; CEF Transport per installazione dell'ERTMS a bordo treni POP;
- agli acconti iscritti da GS Rail SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MIT) per il per il Programma "Grandi Stazioni" e per gli interventi di riqualificazione, sicurezza e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie e per il potenziamento dell'interscambio tra il sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto pari a 28 milioni di euro.

Nella tabella seguente sono dettagliati i movimenti relativi agli acconti per contributi del Gruppo FS:

valori in milioni di euro

	31.12.2024	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2025
Acconti per contributi:					
- MEF	149	7.935	(7.712)	(279)	93
- MIT	3.195	1.914	(683)	(5)	4.421
- FESR		186	(186)	(1)	(1)
- TEN	54	10	(14)		49
- PNRR	97	2.914	(1.953)		1.058
- Altri	673	504	(577)	77	677
Totale acconti per contributi	**4.168**	**13.463**	**(11.126)**	**(208)**	**6.298**

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIT includono i nuovi crediti per contributi stanziati nell'anno, che trovano corrispondenza nel paragrafo "Altre attività correnti e non correnti" e "Attività finanziarie".

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli "Immobili, impianti e macchinari", nelle "Attività Immateriali" e nelle "Partecipazioni", paragrafi ai quali si rimanda per un maggiore dettaglio.

Le "altre variazioni" si riferiscono principalmente all'aumento di capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, come meglio descritto nelle "Partecipazioni" (-279 milioni di euro), ed ai maggiori Contributi Covid incassati dalle Regioni rispetto a quanto inizialmente stimato (+77 milioni di euro).

La voce "Altri debiti e ratei e risconti passivi" pari a 2.250 milioni di euro accoglie debiti verso il personale (566 milioni), depositi cauzionali (128 milioni di euro), debiti verso società concessionarie (205 milioni di euro), debiti verso l'Erario (155 milioni di euro), ratei e risconti (203 milioni di euro), acconti per lavori su strade non in concessione (113 milioni di euro), maggiori anticipi ricevuti sul mercato tedesco, rispetto al servizio reso al 31 dicembre 2025 (100 milioni di euro) e altri debiti diversi (782 milioni di euro).

43. DEBITI PER IMPOSTE SUL REDDITO (16 MILIONI DI EURO)

Il saldo dell'esercizio, pari a 16 milioni di euro (20 milioni di euro al 31 dicembre 2024), accoglie per 11 milioni di euro le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale e delle altre non rientranti, per IRES e IRAP, e per 5 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 di cambio e di oscillazione del prezzo delle commodity.

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 i potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica e sui valori patrimoniali del Gruppo stesso.

Si riporta di seguito la classificazione delle attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS 9:

valori in milioni di euro

	2025	2024
Crediti commerciali al costo ammortizzato	2.248	2.472
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	1.911	1.154
Altre attività al costo ammortizzato	15.792	13.883
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	4.091	3.415
Altre attività finanziarie:	*575*	*714*
- Al costo ammortizzato	*514*	*644*
- Derivati attivi al FVOCI	*18*	*33*
- Altre attività valutate al FVTPL	*43*	*37*
Totale attività finanziarie (*)	**24.617**	**21.638**
Finanziamenti al costo ammortizzato	16.298	15.725
Debiti commerciali al costo ammortizzato	9.763	9.131
Altre passività al costo ammortizzato	8.863	6.441
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato	1.849	1.832
Altre passività finanziarie:	1.223	1.234
- Al costo ammortizzato	*1.206*	*1.216*
- Derivati passivi al FVOCI	*3*	*3*
- Derivati passivi al FVTPL	*14*	*15*
Totale passività finanziarie (*)	**37.996**	**34.363**

(*) 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 2025 e al 31 dicembre 2024, 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

	31.12.2025				
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del Gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	747	1.437		64	2.248
Altre attività correnti e non correnti	13.533	2.141		4	15.678
Attività finanziarie correnti e non correnti	4.166	320	140		4.626
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			1.822		1.822
Totale attività finanziarie (*)	**18.446**	**3.898**	**1.962**	**68**	**24.374**

(*) 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

	31.12.2024				
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del Gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	851	1.562		59	2.472
Altre attività correnti e non correnti	11.909	1.894		4	13.807
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.499	427	175		4.101
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			1.046		1.046
Totale attività finanziarie (*)	**16.259**	**3.883**	**1.221**	**63**	**21.426**

(*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2025 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in milioni di euro

	31.12.2025					
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	17.734	56	37	286	741	18.854
Fondo Svalutazione	(105)			(3)	(300)	(408)
Pubblica Amministrazione (netto)	**17.629**	**56**	**37**	**283**	**441**	**18.446**
Clienti terzi (lordo)	3.529	242	139	268	786	4.964
Fondo Svalutazione	(52)	(6)	(31)	(244)	(733)	(1.066)
Clienti terzi (netto)	**3.477**	**236**	**108**	**24**	**53**	**3.898**
Istituti finanziari (lordo)	1.944	12	5		1	1.962
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
Istituti finanziari (netto)	**1.944**	**12**	**5**	**-**	**1**	**1.962**
Società del gruppo (lordo)	64	3			1	68
Fondo Svalutazione						
Società del Gruppo (netto)	**64**	**3**	**-**	**-**	**1**	**68**
Totale attività finanziarie	**23.114**	**307**	**150**	**307**	**496**	**24.374**

valori in milioni di euro

31.12.2024						
	Scaduti da					
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione (lordo)	15.401	112	25	283	806	16.627
Fondo Svalutazione	(98)			(5)	(265)	(368)
Pubblica Amministrazione (netto)	**15.303**	**112**	**25**	**278**	**541**	**16.259**
Clienti terzi (lordo)	3.573	416	37	109	798	4.933
Fondo Svalutazione	(46)	(209)	(18)	(28)	(749)	(1.050)
Clienti terzi (netto)	**3.527**	**207**	**19**	**81**	**49**	**3.883**
Istituti finanziari (lordo)	1.188	26	6		1	1.221
Fondo Svalutazione						
Istituti finanziari	**1.188**	**26**	**6**	**-**	**1**	**1.221**
Società del gruppo (lordo)	56	6			1	63
Fondo Svalutazione						
Società del Gruppo (netto)	**56**	**6**	**-**	**-**	**1**	**63**
Totale attività finanziarie	**20.074**	**351**	**50**	**359**	**592**	**21.426**

L'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito è stata riclassificata per classe di rischio al 31 dicembre 2025, così come determinato dall'agenzia di rating Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in milioni di euro

31.12.2025					
	FVTPL	**FVOCI**	**Costo Ammortizzato**		
		12-months expected credit losses	**12-months expected credit losses**	**Lifetime - not impaired**	**Lifetime - impaired**
da AAA a BBB-		16	6.629	14.158	709
da BB a BB+			2.313	124	68
da B a CCC	1		242	1.028	498
da CC a C			8		46
D			9		
Valori Contabili Lordi	**1**	**16**	**9.201**	**15.310**	**1.321**
Fondo Svalutazione			(29)	(392)	(1.054)
Valore Netto	**1**	**16**	**9.172**	**14.918**	**267**

valori in milioni di euro

31.12.2024					
	FVTPL	**FVOCI**	**Costo Ammortizzato**		
		12-months expected credit losses	**12-months expected credit losses**	**Lifetime - not impaired**	**Lifetime - impaired**
da AAA a BBB-		33	5.460	12.487	625
da BB a BB+	1		2.477	114	108
da B a CCC			106	857	507
da CC a C					70
Valori Contabili Lordi	**1**	**33**	**8.043**	**13.458**	**1.310**
Fondo Svalutazione			(22)	(385)	(1.012)
Valore Netto	**1**	**33**	**8.021**	**13.073**	**298**

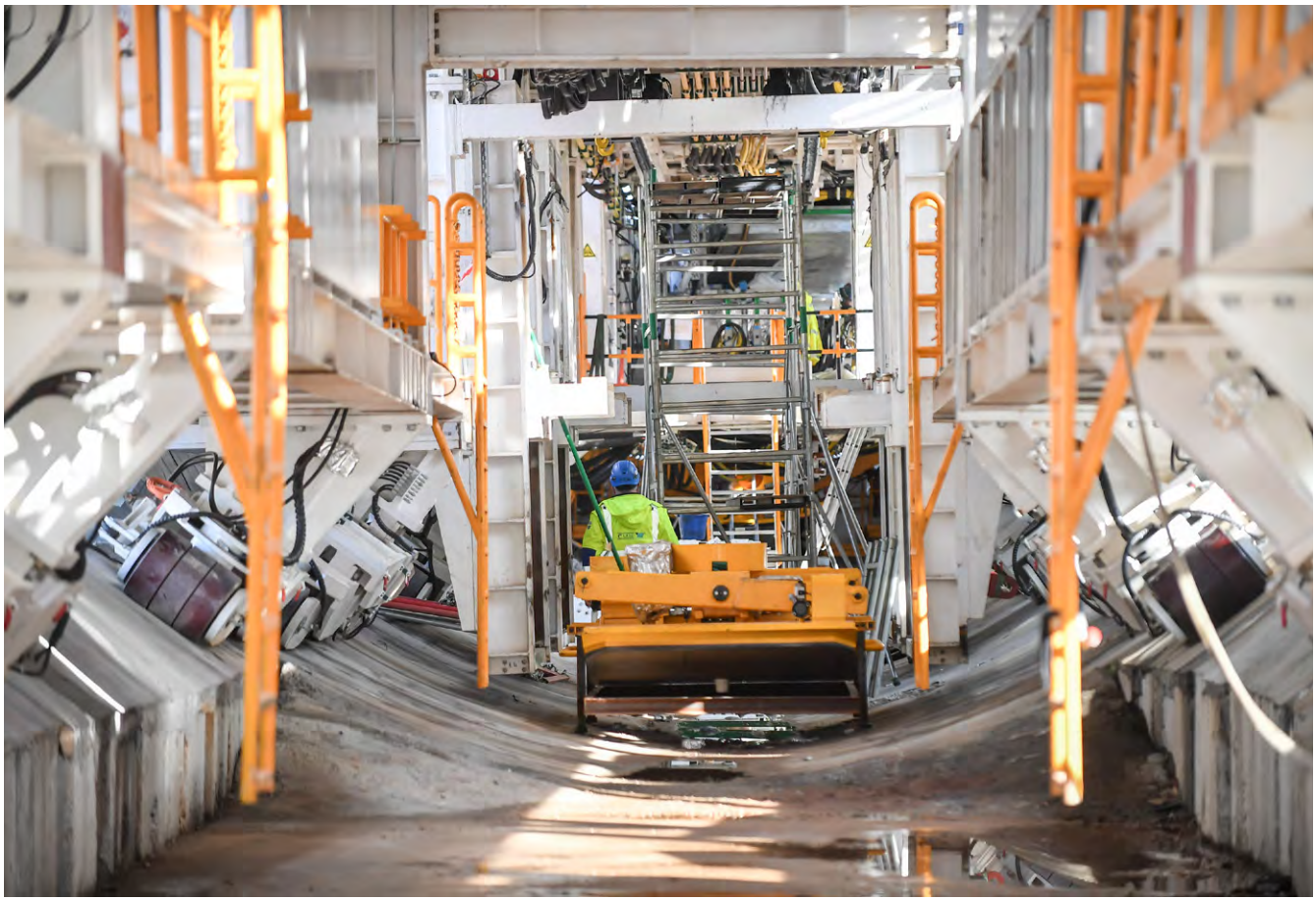
I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito.

valori in milioni di euro

	31.12.2025			
	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime-impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2025	**22**	**385**	**1.012**	**1.419**
Rivalutazione/Svalutazione netta del fondo svalutazione	8	24	58	90
Attività finanziarie rimborsate	(1)	(3)	(3)	(7)
Nuove attività acquisite		3	2	5
Utilizzo fondo		(17)	(15)	(32)
Saldo al 31 dicembre 2025	**29**	**392**	**1.054**	**1.475**

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance & Investor Relations di Holding, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.
La Capogruppo adotta tecniche di asset liability management nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo.
Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo ha in essere una linea di credito (cd. "Sustainability linked Back-up Facility") dell'importo di euro 3,5 miliardi, con una finalità "general purpose" concessa a FS su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") con scadenza a giugno 2027. Inoltre, ha in essere un programma di Euro-Commercial Paper per un plafond massimo di euro 2 miliardi. Il Gruppo ha inoltre a disposizione varie linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.



Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024, indicate al lordo degli interessi da versare:

valori in milioni di euro

31 dicembre 2025	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	605	805	1.604	3.268	4.278	10.560
Finanziamenti da banche	3.140	431	511	3.308	271	7.661
Altri finanziamenti			8		3	11
Passività finanziarie	35	5		29	124	193
Passività del leasing	112	159	159	337	322	1.089
Debiti finanziari non derivati	**3.892**	**1.400**	**2.282**	**6.942**	**4.998**	**19.514**
Debiti commerciali	**4.563**	**5.148**	**29**	**21**	**2**	**9.763**
Interest rate swap di copertura	6	2	6	2		16
COLLAR di copertura						
Debiti finanziari derivati	**6**	**2**	**6**	**2**	**-**	**16**
Totale passività finanziarie	**8.461**	**6.550**	**2.317**	**6.965**	**5.000**	**29.293**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2024	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	1.205	537	1.369	3.849	3.617	10.577
Finanziamenti da banche	4.260	255	493	1.427	180	6.615
Altri finanziamenti	(5)	5		1	3	4
Passività finanziarie	26	3	2		124	155
Passività del leasing	74	171	177	372	346	1.140
Debiti finanziari non derivati	**5.560**	**971**	**2.041**	**5.649**	**4.270**	**18.491**
Debiti commerciali	**4.307**	**4.745**	**76**	**1**	**2**	**9.131**
Debiti finanziari derivati	**(15)**	**(7)**	**(5)**	**(4)**	**-**	**(31)**
Totale passività finanziarie	**9.852**	**5.709**	**2.112**	**5.646**	**4.272**	**27.591**

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2025	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.013	1.271	4.133	3.609
Finanziamenti da banche	7.275	3.491	3.526	258
Debiti verso altri finanziatori	10		7	3
Passività finanziarie	193	34	36	123
Passività del leasing	1.013	254	456	303
Debiti finanziari non derivati	**17.504**	**5.050**	**8.158**	**4.296**
Debiti commerciali	**9.763**	**9.711**	**50**	**2**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2024	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.314	1.492	4.669	3.153
Finanziamenti da banche	6.403	4.456	1.777	170
Debiti verso altri finanziatori	8	6		2
Passività finanziarie	184	29	31	124
Passività del leasing	1.032	228	499	305
Debiti finanziari non derivati	**16.941**	**6.211**	**6.976**	**3.754**
Debiti commerciali	**9.131**	**9.052**	**77**	**2**

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, dei prezzi delle commodity 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, dei prezzi delle commodity e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia, RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche policy di gestione del rischio approvate dai rispettivi CDA in coordinamento con la Holding Fs.
Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di business proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle policy adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.
In attuazione delle suddette policy, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "plain vanilla" quali, tra gli altri, interest rate swap, interest rate collar ed interest rate cap.
Il Gruppo potrebbe inoltre essere esposto al rischio di variazione del fair value, legato all'oscillazione dei tassi di interesse, di strumenti finanziari iscritti in bilancio. A tal fine il Gruppo ha in essere delle coperture attraverso Interest Rate Swap finalizzati all'ottimizzazione e al bilanciamento dei portafogli di attività e passività finanziarie.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	10.686	11.864	3.533	856	4.366	3.109
Tasso fisso	6.818	7.650	1.759	1.426	2.576	1.889
Saldo al 31 dicembre 2025	**17.504**	**19.514**	**5.292**	**2.282**	**6.942**	**4.998**
Tasso variabile	9.618	10.600	4.494	1.039	2.184	2.883
Tasso fisso	7.323	7.891	2.037	1.002	3.465	1.387
Saldo al 31 dicembre 2024	**16.941**	**18.491**	**6.531**	**2.041**	**5.649**	**4.270**

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.

	31.12.2025	31.12.2024
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	61%	57%
Tasso fisso	39%	43%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	48%	44%
Tasso fisso	52%	56%

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 2025.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	38	(38)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(12)	12
Totale	**26**	**(26)**

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 2025 sul fair value degli strumenti derivati di copertura:

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	15	(15)
Totale	**15**	**(15)**

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

valori in milioni di euro

	31.12.2025	31.12.2024
Variazione di valore, dall'inizio della copertura, relativa alla componente di rischio iscritta in hedge accounting	16	28
Variazione del valore dell'elemento coperto utilizzata per determinare l'inefficacia della copertura	16	28

Le potenziali fonti di inefficacia delle relazioni di copertura dei flussi finanziari per il Gruppo possono derivare da un potenziale disallineamento delle caratteristiche dello strumento di copertura da quello dell'elemento coperto o dall'effetto della componente rischio di credito sulle variazioni di valore dello strumento di copertura e dell'elemento coperto.
In ogni caso non si rileva inefficacia delle relazioni di copertura in essere o scadute nell'anno 2025 sia in cash flow hedge che in fair value hedge.

Rischio di cambio

Il Gruppo è principalmente attivo nel mercato italiano ed è pertanto esposto solo limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera relative sostanzialmente a contratti stipulati da FS Engineering (già Italferr).
FS Italiane ha concesso a FS Group Advisory (già Trenitalia UK), società controllata da Trenitalia, un prestito intercompany di ammontare nominale pari a 60 milioni di sterline. A fronte dell'esposizione intercompany di FS verso FS Group Advisory (già Trenitalia UK), sono stati stipulati dei currency forward a copertura del rischio di cambio.

Rischio di oscillazione del prezzo delle commodity

Il Gruppo FS, in virtù dell'operatività delle proprie controllate, è esposta principalmente al rischio di oscillazione dei prezzi della materia prima energia e residualmente al rischio di oscillazione di altre commodity, tra cui il gasolio. In virtù di tale esposizione al rischio le società principalmente esposte, tra cui Trenitalia, Busitalia Sita Nord e RFI, hanno delle policy di gestione del rischio legato all'energia elettrica.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. Il Gruppo FS si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

45. PASSIVITÀ ED ATTIVITÀ POTENZIALI

Il Gruppo FS è parte in procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Oltre ai fondi rischi stanziati in bilancio, è possibile che in futuro il Gruppo possa sostenere altre passività allo stato valutate come improbabili e/o non quantificabili. Nel seguito sono riportate le principali attività e passività potenziali.

Anas e MINT/Alessandro Patanè Consulting. In data 15 novembre 2019 la Alessandro Patanè Consulting ha notificato un atto di citazione nei confronti del Ministero dell'Interno ed Anas per indebito utilizzo del software di gestione del sistema Vergilius, illegittimamente – secondo controparte – ottenuto da Autostrade, richiedendo la condanna al pagamento di 21 milioni di euro e/o a quanto sarà ritenuto di giustizia. Anas si è costituita chiamando in causa Autostrade SpA e Autostrade Tech SpA, le quali hanno contestato a loro volta le domande di Patanè. L'attore, nel corso del 2020, ha modificato il petitum a 396 milioni di euro oltre accessori. Con provvedimento del 4 dicembre 2025 il Tribunale di Roma ha dato atto della intervenuta dichiarazione della liquidazione giudiziale della parte attrice Alessandro Patanè Srl ed ha così dichiarato l'interruzione del giudizio. Con atto depositato il 2 febbraio 2026, il Sig. Alessandro Patanè ha chiesto la riassunzione in proprio del giudizio già instaurato dalla Alessandro Patanè Srl, oggi in liquidazione, rivendicando la propria legittimazione attiva.

Anas/Consorzio As.co.sa. La pretesa del Consorzio As.co.sa concerne la richiesta di condanna di Anas al rimborso degli indennizzi dallo stesso anticipati in favore dei soggetti espropriati, nonché l'accertamento dell'avvenuta risoluzione per grave inadempimento della società alla Convenzione stipulata nel 1981.
Con sentenza n. 11464/2013, il Tribunale di Napoli dichiarava la risoluzione della Convenzione e il rigetto dell'eccezione di compensazione condannando Anas al pagamento, a vario titolo, di circa 13 milioni di euro, già corrisposti in sede di esecuzione. Anas proponeva, dunque, appello dinanzi alla Corte di Appello di Napoli che, con sentenza n. 2996/2017, lo accoglieva solo parzialmente, confermando, tuttavia, l'avvenuta risoluzione della Convenzione, il rigetto dell'eccezione di compensazione e la condanna di Anas al risarcimento dei danni subiti da As.co.sa. La suddetta sentenza è stata impugnata dinanzi alla Corte di Cassazione con riferimento alla legittimità della risoluzione contrattuale della Convenzione del 1981, nonché alla fondatezza delle eccezioni di compensazione reiterate da Anas.
Con ordinanza interlocutoria del 2 febbraio 2024, la Corte di Cassazione, nel sollecitare la definizione bonaria della controversia, ha disposto un primo rinvio della causa onde riscontrare lo stato delle trattative, a fronte della quale è stato avviato un tavolo trilaterale di confronto per valutare la possibilità di raggiungere un accordo transattivo. Le trattative tra le parti sono tuttora pendenti.
Quanto al contenzioso in Cassazione, il giudizio è stato definito con sentenza n. 22335/2025, pubblicata il 2 agosto 2025, con la quale il ricorso proposto da Anas è stato dichiarato inammissibile con conseguente condanna di quest'ultima al pagamento delle spese di lite. Per completezza si segnala che in relazione alla medesima vicenda pendono dinanzi al Tribunale di Napoli altri giudizi promossi da As.co.sa contro Anas (RG nn. 4004/2016, 4097/2019, 19677/2019)

attualmente ancora sospesi in quanto pregiudizialmente connessi con il giudizio di Cassazione. In particolare, con atto di citazione del 5 luglio 2019 (Trib. Civ. Napoli, RG n. 19677/2019), As.co.sa ha convenuto in giudizio Anas formulando domanda di restituzione del valore venale dell'opera realizzata (Bretella stradale di collegamento tra l'Asse mediano e l'Asse di supporto delle A.S.I.) ex art. 1458 c.c., pari a 246,6 milioni di euro, ciò sulla scorta dell'accertamento giudiziale della risoluzione per grave inadempimento della Convenzione, di cui al giudizio in Cassazione. Il giudizio, dapprima sospeso con provvedimento del 2 novembre 2022 sino all'esito del giudizio di Cassazione formulato avverso la sentenza della Corte di Appello di Napoli n. 2996/2017, è stato riassunto da As.co.sa con ricorso e, nell'udienza del 26 febbraio 2026 l'Avvocatura dello Stato, per conto della PCM, ha richiesto rinvio essendo *"pendenti tra le parti trattative di bonario componimento"*: il Consorzio ed Anas hanno aderito e la causa è stata rinviata al 9 luglio 2026 per ammissione dei mezzi istruttori.

Anas/NBI SpA. Il contenzioso ha ad oggetto le riserve (n. 24), iscritte da NBI SpA (in ati con Impresa SpA ed Ellemme Impianti SpA), sui documenti contabili afferenti all'appalto avente ad oggetto i lavori di costruzione della Variante alla SS 145 Sorrentina tra i km 11+600 e il km 14+000. NBI ha convenuto Anas dinanzi al Tribunale di Napoli al fine di sentirla condannare al pagamento dell'importo di 81,5 milioni di euro per le riserve oltre interessi. Con sentenza n. 7881/2019 il Tribunale di Napoli ha condannato Anas al pagamento di 5,3 milioni di euro oltre rivalutazione e interessi. La sorte è stata pagata da Anas nell'ottobre del 2019 con riserva di ripetizione in caso di esito favorevole del giudizio di gravame. Con atto di appello, Anas ha impugnato la predetta sentenza chiedendone la riforma integrale. NBI dal canto suo ha proposto appello incidentale domandando la condanna di Anas al pagamento dell'importo di 81,1 milioni di euro. La causa, dapprima trattenuta in decisione all'udienza del 6 aprile 2023, è stata poi rinviata nuovamente per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 6 settembre 2024 e, successivamente, rinviata ulteriormente al'8 settembre 2026.

Anas/Consorzio Edilmaco. Con atto di citazione, notificato il 14 dicembre 2021, il Consorzio Edilmaco ha convenuto in giudizio Anas per le riserve dalla 1 alla 34, iscritte negli atti contabili relativi al contratto d'appalto del 19 dicembre 2017 per lavori di completamento e ottimizzazione della Torino-Milano con la viabilità locale mediante interconnessione tra ss32 ticinese e sp299 tangenziale di Novara lotto 0 e lotto 1, e per l'accertamento della maggior durata del contratto e la liquidazione del danno asseritamente patito, per un petitum di 48,4 milioni di euro. Con sentenza n. 13293/2024 del 25 giugno 2024, il Tribunale di Roma ha condannato Anas al pagamento, in favore del Consorzio Edilmaco, della complessiva somma di 2,8 milioni di euro oltre interessi legali ed alla refusione della metà delle spese di lite e di CTU. Con atto di citazione in appello Edilmaco ha impugnato la suddetta sentenza domandando alla Corte di Appello di Roma (giudizio RG 1302/2025) la riforma della sentenza del Tribunale e la condanna di Anas al pagamento del complessivo importo di 38,4 milioni di euro. L'udienza di prima comparizione è fissata per il 13 luglio 2026.

Anas e Regione Campania/Consorzio CO.GE. RI. Il contenzioso ha ad oggetto il ricorso proposto da CO.GE.RI. per l'accertamento e la condanna della Regione Campania e di Anas in merito al silenzio serbato da entrambe sulla diffida notificata il 4 aprile 2024 in cui si chiedeva di dare attuazione alla pronuncia della Corte di Appello di Napoli n. 3833/2023. La suddetta sentenza ha disposto che la Convenzione di concessione di cui CO.GE.RI. era titolare, per i lavori di progettazione e realizzazione della bretella di raccordo Circumvallazione esterna di Napoli – Asse mediano – Asse di supporto A.S.I. e raccordo in galleria tra la rotonda di Arzano e lo svincolo di Miano, fosse cessata "ope legis" a far data dall'entrata in vigore dell'art. 52 comma 49 della legge 448/01 (1.1.2002). CO.GE.RI. con atto di diffida del 4 aprile 2024 ha richiesto ad Anas, in riferimento ai lavori suindicati, l'acquisizione e la gestione di tutti gli espropri e delle relative vertenze giudiziarie (con relativi oneri processuali) incluso il pagamento diretto degli indennizzi ancora dovuti alle ditte che il CO.GE.RI. ha espropriato in nome e per conto dell'Ente Concedente. Nell'ambito del giudizio dinanzi al Tar si sono costituite sia la Regione Campania sia Anas, eccependo il difetto di giurisdizione del Giudice Amministrativo, in luogo del Giudice ordinario, ed in ogni caso concludendo per il rigetto delle domande proposte. Alla luce di quanto eccepito dalle resistenti, il Consorzio CO.GE.RI. in data 21 ottobre 2024 ha notificato ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione ex art. 41 c.p.c. La Corte di Cassazione a Sezioni Unite, con ordinanza n. 19189 del 12 luglio 2025, ha dichiarato la giurisdizione del Giudice Ordinario. Con successivo atto di citazione del 12 novembre 2025 CO.GE.RI. ha pertanto riassunto il giudizio innanzi al G.O. con citazione all'udienza del 12 maggio 2026 proponendo le medesime domande proposte dinanzi al Tar.

Trenitalia/CAF Italia Srl. Trenitalia è stata citata innanzi al Tribunale di Roma (giudizio civile RG n. 43504/2022) per la condanna a titolo di responsabilità da "contatto sociale qualificato", riferito alla gara GU UE n. 2018/S 048-106383 del 9 marzo 2018, quantificato in risarcimento danni subiti a titolo di lucro cessante e danno emergente per una somma non inferiore a

complessivi 24,8 milioni di euro. Il Giudice, in data 17 gennaio 2024, ha accolto la richiesta di ammissione dei mezzi istruttori. Il Tribunale di Roma ha disposto la fissazione dell'udienza del 5 febbraio 2026 per l'assunzione della prova testimoniale diretta e l'udienza del 14 ottobre 2026 per l'assunzione della prova testimoniale contraria.

Trenitalia - Procedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. L'AGCM, in data 2 dicembre 2025, ha avviato un procedimento sanzionatorio (PS/13019) nei confronti di Trenitalia, contestando l'attuazione di una pratica commerciale scorretta in violazione del Codice del Consumo (i.e. articoli 20, 24 e 25, lett. d) del D. Lgs. n. 206/2005), con particolare riferimento alla procedura di attestazione di rinuncia al viaggio, quale onere – non previsto dalla normativa di riferimento – richiesto al passeggero ai fini dell'ottenimento del rimborso del prezzo del biglietto, spettante ai sensi dell'art. 18 del Regolamento (UE) 782/2021. Laddove Trenitalia non riuscisse a chiudere il procedimento mediante la presentazione di impegni volti a rimuovere le criticità riscontrate, l'AGCM potrebbe accertare l'eventuale violazione da parte di Trenitalia ed irrogarle una sanzione amministrativa pecuniaria pari ad un massimo di 10 milioni di euro, oltre ad imporle eventuali misure di ripristino. La conclusione del procedimento è al momento prevista il 30 giugno 2026.

FS/FSE: ricorsi per l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato n. 6983/2024

1. **Arriva Italia Srl/Co.Tr.A.P./Ferrotramviaria vs FS/FSE/MIT.** In data 12 febbraio 2025 Arriva Italia Srl, Co.Tr.A.P. e Ferrotramviaria hanno notificato ricorso ex artt. 112 e 114 c.p.a. per l'ottemperanza della sentenza n. 6983/2024 del Consiglio di Stato emessa in data 5 agosto 2024. Con la citata sentenza il Consiglio di Stato, accogliendo l'appello proposto da Arriva, Co.Tr.A.P. e Ferrotramviaria, ha disposto l'annullamento del Decreto del MIT del 4 agosto 2016 dove individuava in FS il soggetto cui trasferire la partecipazione di FSE, previa disapplicazione della L. n. 208/2015 in cui era previsto lo stanziamento di 70 milioni di euro in favore di FSE. Le ricorrenti hanno dunque chiesto al Consiglio di Stato di ordinare: (i) a FS e al MIT di procedere, entro 30 giorni dalla pubblicazione della sentenza, al trasferimento della partecipazione di FSE al MIT, e (ii) a FSE di procedere al pagamento in favore di FS del debito finanziario per il Finanziamento Ponte e per la Linea di Credito oltre interessi. È stata richiesta anche una sanzione giornaliera per ritardi e la nomina di un Commissario ad Acta in caso di persistente inadempimento. È stata disposta dal Consiglio di Stato la trattazione congiunta del presente ricorso con quello di ANAV (già illustrato in Relazione sulla Gestione al paragrafo Altre informazioni). Successivamente, con ordinanza n. 990/2026 del 6 febbraio 2026, il Consiglio di Stato ha rimesso alla Corte di Giustizia UE una questione pregiudiziale ex art. 267 TFUE volta a chiarire l'interazione tra la disciplina sugli Aiuti di Stato (artt. 107 e 108 TFUE) e gli strumenti di regolazione della crisi d'impresa previsti dal Codice della crisi (artt. 40 ss. D.Lgs. 14/2019), a cui nel frattempo FSE ha fatto ricorso, con particolare riferimento:
   - alla compatibilità tra obbligo di recupero dell'aiuto illegale e accesso del beneficiario (FSE) a procedure di crisi o insolvenza, alla luce della sentenza CGUE del 14 dicembre 2019, causa C-385/18;
   - alla compatibilità con il diritto UE di un accordo di ristrutturazione omologato dal Tribunale che preveda il conferimento di un ramo d'azienda a una NewCo, la successiva cessione della NewCo alla società controllante del debitore (FS e FSE) e l'utilizzo dell'operazione a compensazione del debito derivante dal recupero dell'aiuto.

     Con riferimento agli impatti contabili già riflessi della suddetta sentenza del Consiglio di Stato si rinvia alla Relazione finanziaria annuale 2024 del Gruppo FS.
2. **Arriva Italia Srl/Co.Tr.A.P./Ferrotramviaria vs FS/FSE/MIT/MEF/PCM.** In data 1° aprile 2025, le società Arriva Italia, Ferrotramviaria e Co.Tr.A.P. hanno citato innanzi il Tribunale di Roma MIT, Presidenza del Consiglio dei Ministri, MEF, FS ed FSE per presunti danni da perdita di chance, e FS ed FSE per risarcimento del danno da concorrenza sleale ex art. 2598 c.c., legati agli aiuti di Stato ricevuti da FSE. I ricorrenti richiedono un risarcimento di 66 milioni di euro, oltre interessi e spese. FS ed FSE hanno eccepito il difetto di giurisdizione del giudice ordinario in favore del giudice amministrativo. In esito alla prima udienza del 13 novembre 2025, il Tribunale, con ordinanza del 22 dicembre 2025, ha: (i) ritenuto che le eccezioni di difetto di giurisdizione e di prescrizione possano essere decise unitamente al merito; (ii) ammesso le prove documentali; (iii) disposto di procedersi a CTU ai fini della stima dell'eventuale pregiudizio economico subito dalle parti attrici. L'udienza per il giuramento del CTU è stata fissata per il 12 febbraio 2026 e all'8 marzo 2028 per la decisione. FS ha promosso il regolamento preventivo di giurisdizione davanti alla Corte di Cassazione, notificato alle controparti e depositato l'11 febbraio 2026. All'udienza del 12 febbraio 2026 il Tribunale di Roma, preso atto della proposizione del regolamento preventivo di giurisdizione, ha assegnato termine per note affinché le parti costituite possano prendere posizione sull'istanza di sospensione depositata da FS ed a cui

hanno aderito le amministrazioni convenute nonché FSE. Successivamente, all'udienza del 25 marzo 2026 il Giudice, dopo la discussione dei procuratori delle parti, si è riservato sull'istanza di sospensione e a tutt'oggi la riserva non risulta sciolta.

Hellenic Train: Procedimenti promossi da OSE SA in materia di canoni di accesso alla rete ferroviaria (anni 2020-2022). In relazione a canoni di accesso alla rete ferroviaria ritenuti superiori a quelli imposti, OSE SA ha avviato dinanzi al Tribunale di Primo Grado di Atene distinti procedimenti giudiziari nei confronti di Hellenic Train, come di seguito indicato:

- Anno 2020: con atto del 27 dicembre 2023, OSE SA ha richiesto la condanna di Hellenic Train al pagamento di 15,3 milioni di euro oltre interessi legali. Il Tribunale ha emesso la sentenza n. 610/2025, con la quale ha rigettato la domanda per indeterminatezza, ritenendo non sufficientemente chiaro il criterio di calcolo dell'importo preteso. Il giudizio prosegue attualmente dinanzi alla Corte d'Appello di Atene;
- Anno 2021: con atto del 30 dicembre 2024, OSE SA ha domandato il pagamento di 14,8 milioni di euro oltre interessi legali, a titolo di differenze sui canoni di accesso per l'anno 2021. Il relativo procedimento risulta tuttora pendente;
- Anno 2022 (quota parte dei canoni): in data 30 dicembre 2025, OSE SA ha introdotto un ulteriore giudizio, chiedendo la condanna di Hellenic Train al pagamento di 9,4 milioni di euro oltre interessi legali. Secondo quanto affermato nell'atto introduttivo, tale importo concerne una porzione dei canoni di accesso alla rete ferroviaria dovuti per l'anno 2022.

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 2025 è pari a 4.979milioni di euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (137 mila euro).

valori in migliaia di euro

	Revisore della capogruppo			Rete del revisore della capogruppo			Totale		
Tipologia di servizi	**Società capogruppo**	**Società controllate**	**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**	**Società capogruppo**	**Società controllate**	**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**	**Società capogruppo**	**Società controllate**	**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**
Revisione legale dei conti	582	2.439	3.021		436	436	582	2.875	3.457
Servizi di attestazione	601	704	1.305		80	80	601	784	1.385
Altri servizi		4	4		133	133		137	137
Totale corrispettivi	**1.183**	**3.147**	**4.330**	**-**	**649**	**649**	**1.183**	**3.796**	**4.979**

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	**2025**	**2024**	**Variazione**
Amministratori	1.239	1.239	
Sindaci	100	100	
Totale	**1.339**	**1.339**	**-**

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 105 mila euro per il 2025 (113 mila euro per il 2024). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del MEF (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

48. PARTI CORRELATE

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.
I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

valori in milioni di euro

	2025	2024
Benefici a breve termine	15	14
Benefici successivi al rapporto di lavoro	5	5
Totale	**20**	**19**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2025 erogati, pari a 15 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2026, per un importo indicativamente non superiore a 4,9 milioni di euro (4,8 milioni di euro nel 2024).
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 presente paragrafo viene data informativa dei rapporti intercorsi con:

- L'azionista di controllo MEF;
- Le società controllate o collegate direttamente e indirette del MEF.

I rapporti del Gruppo con il MEF fanno riferimento principalmente al contratto di Programma di RFI 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; ed ai contratti di servizio con Trenitalia SpA, per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale.
Per maggiori dettagli dei rapporti del Gruppo FS con il MEF si rimanda a quanto precedentemente descritto nelle seguenti note: 6. Principi contabili – ricavi da contratti con i clienti; 8. Ricavi delle vendite e prestazioni; 21. Immobili, impianti e macchinari – contributi governativi; 24. Attività immateriali; 28. Attività finanziarie; 30. Altre attività non correnti e correnti; 42. Altre passività non correnti e correnti e l'allegato 6 - INFORMATIVA EX LEGGE N. 124 DEL 2017.

Nel seguito sono riepilogati gli ulteriori 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	8	23		21	9	98
Gruppo Eni	7	19		1	13	39
Gruppo Leonardo		15				11
Gruppo Invitalia	17	14				33
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	195	1.133		6.519	416	284
Gruppo GSE	72	91			1	726
Gruppo Poste Italiane	1	31		4	2	98
Gruppo SO.G.I.N.		1			2	
EUROFER		23				32
PREVINDAI		7				11
Gruppo Autostrade dello Stato SpA	13	9			23	5
Ferrovie del Sud Est Srl	12	11			27	(1)
Altri fondi previdenziali	1	25				40
Altri Parti correlate	57	29			101	51
Totale	**383**	**1.431**	**-**	**6.545**	**594**	**1.427**

Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Garanzie	Proventi	Oneri
Gruppo Enel			8		
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti				16	
Gruppo Poste Italiane	3				
Ferrovie del Sud Est Srl				10	10
Altri parti correlate				2	
Totale	**3**	**-**	**8**	**28**	**10**

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 2025 è pari a circa 2.350 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 di circa 142 milioni di euro; altre garanzie dirette per complessivi 13 milioni di euro;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di RFI SpA e in favore di Terna SpA (per il Contratto di Servizio del dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per gli altri usi) per un importo complessivo pari a 26 milioni di euro, una garanzia diretta a favore di GSE SpA (per l'approvvigionamento di energia elettrica sul libero mercato) per un importo di 150 milioni di euro, 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 21 milioni di euro; altre garanzie dirette e bancarie emesse nell'interesse di RFI per un importo complessivo di circa 74 milioni di euro;
- garanzie dirette e bancarie nell'ambito di progetti all'estero emesse principalmente nell'interesse di: Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di circa 3 milioni di euro), FS Group Advisory Ltd (già Trenitalia UK Ltd) (per un importo pari a un controvalore di 2 milioni di euro), FS Engineering SpA (già Italferr SpA) (per un importo pari a un controvalore di 16 milioni di euro), Hellenic Train S.A. (per un importo pari 3 milioni di euro), Qbuzz BV (per un importo pari 134 milioni di euro), TX Logistik AG (per un importo pari a 19 milioni di euro); Netinera Deutschland GmbH (per un importo pari a 187 milioni di euro), Metronom Eisenbahngesellschaft mbH (per un importo pari a 16 milioni di euro);
- altre garanzie dirette e bancarie emesse nell'interesse delle società del Gruppo per un ammontare complessivo di circa 229 milioni di euro (di cui, in particolare: circa 49 milioni di euro per Busitalia Sita Nord e le sue Controllate, circa 115 milioni di euro per FS Logistix e le sue Controllate e circa 35 milioni di euro per Altri Servizi che include FS Technology SpA, Italcertifer SpA e FS Sistemi Urbani SpA) e nell'interesse di Società Terze di circa 4 milioni di euro;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione finanziaria per un importo complessivo pari a circa 36 milioni di euro (di cui 10 milioni di euro nell'interesse di Trenitalia SpA, 8 milioni di euro nell'interesse di GS Rail, 2 milioni di euro nell'interesse di Treni Turistici Italiani e 16 milioni di euro nell'interesse di Fondazione FS);
- 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 circa 43 milioni di euro, a valere sul performance bond emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC);
- fideiussioni bancarie emesse a favore di altri soggetti come bid bond (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), performance bond (garanzie di buona esecuzione), advance payment bond (garanzie di rimborso di un anticipo).
- fidejussioni rilasciate in favore di terzi da parte di Anas per 26 milioni di euro di cui 16 milioni di euro per le commesse estere (Algeria e Libia), 8 milioni di euro in favore di ENEL SpA come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati dall'esecuzione di lavori e fideiussioni bancarie e assicurative per euro 2 milioni di cui 1 a favore di soggetti privati e 1 a favore di enti pubblici;
- una garanzia corporate rilasciata nell'interesse di AIE SpA in liquidazione dal 23 giugno 2023 da parte di Anas SpA a favore di Simest, relativamente alla commessa in Russia, per complessivi 3 milioni di euro.

Per ulteriori dettagli in relazione alle garanzie e agli impegni della Capogruppo emessi nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione (Nota 41) delle Note al Bilancio di esercizio.

50. INFORMAZIONI EX LEGGE N. 124 DEL 2017

Le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 comma 125, relative alle società partecipate italiane, consolidate con il metodo integrale, sono riportate in Allegato 6, così come esposte nei bilanci d'esercizio delle suddette società.

51. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI RIFERIMENTO DEL BILANCIO

In data 13 gennaio 2026 è stato perfezionato l'aumento di capitale di Trenitalia SpA per 30 milioni di euro, interamente sottoscritto e liberato dal socio unico FS SpA, mediante emissione di nuove azioni. Tale aumento è finalizzato a fornire la provvista necessaria alla ricapitalizzazione di Busitalia Sita Nord Srl nell'ambito

dell'operazione di acquisizione del Gruppo City Sightseeing Italy.
Contestualmente, è stata effettuata la sottoscrizione da parte di Trenitalia dell'aumento di capitale di Busitalia Sita Nord Srl, anch'esso pari a 30 milioni di euro, quale copertura parziale del prezzo di acquisto delle partecipazioni del Gruppo City Sightseeing Italy, pari complessivamente a 75 milioni di euro.
Le operazioni risultano coerenti con le strategie di sviluppo intermodale del Gruppo FS.

L'incidente ferroviario verificatosi il 18 gennaio 2026 nei pressi di Adamuz (Spagna) ha coinvolto un treno ad alta velocità Iryo (operato dalla società ILSA, controllata al 51% da FS International) ed un treno Alvia (operato da Renfe), che viaggiava in direzione opposta, provocando 46 vittime e oltre 100 feriti. Sono in corso le indagini delle Autorità spagnole per l'accertamento delle cause dell'incidente: dagli esiti delle prime verifiche effettuate dalla Commissione investigativa sugli incidenti ferroviari (CIAF), l'evento risulta causato dalla rottura del binario, manutenuto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria (ADIF), che avrebbe determinato il deragliamento dei vagoni di coda del treno Iryo. A seguito dell'evento, è stato iscritto un procedimento penale dalla Sezione Investigativa del Tribunale di Montoro, con indagini condotte dalla Guardia Civil: al momento nessun soggetto risulta formalmente indagato, mentre il Giudice ha accolto l'istanza di ILSA di poter partecipare al procedimento penale come "acusación particular", confermando di considerare la stessa come "parte offesa".

Il 4 febbraio 2026 è stata costituita la società FS Fabbrica Italiana Treni SpA (FS FIT). Il 20 febbraio 2026 l'Assemblea di FS FIT ha approvato la proposta di aumento del capitale sociale verso il socio unico FS SpA per 5 milioni di euro e di apporto in conto capitale (riserva disponibile) per 40 milioni di euro, finalizzato all'operazione di acquisto del ramo d'azienda di Titagarh-Firema SpA, società attiva nella progettazione e realizzazione di veicoli ferroviari, conclusasi il 4 marzo 2026. L'operazione si inserisce nel quadro delle iniziative di rafforzamento industriale previste dal Piano Strategico 2025–2029 e contribuisce al consolidamento della filiera produttiva a supporto del programma di investimenti del Gruppo.

L'11 febbraio 2026 FS SpA ha collocato in private placement un nuovo green bond, a valere del Programma EMTN ed interamente sottoscritto dalla Banca europea per gli investimenti (BEI), per un ammontare di 180 milioni di euro a tasso variabile e una durata pari a 17 anni. I proventi saranno destinati al finanziamento dei treni ad alta velocità di Trenitalia (Frecciarossa 1000). Con questa operazione salgono a 1,88 miliardi di euro i bond FS sottoscritti dalla BEI dal 2015 ad oggi, a valere del programma EMTN di FS.

Il 12 marzo 2026 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha deliberato l'emissione di nuovi bond EMTN e il ricorso ad altri strumenti di provvista per un importo complessivo massimo di 5,8 miliardi di euro, per la copertura dei fabbisogni di medio e lungo termine del Gruppo. Le eventuali emissioni obbligazionarie, a valere sul Programma EMTN di 12 miliardi di euro quotato presso l'Irish Stock Exchange, saranno riservate agli Investitori Istituzionali. Il Consiglio di Amministrazione di FS ha altresì deliberato l'ampliamento della sustainability linked revolving credit facility, attualmente di 3,5 miliardi di euro, fino ad un massimo di 4,5 miliardi di euro. Infine, è stato deliberato il rinnovo per ulteriori tre anni del programma di Euro Commercial Paper di FS attualmente in scadenza a ottobre 2026.

3. ALLEGATI

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

1. IMPRESA CONTROLLANTE ED ELENCO DELLE IMPRESE CONTROLLATE

Impresa controllante

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	39.204.173.802		Altri servizi		

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
ABS Arbeitsmedizin Braunschweig GmbH	Braun-schweig	Germania	50.000	EUR	Trasporto - Merci	NEF Norddeut-sche Eisenbahn-fachschule GmbH	31,00
Anas SpA	Roma	Italia	2.269.892.000	EUR	Infrastrutture-Strade	FS Italiane SpA	100,00
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	3.500.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Busitalia - Sita Nord Srl	70,00
Blu Jet Srl	Messina	Italia	200.000	EUR	Infrastrutture - Ferrovie	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Bluferries Srl	Messina	Italia	20.100.000	EUR	Trasporto - Merci	FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	100,00
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	73.000.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Busitalia Campania SpA	Salerno	Italia	1.000.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	EUR	Trasporto - Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Busitalia Veneto SpA	Padova	Italia	20.500.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	78,78
Cremonesi workshop Srl	Brescia	Italia	100.000	EUR	Altri servizi	FS Sistemi Urbani SpA	93,00
DeltaRail GmbH	Francoforte	Germania	115.000	EUR	Trasporto - Merci	Exploris Deutschland Holding GmbH	90,00
Die Länderbahn CZ s.r.o.	Ústi nad Labem	Repubblica Ceca	40.000.000	CZK	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Die Länderbahn GmbH DLB	100,00
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach	Germania	1.022.584	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Regentalbahn GmbH	100,00
erixx GmbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Osthannover-sche Eisenbah-nen Aktienge-sellschaft	87,51
erixx Holstein GmbH	Lübeck	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Osthannover-sche Eisenbah-nen Aktienge-sellschaft	87,51
Exploris DE GmbH	Amburgo	Germania	265.000	EUR	Trasporto - Merci	TX Logistik AG	100,00
Fercredit SpA	Roma	Italia	32.500.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	60,00

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
FS Engineering SpA (già Italferr SpA)	Roma	Italia	14.186.000	EUR	Infrastrutture - Ferrovie	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
FS Group Advisory Limited (già Trenitalia UK Limited)	Londra	Regno Unito	13.000.100	GBP	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS International SpA	100,00
FS International SpA	Roma	Italia	2.739.515	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS Italiane SpA	100,00
FS Park SpA	Roma	Italia	3.016.463	EUR	Altri servizi	FS Sistemi Urbani SpA	100,00
FS Security SpA	Roma	Italia	500.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
FS Treni Turistici Italiani Srl	Roma	Italia	2.000.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
FS Sistemi Urbani SpA	Roma	Italia	532.783.501	EUR	Altri servizi	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 Rail SpA	Roma	Italia	4.304.201	EUR	Infrastrutture - Ferrovie	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Hellenic Train - Railway Company SA - già TrainOSE SA	Atene	Grecia	6.219.456	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS International SpA	100,00
HSL Akademie GmbH	Amburgo	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	100,00
HSL Belgium PgmbH	Eupen	Belgio	50.000	EUR	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	90,00
HSL Logistik GmbH	Amburgo	Germania	750.000	EUR	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	100,00
HSL Netherlands B.V.	Hendrik-Ido-Ambacht	Paesi Bassi	50.000	EUR	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	90,00
HSL Polska Sp. Z o.o.	Varsavia	Polonia	1.000.000	PLN	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	100,00
HSL-Logistik s.r.o	Praga	Repubblica Ceca	200.000	CZK	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	100,00
Infrarail Srl	Roma	Italia	5.619.974	EUR	Infrastrutture - Ferrovie	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado	Serbia	39.626.684	RSD	Infrastrutture - Ferrovie	FS Engineering SpA (già Italferr SpA)	100,00
Intermodalidad de Levante SA	Valencia	Spagna	2.400.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS International SpA	51,00
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	55,67
Italia Loyalty SpA	Roma	Italia	500.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Mercitalia Intermodal SpA	Milano	Italia	7.000.000	EUR	Trasporto - Merci	FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	53,28
FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	Roma	Italia	495.692.999	EUR	Trasporto - Merci	FS Italiane SpA	100,00
Mercitalia Rail Srl	Roma	Italia	157.834.008	EUR	Trasporto - Merci	FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	100,00
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Genova	Italia	5.000.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	100,00

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	Germania	500.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	74,76
NEF Norddeutsche Eisenbahnfachschule GmbH	Braunschweig	Germania	100.000	EUR	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	51,00
Neißeverkehr GmbH	Forst	Germania	1.074.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Netinera Move Gmbh	80,00
NETINERA Bachstein GmbH	Celle	Germania	150.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach	Germania	1.025.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS International SpA	100,00
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	Germania	100.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	87,51
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	52,20
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim	Germania	500.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Netinera Move Gmbh	50,00
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde	Germania	250.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	50,00
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle	Germania	21.034.037	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	NETINERA Bachstein GmbH	87,51
NETINERA Move GmbH	Berlino	Germania	200.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Qbuzz BV	Amersfoort	Paesi Bassi	400.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS International SpA	100,00
Qbuzz Mobility Service BV	Utrecht	Paesi Bassi	18.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS International SpA	100,00
Qbuzz Groningen-Utrecht BV	Amersfoort	Paesi Bassi	18.000		Trasporto - Passeggeri Internazionale	Qbuzz BV	100,00
Qbuzz DMG Materieel BV	Utrecht	Paesi Bassi	100		Trasporto - Passeggeri Internazionale	Qbuzz BV	100,00
Qbuzz Multimodaal BV	Amersfoort	Paesi Bassi	100		Trasporto - Passeggeri Internazionale	Qbuzz BV	100,00
Qbuzz Taxi BV	Amersfoort	Paesi Bassi	100		Trasporto - Passeggeri Internazionale	Qbuzz BV	100,00
Quadrilatero Marche-Umbria SpA	Roma	Italia	50.000.000	EUR	Infrastrutture-Strade	Anas SpA	92,38
Regentalbahn GmbH	Viechtach	Germania	2.444.152	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.536.472.467	EUR	Infrastrutture - Ferrovie	FS Italiane SpA	100,00
Rom Rail Transport Srl	Bucarest	Romania	385.943	RON	Trasporto - Merci	Mercitalia Rail Srl	93,00
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Schienenlogistik Hamburg SLH GmbH	Amburgo	Germania	25.500	EUR	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	100,00

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
sei mobil on demand GmbH	Sendenhorst	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	sei mobil Verkehrsgellschaft GmbH	100,00
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH	Sendenhorst	Germania	26.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00
Task Force Team GmbH	Essen	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	100,00
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	19.500.000	EUR	Trasporto - Merci	FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	58,00
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	EUR	Trasporto - Merci	FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	100,00
Trenitalia c2c Limited	Londra	Regno Unito	100.000	GBP	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS Group Advisory Limited (già Trenitalia UK Limited)	100,00
Trenitalia France SAS - già Thello SAS	Parigi	Francia	1.500.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	FS International SpA	100,00
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.655.363.500	EUR	Trasporto - Passeggeri	Fs Italiane SpA	100,00
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni SpA	Roma	Italia - Austria	1.713.423.910	EUR	Infrastrutture - Ferrovie	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	91,38
TX Logistik A/S	Padborg	Danimarca	500.000	CKK	Trasporto - Merci	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik AB	Helsingborg	Svezia	2.240.238	SEK	Trasporto - Merci	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik AG	Troisdorf	Germania	55.079.070	EUR	Trasporto - Merci	FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	100,00
TX Logistik GmbH	Basel	Svizzera	50.000	CHF	Trasporto - Merci	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik Transalpine GmbH	Schwechat	Austria	35.000	EUR	Trasporto - Merci	TX Logistik AG	100,00
Verkehrstriebe Bils GmbH	Sendenhorst	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Via Cargo S.A.	Varsavia	Polonia	206.000	PLN	Trasporto - Merci	Exploris DE GmbH	100,00
Via Cargo Logistics GmbH	Essen	Germania	215.000	EUR	Trasporto - Merci	Via Cargo S.A.	100,00
vlexx GmbH	Mainz	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri Internazionale	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
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	EUR	Infrastrutture - Ferrovie	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	45,69
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg	Germania	25.565	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	KVG Stade GmbH & Co. KG	31,02
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	Germania	1.099.300	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	27,42
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	Germania	4.600.000	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	31,02
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	26,97
Operation Alliance OPS Co	Riyadh	Arabia Saudita	100.000	SAR	Infrastrutture - Ferrovie	FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	50,00
SWS Italferr Adi Ortakligi	Ankara	Turchia	1.000	TRL	Infrastrutture - Ferrovie	FS Engineering SpA (già Italferr SpA)	50,00
Trenitalia TPER Scarl	Bologna	Italia	11.000.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	Trenitalia SpA	70,00
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	EUR	Trasporto - 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 - Ferrovie	FS Italiane SpA	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle	Germania	600.000	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Osthannoversche Eisenbahnen AG	44,95
SITA SpA	Roma	Italia	200.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	FS Italiane SpA	55,00

3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Società collegate

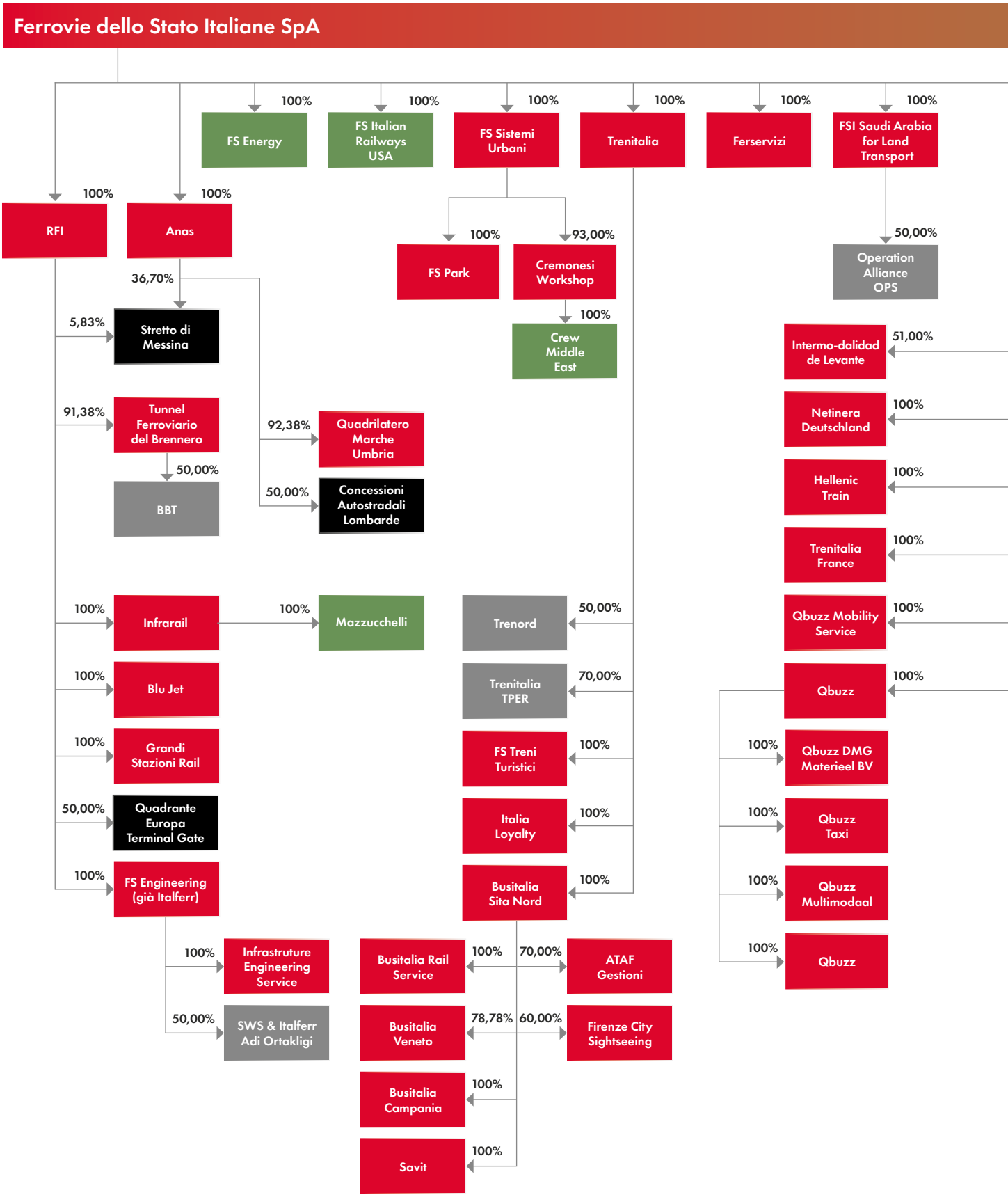
Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	300.000	EUR	Trasporto - Merci	Mercitalia Rail Srl	33,33
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahng-esellschaft mbH	9,46
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahng-esellschaft mbH	9,43
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle	Germania	572.680	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	9,52
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	Belgio	100.000	EUR	Trasporto - Merci	Mercitalia Intermodal SpA	13,37
Concessioni Autostradali Lombarde - CAL SpA	Milano	Italia	4.000.000	EUR	Infrastrutture - Strade	Anas Spa	50,00
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster	Germania	60.000	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Verkehrsbetrie-be Bils GmbH	29,67
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	Germania	36.000	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Verkehrsbetrie-be Bils GmbH	29,67
First Trenitalia West Coast Limited	Londra	Regno Unito	100	GBP	Trasporto - Passeggeri internazionale	FS Group Advisory Limited (già Trenitalia UK Limited	30,00
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	FS Italiane SpA	14,74
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg	Germania	1.750.000	EUR	Trasporto - Passeggeri internazionale	Osthannover-sche Eisenbah-nen AG	26,25
Logistica SA	Levallois	Francia	37.000	EUR	Trasporto - Merci	Mercitalia Rail Srl	50,00
METRO 5 SpA	Milano	Italia	53.300.000	EUR	Trasporto - Passeggeri	FS Italiane SpA	36,70
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	20.476.000	EUR	Infrastrutture - Ferrovie	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	50,00
Stretto di Messina SpA	Roma	Italia	672.527.489	EUR	Infrastrutture - Strade	Anas Spa Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	36,70 5,83
Ziel Terminal GmbH	Duisburg	Germania	1.000.000	EUR	Trasporto - Merci	TX Logistik AG	25,10
Modalink BV	Anversa	Belgio	2.907.159	EUR	Trasporto - Merci	FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA)	30,00

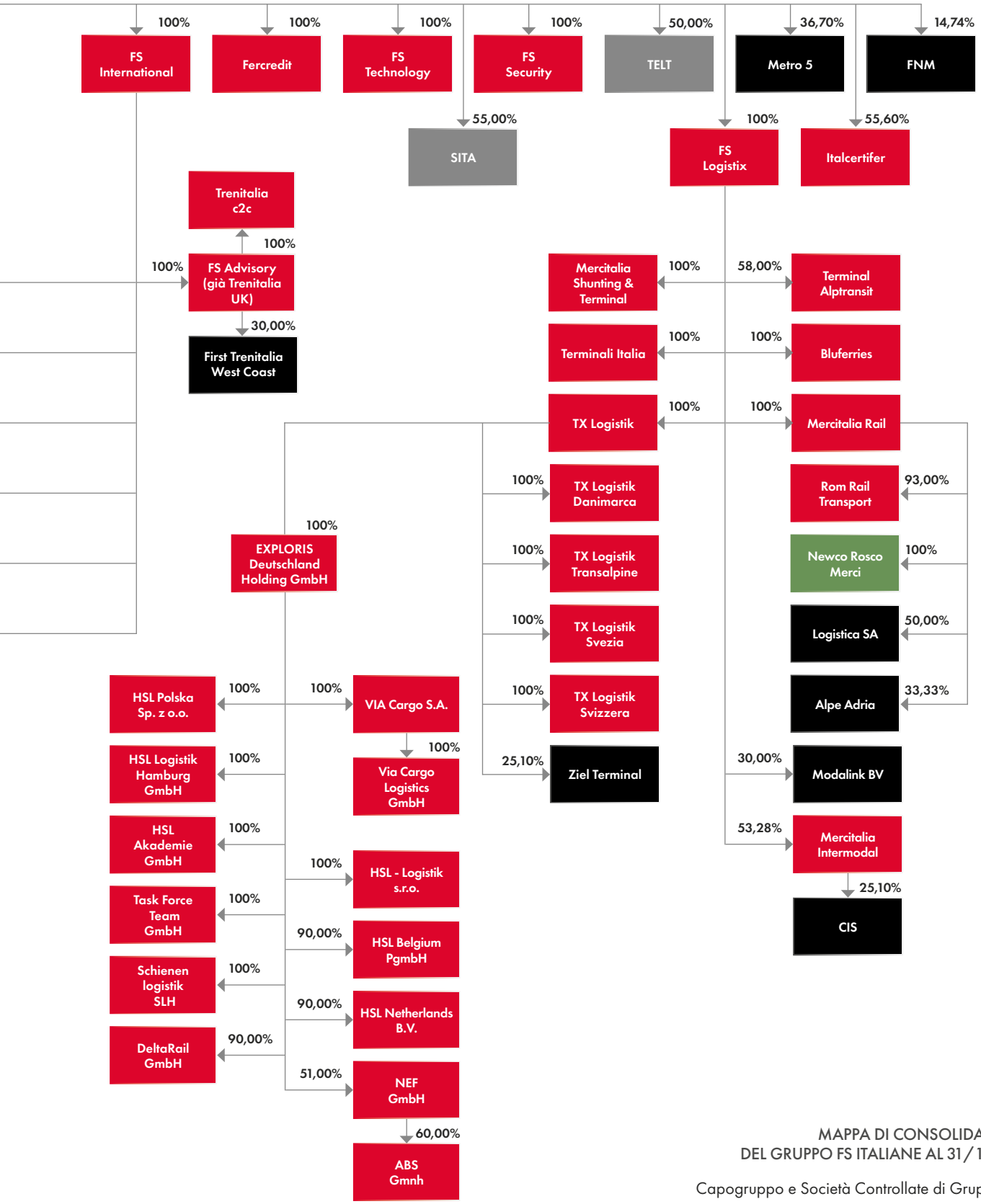
4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Altre partecipazioni

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto
Crew Middle East DMCC	Dubai	Emirati Arabi Uniti	25.220	Cremonesi workshop Srl	100,00
FS Italian Railways USA Inc	New York City	New York	100.000	FS Italiane SpA	100,00
FS Energy	Roma	Italia	5.000.000	FS Italiane SpA	100,00
Mazzucchelli Srl	Genova	Italia	10.000	Infrarail Srl	100,00
Newco Rosco Merci Srl	Roma	Italia	100.000	Mercitalia Rail Srl	100,00
Die Laenderbahn see D.O.O.	Belgrado	Serbia	9.975	Die Länderbahn GmbH	100,00
LüneBus GmbH	Lüneburg	Germania	25.000	KVG Stade GmbH	100,00
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl in liquidazione	Bari	Italia	4.682.830	Fs Italiane SpA	100,00
Terminal Tremestieri Srl in liquidazione	Messina	Italia	78.363	Bluferries Srl	33,33
TX Service Management GmbH in liquidazione	Troisdorf	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00
TX Consulting Gmbh in liquidazione	Troisdorf	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00
Anas International Enterprise in liquidazione	Roma	Italia	3.000.000	Anas Spa	100,00
Berchtesgardener Land Bahn GmbH in liquidazione	Freilassing	Germania	25.000	Die Länderbahn GmbH DLB	50,00
Li-Nea SpA in liquidazione	Scandicci (Firenze)	Italia	450.000	Ataf Gestioni Srl	23,80
United Operator (O&M)	Mosca	Russia	10.000	Anas International Enterprise RUS LLC	40,00
Anas International Enterprise RUS LLC	Mosca	Russia	63.000	Anas International Enterprise SpA	51,00
Road Investment Company (RIC) LLC	Mosca	Russia	500.000	Anas International Enterprise RUS LLC	51,10
PMC Mediterraneum	Roma	Italia	1.000	Anas SpA	60,00

5. MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE





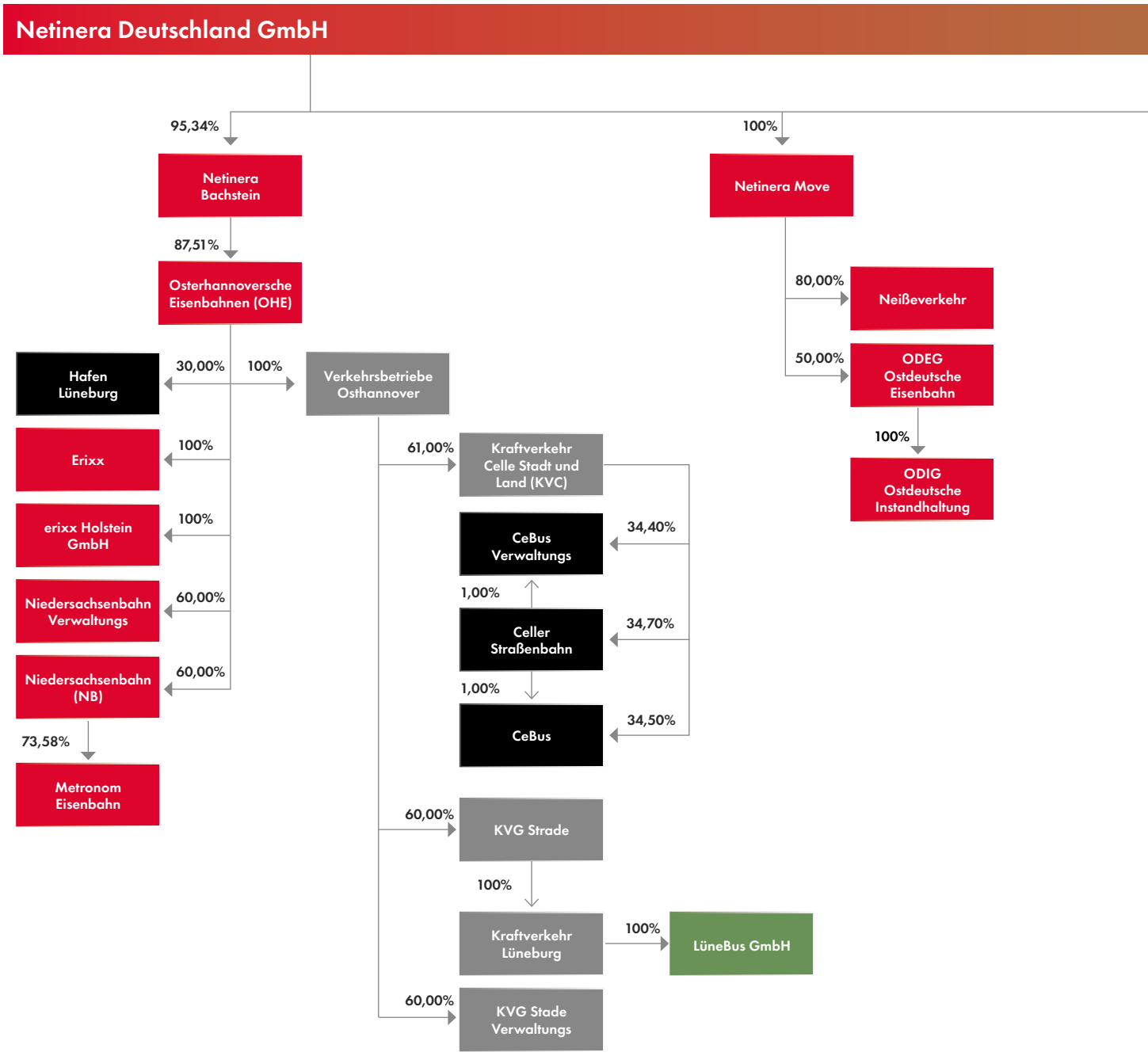
MAPPA DI CONSOLIDAMENTO
DEL GRUPPO FS ITALIANE AL 31/12/2025

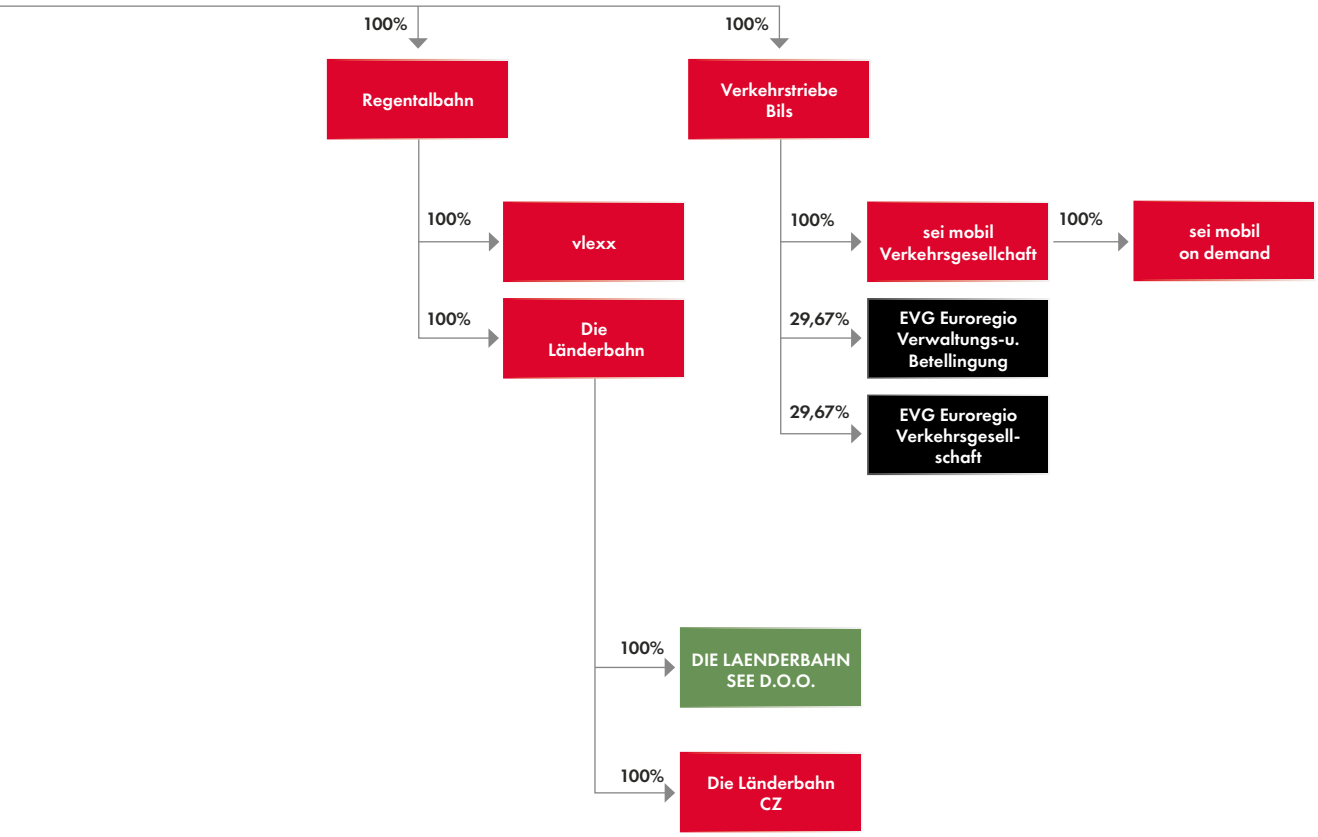
Capogruppo e Società Controllate di Gruppo

Società valutate con il metodo del Patrimonio netto (JV)

Società valutate con il metodo del Patrimonio netto

Società controllate valutate al costo


Netinera Deutschland GmbH
95,34%
100%
Netinera Bachstein
Netinera Move
87,51%
80,00%
Neißeverkehr
Osterhannoversche Eisenbahnen (OHE)
50,00%
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn
Hafen Lüneburg
30,00%
100%
Verkehrsbetriebe Osthannover
100%
ODIG Ostdeutsche Instandhaltung
Erixx
100%
61,00%
Kraftverkehr Celle Stadt und Land (KVC)
erixx Holstein GmbH
100%
CeBus Verwaltungs
34,40%
1,00%
Niedersachsenbahn Verwaltungs
60,00%
Celler Straßenbahn
34,70%
1,00%
Niedersachsenbahn (NB)
60,00%
CeBus
34,50%
73,58%
Metronom Eisenbahn
60,00%
KVG Strade
100%
Kraftverkehr Lüneburg
100%
LüneBus GmbH
60,00%
KVG Stade Verwaltungs



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO
DEL GRUPPO FS ITALIANE AL 31/12/2025

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
MIT a favore di TELT Sas	Contributo passante	117.625.071
Europe's Rail di cui:	Contributo in c/ esercizio	151.156
a favore di altre società del Gruppo		81.526
a favore di FS SpA		69.629

TRENITALIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Abruzzo	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	579.784
Azienda della Mobilità Piemontese	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	19.867.978
Regione Sardegna	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	2.843.657
Infrastrutture Venete Srl	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	22.087.827
Regione Basilicata	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	549.421
Regione Campania	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	12.329.514
Regione dell'Umbria	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	4.107.210
Regione Lazio	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	28.998.732
Regione Liguria	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	14.503.712
Regione Marche	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	9.071.433
Regione Sicilia	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	9.617.534
Giunta Regionale Toscana	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	2.666.937
Infrastrutture Venete Srl	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	734.750
Provincia autonoma di Trento	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	225.473
Regione autonoma valle d'aosta	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	553.821
Regione dell'Umbria	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	124
Regione Liguria	compensazione incremento costo dei carburanti e per l'acquisto dell'energia elettrica	599.328
MIT	compensazione mancati ricavi AV	41.560.528

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MEF	Contributo c/impianti	7.367.691.339
MIT	Contributo c/impianti	1.714.770.821
Ministero della cultura	Contributo c/impianti	9.026.030
UE	Contributo c/impianti	2.136.528.491
Presidenza del Consiglio dei ministri	Contributo c/impianti	138.278.804
ENTI LOCALI	Contributo c/impianti	47.485.092
MEF	Contributo c/esercizio	1.255.556.791
MIT	Contributo c/esercizio	10.000.000
MIT incentivazione trasporto merci (Cap. 1300/1274)	Contributi passanti (*)	96.349.986
CSEA	Contributi passanti (*)	644.828.431
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art.31)	470.223
ANPAL	Aiuti alla formazione (art.31)	150.597

(*) Si specifica che i beneficiari ultimi dei contributi passanti (MIT cap. 1274 – CSEA) sono le imprese ferroviarie

ANAS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Stato	Contribibuti c/Esercizio	25.000.000
Altri dello Stato	Contribibuti c/Esercizio	6.736.000
MIT	Contributi c/impianti	2.534.775.000
Enti locali	Contributi c/impianti	510.847.000
Enti locali - UE (Programmi POR)	Contributi c/impianti	8.249.000
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	Contributi c/impianti	7.362.000

GRANDI STAZIONI RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Programma degli interventi per la riqualificazione e la realizzazione delle infrastrutture complementari alle grandi stazioni	4.509.819
MIT	Interventi in favore di Grandi Stazioni per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie	2.972.353
MEF	Approvazione del programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025	3.089.876

FS ENGINEERING S.P.A. (GIÀ ITALFERR SPA)

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Horizon Europe	Contributi c/esercizio	192.000
Partenariato Europe's Rail Joint Undertaking	Contributi c/esercizio	91.000
MUR	Contributi c/esercizio	50.000
ESA	Contributi c/esercizio	7.000

FS LOGISTIX SPA (GIÀ MERCITALIA LOGISTICS SPA)

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Gestore Servizi Energetici	Tariffa incentivante riconosciuta alla Società da GSE per l'impianto di produzione di energia elettrica mediante conversione fotovoltaica della fonte solare.	252.940
Ferrobonus nazionale	Contributo Ferrobonus a sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro.	1.100.592
Ferrobonus Regione Piemonte, Puglia e Lombardia	Contributo Ferrobonus a sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro.	37.910

MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributo Norma Merci, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 e comma 4 del Regolamento 20.03.2023, n. 64	71.499
MIT	Contributi previsti dal Fondo Complementare "Rinnovo Mezzi di Movimentazione" D.L. 6.05.2021, n.59 convertito con L 01.07.2021, n. 101	262.973

MERCITALIA RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributi in c/esercizio - trasporto ferroviario	2.149.516
MIT	Contributi in c/esercizio - trasporto merci	45.224.297
MIT	Contributi in c/esercizio - corrisposto alle imprese di trasporto merci su rotaia il cui fine è risarcire i danni subiti per la pandemia da Covid 19	1.125.288
European Commission - Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail)	Contributi in conto esercizio alle imprese ferroviarie il cui utilizzo ha l'obiettivo di sviluppare nuove tecnologie	53.808

MERCITALIA INTERMODAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributo Ferrobonus annualità 2023-2024	6.637.521
MIT	Contributo Ferrobonus annualità 2024-2025	3.424.491
OFT	Sovvenzioni della Confederazione Svizzera destinate a promuovere il trasporto combinato e incoraggiare il trasferimento del traffico transalpino di merci pesanti dalla strada alla ferrovia	1.882.425
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo per prestazione di servizi di trasporto merci su rotaia in Alto Adige periodo 01/01/2024 – 31/12/2024	1.182.527
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo per prestazione di servizi di trasporto merci su rotaia in Alto Adige periodo 01/01/2025 – 30/09/2025	739.445
Regione Puglia	Ferrobonus regionale a sostegno del trasporto ferroviario delle merci	124.066
Europe's Rail (UE)	Contributi FP5-DACtiVate - Activating DAC Development Through Testing and Engineering	115.576
Regione Lombardia	Contributo regionale "Dote Merci Ferroviaria"	71.125

BUSITALIA CAMPANIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Campania	Ristori vacatio contrattuale 2024 - 2025	1.107.457
Ministero del Lavoro	Contributi Oneri malattia 2025	38.492

BUSITALIA RAIL SERVICE

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Ristori contributi vacatio CCNL	229.843

BUSITALIA VENETO

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	c/esercizio Oneri malattia 2025 stima 10%	24.121
Ministero del Lavoro	Ristoro Vacatio CCNL	1.874.809
Regione Veneto	Ristori covid contabilizzati negli esercizi precedenti	-126.058
Regione Veneto	Impatti economici assegnazione def ristori carburante	147.243
Regione Veneto	CONTRIBUTO SCOLASTICO	2.477
Regione Veneto	PROV.DI RO INC.CONTR.MINOR INTR.DGR 1201/1297	51.201

BUSITALIA SITA NORD

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributo CCNL 2025- Umbria	5.592.773
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributo CCNL 2025- Umbria (conguaglio 2024)	-49
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2024 stima 10%	69.866
Regione Umbria - tramite Scarl	Ristori Covid-19	1.176.079
Regione Umbria	Ristori Covid-19	119.551
Regione Umbria	Contributi incremento costi carburante 2022	216.372
Regione Umbria - tramite Scarl	Contributi incremento costi carburante 2022	1.668.580
Ministero del Lavoro	Ristoro Vacatio CCNL	2.420.984

FSTECHNOLOGY

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Commissione Europea	Progetto Travel Wise	68.032
Commissione Europea	Progetto Orchestra	27.429
Commissione Europea	Progetto Motional	423.971

FERSERVIZI

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Fondimpresa	Contributi formazione	40.093

ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

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 2025 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Stefano Antonio Donnarumma e Fabio Paris, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e
   - l'effettiva applicazione,

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2025.

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.

2 Aprile 2026

Stefano Antonio Donnarumma
Amministratore Delegato

Fabio Paris
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 31.062.952.307,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 R.E.A. 962805

pwc

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

All'Azionista Unico di

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2025, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Ferrovie dello Stato Italiane SpA (la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave
Recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali di Anas SpA Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezioni "Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n° 24 "Attività immateriali" del bilancio consolidato Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 include attività immateriali per euro 1.611 milioni, di cui euro 696 milioni attribuibili alla concessione della rete autostradale non a pedaggio di interesse nazionale attribuita ad Anas SpA ai sensi dell'articolo 7 c. 2 del DL n° 138/2002 convertito, con modificazioni, dalla Legge n° 178/2002 (di seguito anche la "Concessione").	Abbiamo svolto le procedure di revisione per indirizzare tale aspetto chiave, al fine di valutare la coerenza del processo e della metodologia di stima di recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali utilizzata dal Gruppo con quanto previsto dal principio contabile IAS 36 e dalla prassi valutativa, verificando l'appropriatezza della tipologia di flussi di cassa utilizzati, la coerenza degli stessi con il Piano e l'accuratezza matematica della quantificazione del valore recuperabile. In particolare, le procedure di revisione svolte, anche con il supporto degli esperti della rete PwC, hanno incluso:

Gli amministratori, avendo individuato potenziali indicatori di perdita di valore sulle attività immateriali riferibili ad Anas SpA, hanno effettuato uno specifico impairment test. La recuperabilità del valore è verificata confrontando il valore di carico delle attività nette attribuibili ad Anas SpA, con il relativo valore recuperabile, rappresentato dal maggiore tra il fair value, al netto degli oneri di dismissione, e il valore d'uso, in conformità con quanto previsto dal principio contabile IAS 36 "Riduzione di valore delle attività" (c.d. "impairment test").

In particolare, la configurazione di valore recuperabile presa a riferimento dalla Società è quella del valore d'uso, determinato pari al valore attuale dei flussi di cassa del piano economico finanziario 2026-2052 ("Piano"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas SpA il 5 marzo 2026, a cui è stato aggiunto un valore terminale, pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. I flussi di Piano sono stati considerati per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'estensione della Concessione attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032.

Con riferimento al bilancio chiuso al 31 dicembre 2025 la direzione della Società si è avvalsa di un esperto esterno per lo svolgimento dell'impairment test.

Nell'ambito delle attività di revisione, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle attività immateriali di Anas SpA un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato in quanto il relativo processo di stima risulta essere particolarmente complesso e basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche, finanziarie, di mercato e regolamentari future di difficile previsione; qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della Concessione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da

- la comprensione del processo adottato dagli amministratori per la predisposizione dell'impairment test;
- la verifica della completezza e accuratezza circa la presenza di indicatori di perdite di valore identificati dalla direzione per cui si è proceduto allo svolgimento dell'impairment test;
- la verifica della ragionevolezza delle assunzioni chiave alla base dei flussi di cassa prospettici e dei tassi di attualizzazione utilizzati per lo svolgimento dell'impairment test (anche mediante confronto con i dati previsionali provenienti da fonti informative esterne, ove disponibili);
- le analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti e i dati consuntivati (c.d. "retrospective review"), al fine di valutare l'adeguatezza e la capacità di stima del processo di valutazione adottato;
- la verifica dell'analisi di sensitività effettuata dal Gruppo rispetto al tasso di attualizzazione.

Abbiamo valutato la competenza tecnica e l'obiettività dell'esperto esterno incaricato dalla direzione del Gruppo per lo svolgimento dell'impairment test.

Infine, abbiamo verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato sugli aspetti precedentemente descritti.

un piano economico finanziario rielaborato di conseguenza.

Determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria

Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezioni "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di Rete Ferroviaria Italiana – RFI SpA" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n° 21 "Immobili, impianti e macchinari", nota esplicativa n° 23 "Investimenti immobiliari" e nota esplicativa n°24 "Attività immateriali" del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 include immobili, impianti e macchinari per un valore pari a euro 50.868 milioni, investimenti immobiliari per un valore pari a euro 1.402 milioni e attività immateriali per un valore pari a euro 1.611 milioni.

Una quota significativa di tali immobilizzazioni è di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria.

L'ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria è calcolato sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni – km, in ottemperanza all'articolo 1 c. 87 della Legge n° 266/2005. La determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori, tra cui:

- la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km (numero di eventi treno per i km di percorrenza);
- la stima del valore residuo;
- gli impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La determinazione degli ammortamenti richiede, pertanto, valutazioni significative da parte degli amministratori.

Le procedure di revisione svolte per indirizzare tale aspetto chiave hanno incluso:

- la comprensione e la valutazione del processo adottato dal Gruppo e del relativo ambiente informatico per la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria in accordo alla normativa di riferimento;
- la verifica dell'efficacia operativa dei controlli rilevanti al fine di validare il sistema di controllo interno con riferimento ai processi aziendali relativi alla determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria;
- le analisi della ragionevolezza delle stime effettuate nella determinazione dei volumi complessivi di produzione espressi in treni-km e nella determinazione del valore residuo;
- l'analisi storica della capacità degli amministratori di effettuare stime attendibili relativamente ai volumi di produzione espressi in treni-km attraverso l'analisi degli scostamenti tra dati previsionali e dati consuntivi (c.d. "restrospective review");
- la verifica dell'accuratezza del calcolo dei treni per km per macro-direttrici e delle connesse aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo;
- il ricalcolo su base campionaria dell'accuratezza matematica della quota di ammortamento annuale delle immobilizzazioni dell'infrastruttura ferroviaria.

Infine, abbiamo verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione agli ammortamenti

Per tali ragioni abbiamo considerato la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria un aspetto chiave dell'attività di revisione.

dell'infrastruttura ferroviaria.

Determinazione dei Fondi rischi ed oneri – riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi

Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezioni "Fondi rischi e oneri" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n° 38 "Fondo per rischi ed oneri" del bilancio consolidato

L'attività del Gruppo è esposta a riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 include nella voce "Fondo per rischi ed oneri" accantonamenti a "Fondo contezioso terzi" riferibili, principalmente, a richieste e contenziosi per corrispettivi aggiuntivi avanzati dai fornitori.

La valutazione dei fondi per rischi ed oneri richiede la formulazione di stime sull'esito di richieste e contenziosi, per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza, che hanno comportato un significativo grado di giudizio da parte degli amministratori.

Per tali ragioni, e per la significatività della voce di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la determinazione dei fondi per rischi ed oneri relativamente alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, un aspetto chiave dell'attività di revisione.

Le procedure di revisione svolte per indirizzare tale aspetto chiave hanno incluso:

- la comprensione e la valutazione del processo adottato dal Gruppo per la determinazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi;
- la verifica dell'efficacia operativa dei controlli rilevanti al fine di validare il sistema di controllo interno con riferimento ai processi aziendali relativi alla determinazione dei fondi rischi ed oneri;
- le analisi degli scostamenti tra la stima contabile dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi degli esercizi precedenti e i valori consuntivati a seguito della successiva definizione dei contenziosi (c.d. "retrospective review"), al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato;
- l'ottenimento di informazioni, tramite richiesta scritta ai consulenti legali, selezionati a campione, che assistono il Gruppo, in merito alla valutazione del rischio di soccombenza nei contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi in essere e alla quantificazione della relativa passività;
- le analisi delle assunzioni adottate nella determinazione dei fondi per rischi ed oneri, per i principali contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, attraverso colloqui con le funzioni

aziendali coinvolte e analisi della documentazione di supporto;

- per i principali contenziosi, analisi degli eventi occorsi successivamente alla data di riferimento del bilancio che forniscano elementi informativi utili alla valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Infine, abbiamo verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;

- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In

presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;

- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

pwc

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ci ha conferito in data 21 marzo 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998

Gli amministratori di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2025, 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'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998;

- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

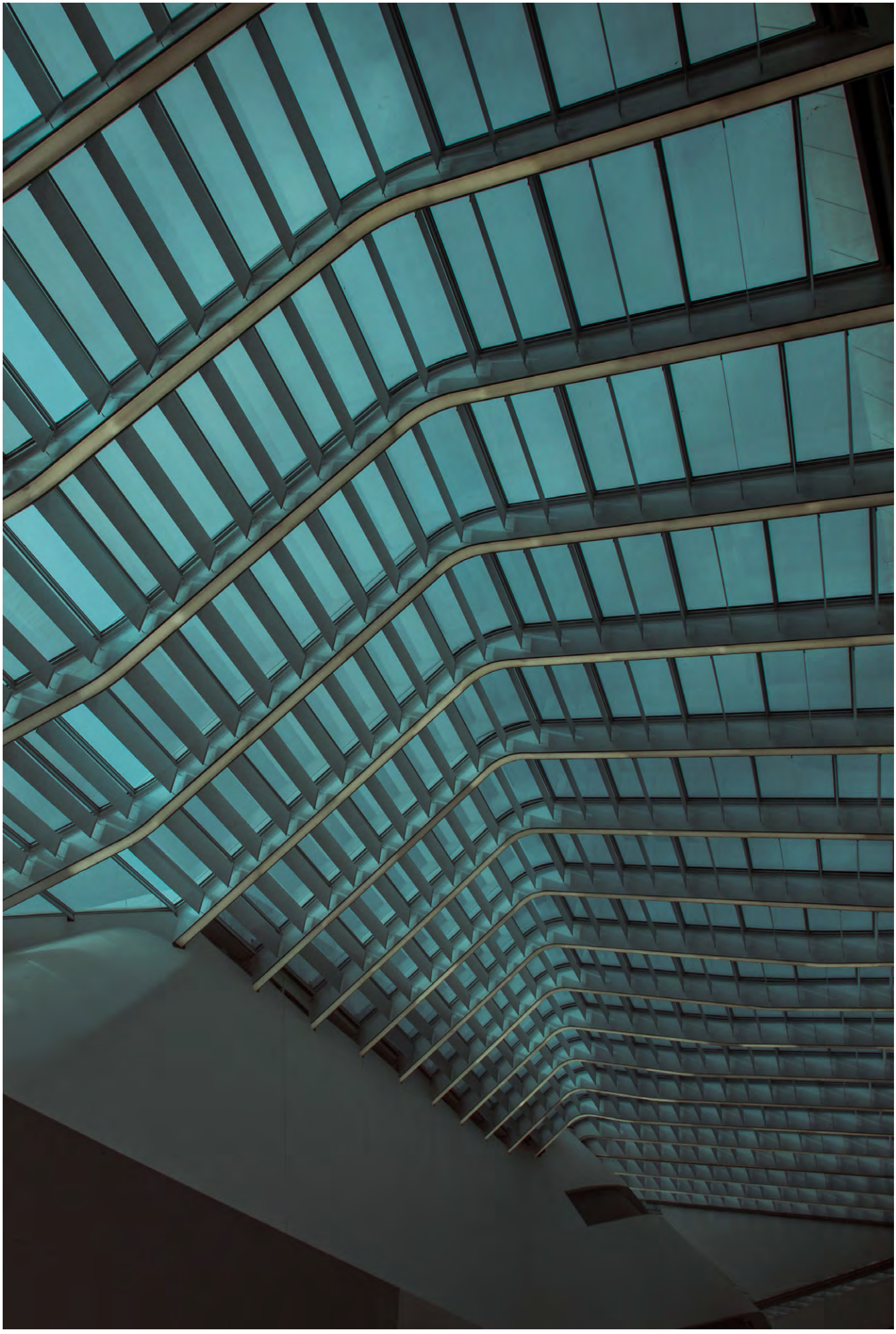
Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 852/2020 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/2010.

Roma, 17 aprile 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

Luigi Necci

(Revisore legale)



BILANCIO D'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2025

1. PROSPETTI CONTABILI DEL BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

CONTO ECONOMICO

valori in euro

	Note	2025	2024
Ricavi e proventi		**147.166.511**	**150.239.829**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	144.688.086	147.892.248
Altri proventi	5	2.478.425	2.347.581
Costi operativi		**(313.123.307)**	**(277.942.872)**
Costo del personale	6	(95.120.470)	(77.496.830)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(28.309)	(9.337)
Costi per servizi	8	(191.563.367)	(164.382.926)
Altri costi operativi	9	(18.794.667)	(15.407.135)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	10	(7.616.495)	(20.646.643)
Risultato operativo		**(165.956.796)**	**(127.703.043)**
Proventi e oneri finanziari		**259.833.960**	**355.113.050**
Proventi finanziari	11	721.616.806	1.088.276.157
Oneri finanziari	12	(461.782.846)	(733.163.107)
Risultato prima delle imposte		**93.877.164**	**227.410.007**
Imposte sul reddito	13	5.968.913	203.724.185
Risultato netto d'esercizio		**99.846.078**	**431.134.192**

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

valori in euro

	Note	2025	2024
Risultato netto d'esercizio		**99.846.078**	**431.134.192**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	24/26	23.839	56.584
Effetto fiscale Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	24/26	(6.905)	(11.429)
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	24/26	113.907	1.836
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	24/26	(27.338)	(441)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**103.503**	**46.550**
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		**99.949.581**	**431.180.742**

SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

valori in euro

	Note	31.12.2025	31.12.2024
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	14	32.962.844	2.330.531
Attività immateriali	16	624.175	937.804
Partecipazioni	18	38.920.445.298	38.798.167.059
Attività finanziarie (inclusi derivati)	19	11.646.851.442	9.042.069.235
Attività per imposte anticipate	17	3.858.191	49.214.923
Crediti commerciali e contratti di servizio	21	8.984.985	17.969.970
Altre attività	20	1.660.552.596	1.737.763.407
Totale		**52.274.279.531**	**49.648.452.928**
Attività correnti			
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	19	4.680.186.238	7.404.052.488
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	22	882.677.877	284.180.120
Crediti tributari	23	83.492.459	81.698.767
Crediti commerciali e contratti di servizio	21	169.791.734	161.575.812
Altre attività	20	1.045.410.288	568.674.659
Totale		**6.861.558.596**	**8.500.181.846**
Totale attività		**59.135.838.127**	**58.148.634.774**
Patrimonio netto e passività			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	24	31.062.952.307	31.062.952.307
Riserve	24	8.212.992.170	8.212.888.667
Utili (Perdite) portati a nuovo	24	1.346.498.291	915.364.099
Utile (Perdite) d'esercizio	24	99.846.078	431.134.192
Totale		**40.722.288.845**	**40.622.339.264**
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	25	11.066.367.875	9.138.013.816
Benefici ai dipendenti	26	4.315.501	4.191.305
Fondi rischi e oneri	27	10.516.327	12.109.438
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	28	63.701.699	40.741.233
Altre passività	29	1.651.747.443	1.729.638.826
Totale		**12.796.648.844**	**10.924.694.618**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	25	3.965.551.902	5.310.643.493
Passività finanziarie (inclusi derivati)	28	714.409.862	883.848.908
Debiti per imposte sul reddito	30	-	170.923
Debiti commerciali	31	129.932.235	107.467.504
Altre passività	29	807.006.439	299.470.063
Totale		**5.616.900.438**	**6.601.600.891**
Totale passività		**18.413.549.282**	**17.526.295.509**
Totale patrimonio netto e passività		**59.135.838.127**	**58.148.634.774**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO (NOTA 24)

Patrimonio Netto					
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge
Saldo al 1 gennaio 2024	**39.204.173.802**	**71.368.967**			**(89.133)**
Destinazione del risultato netto 2023					
Utile/(Perdite) complessivo rilevato					
di cui:					
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					1.396
Altri movimenti	(8.141.221.495)	6.141.221.496		2.000.000.000	
Saldo al 31 dicembre 2024	**31.062.952.307**	**6.212.590.462**		**2.000.000.000**	**(87.738)**
Saldo al 1 gennaio 2025	**31.062.952.307**	**6.212.590.462**		**2.000.000.000**	**(87.738)**
Destinazione del risultato netto 2024					
Utile/(Perdite) complessivo rilevato					
di cui:					
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					86.569
Altri movimenti					
Saldo al 31 dicembre 2025	**31.062.952.307**	**6.212.590.462**		**2.000.000.000**	**(1.169)**

valori in euro

Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
340.788	71.620.621	714.634.985	200.729.114	40.191.158.522
		200.729.114	(200.729.114)	
			431.134.192	431.134.192
45.155	46.550			46.550
	8.141.221.495			
385.942	**8.212.888.667**	**915.364.099**	**431.134.192**	**40.622.339.264**
385.942	**8.212.888.667**	**915.364.099**	**431.134.192**	**40.622.339.264**
		431.134.192	(431.134.192)	
			99.846.078	99.846.078
16.934	103.503			103.503
402.876	**8.212.992.170**	**1.346.498.291**	**99.846.078**	**40.722.288.845**

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in euro

	Note	2025	2024
Utile/(perdita) di esercizio		**99.846.078**	**431.134.192**
Imposte sul reddito	13	(5.968.913)	(203.724.185)
Proventi/oneri finanziari	11-12	(259.833.960)	(355.113.050)
Ammortamenti	10	7.045.586	915.596
Accantonamenti e svalutazioni	10-26	3.749.181	11.218.589
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	5	-	(1.718)
Variazione dei crediti commerciali	21	769.063	172.614.998
Variazione dei debiti commerciali	31	22.464.730	(19.439.738)
Variazione delle altre attività	20	(384.728.488)	399.351.402
Variazione delle altre passività	29	375.293.247	(394.332.170)
Utilizzi fondi rischi e oneri	27	(4.038.555)	(11.611.342)
Pagamento benefici ai dipendenti	26	11.910	(417.977)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	11-12	196.493.811	443.366.831
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	23-29	143.146.285	68.314.082
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		**194.249.975**	**542.275.510**
Investimenti in attività materiali e investimenti immobiliari	14	(792.294)	(278.791)
Investimenti in attività immateriali	16	(155.790)	(48.476)
Investimenti in partecipazioni	18	(233.123.404)	(514.960.000)
Investimenti al lordo dei contributi		**(234.071.488)**	**(515.287.267)**
Contributi ricevuti per investimenti in partecipazioni	18	117.625.071	503.480.000
Contributi		**117.625.071**	**503.480.000**
Disinvestimenti di attività materiali e investimenti immobiliari	14	-	251.667
Disinvestimenti di attività immateriali	16	-	736.438
Disinvestimenti di partecipazioni	18	30.121	-
Disinvestimenti		**30.121**	**988.105**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento		**(116.416.296)**	**(10.819.162)**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	25	1.943.378.356	(403.737.590)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	25	(1.373.806.277)	1.667.837.416
Variazioni delle passività del leasing	15	(6.831.070)	(243.735)
Variazione delle attività finanziarie	19	130.146.710	(2.628.577.524)
Variazione delle passività finanziarie	28	(2.026.672)	(53.485.779)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria		**690.861.046**	**(1.418.207.212)**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		**768.694.725**	**(886.750.864)**
Disponibilità liquide a inizio periodo		**(584.709.064)**	**302.041.799**
Disponibilità liquide a fine periodo		**183.985.661**	**(584.709.064)**
di cui saldo del c/c intersocietario		**(698.692.216)**	**(868.889.184)**

2. NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1. ATTIVITÀ DELLA SOCIETÀ

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la "Società" o "FS") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.
La pubblicazione del presente progetto di bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 2 aprile 2026 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.
In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza al principio contabile IFRS 10 "Consolidated Financial Statements" la Società ha redatto il Bilancio consolidato, che presenta nel 2025 un patrimonio netto di Gruppo pari a 41.798 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 30 milioni di euro.

La Società PricewaterhouseCoopers SpA è incaricata della revisione legale dei conti per il novennio 2023-2031.

2. CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il presente bilancio, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, IFRS-UE) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi esposti nel presente documento.
Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.
Il bilancio è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei Paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Il bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative Note; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle continuing operation da quello delle discontinued operation;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili 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.

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 32 - 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 2024 ad eccezione di quanto indicato nel paragrafo "Principi contabili di recente emissione" riportato nel Bilancio Consolidato.

3. PRINCIPI CONTABILI APPLICATI

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato, al

quale si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate, che sono iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. In presenza di evidenze di perdita di valore, la recuperabilità è verificata attraverso il confronto tra il valore di carico e il maggiore tra il valore d'uso (determinato attualizzando i flussi di cassa prospettici, ove possibile, della partecipazione) e il valore corrente (fair value) al netto dei costi di vendita. La quota di perdite eccedente il valore di carico contabile è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui sussistano obbligazioni legali o implicite alla copertura delle perdite e/o al ripristino della misura legale del capitale sociale. Qualora l'andamento successivo della partecipata oggetto di svalutazione evidenzi un miglioramento tale da far ritenere che siano venuti meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni rilevate negli esercizi precedenti, nella voce "Oneri su partecipazioni". Le altre partecipazioni, differenti dalle società controllate, a controllo congiunto e collegate che non sono quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulterebbe attendibile, sono valutate al costo.
I dividendi da partecipazioni sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui sono deliberati.

Principi contabili di recente emissione
Con riferimento ai principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

Uso di stime e valutazioni
Con riferimento all'utilizzo di stime contabili si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

4. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI (144.688 MILA EURO)

valori in mila euro

	2025	2024	Variazioni
Ricavi da contratti con i clienti	**144.476**	**147.789**	**(3.313)**
Ricavi da servizi diversi	144.230	147.565	(3.335)
Vendite diverse	246	224	22
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**212**	**103**	**109**
Ricavi per contributi	212	103	109
Totale	**144.688**	**147.892**	**(3.204)**

I **"Ricavi da contratti con i clienti"** evidenziano un decremento di 3.313 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente alla riduzione dei "Ricavi da servizi diversi" (-3.335 mila euro) derivante dal decremento dei proventi della commessa Metro Riyadh (-1.175 mila euro), conseguente a minori costi sostenuti rispetto al 2024, anno in cui si era verificata la ripresa delle attività operative, nonché alla contrazione dei ricavi per prestazioni di servizio erogate alle società del Gruppo nell'ambito del contratto di service (-2.160 mila euro).

Gli **"Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni"** evidenziano un incremento di 109 mila euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente ai maggiori contributi ricevuti dall'Unione Europea in merito al progetto Europe's Rail - partenariato europeo per la ricerca e l'innovazione nel settore ferroviario nell'ambito del programma Orizzonte Europa 2020-2027 - per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 39 – Informazioni ex Legge 124/2017.

RIPARTIZIONE RICAVI PER IFRS 15

La tabella seguente fornisce la disaggregazione dei ricavi da contratti con i clienti per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:

valori in mila euro

	Attività altri servizi	
	2025	2024
Mercato geografico		
Nazionale	50.482	52.621
Extra UE	93.995	95.168
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**144.476**	**147.789**
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	144.476	147.789
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**144.476**	**147.789**
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**212**	**103**
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	**144.688**	**147.892**

ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DA CONTRATTO

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

valori in mila euro

	31.12.2025	31.12.2024
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	**78.265**	**45.078**
Fatture da emettere	12.493	14.930
Attività da contratto	**12.493**	**14.930**
Acconti da clienti derivanti da contratti ricadenti nell'IFRS 15	(14.865)	(27.322)
Passività da contratto	**(14.865)**	**(27.322)**

Le attività derivanti da contratto con i clienti sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato ma non ancora fatturato, alla data di chiusura del periodo, con riferimento ai contratti con società del Gruppo e in misura residuale con clienti terzi. Tali attività sono classificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato. Le passività derivanti da contratti con i clienti sono rappresentate principalmente da anticipi relativi alla Commessa Riyadh (per la costruzione e l'O&M della Metro nella città di Riyadh), per i quali i ricavi saranno rilevati per competenza nei futuri esercizi in linea con i dettami dell'IFRS 15.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in mila euro

	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 31 dicembre 2024	**14.930**	**(27.322)**
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		12.456
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(13.570)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	11.133	
Saldo al 31 dicembre 2025	**12.493**	**(14.865)**

5. ALTRI PROVENTI (2.478 MILA EURO)

La variazione in incremento di 131 mila euro è riconducibile principalmente all'aumento delle commissioni attive su fidejussioni rilasciate in favore di società controllate (+106 mila euro) e dei ricavi per cariche sociali ricoperte dai dipendenti di FS (+26 mila euro) presso società del Gruppo.

6. COSTO DEL PERSONALE (95.120 MILA EURO)

valori in mila euro

	2025	2024	Variazioni
Salari e stipendi	65.351	49.227	16.124
Oneri sociali	19.205	14.519	4.686
Altri costi del personale a ruolo	(5.150)	(9.158)	4.008
Trattamento di fine rapporto	3.916	3.151	765
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	2.415	11.633	(9.218)
Personale a ruolo	**85.737**	**69.372**	**16.365**
Salari e stipendi	889	335	554
Oneri sociali	140	167	(27)
Personale Autonomo e Collaborazioni	**1.029**	**502**	**527**
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	2.612	3.100	(488)
Altri costi collegati al personale	5.743	4.523	1.220
Altri costi	**8.355**	**7.623**	**731**
Totale	**95.120**	**77.497**	**17.623**

Il **"Costo del Personale"** registra un incremento complessivo pari a 17.623 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- incremento delle voci "Salari e stipendi" (+16.124 mila euro), "Oneri sociali" (+4.686 mila euro) e "Altri costi del personale a ruolo" (+4.008 mila euro) ascrivibili principalmente alla crescita media dell'organico nel corso dell'esercizio (+131 FTE), concentrata prevalentemente nelle fasce apicali, nonché all'aumento del costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale e delle relative competenze accessorie;
- decremento della voce "Personale a ruolo accantonamenti e rilasci" (-9.218 mila euro) dovuto ai minori accantonamenti effettuati nell'esercizio per incentivi all'esodo e per altre esigenze di natura contrattuale, per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 27 - Fondi rischi e oneri.

La voce **"Personale Autonomo e Collaborazioni"** aumenta di 527 mila euro per effetto dell'incremento del numero di contratti di collaborazione stipulati nel corso dell'esercizio.

Gli **"Altri costi"** del personale hanno subito un incremento pari a 731 mila euro, attribuibile principalmente ai maggiori costi per la formazione del personale sostenuti nell'anno.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

	2025	2024	Variazioni
Personale			
Dirigenti	149	120	29
Quadri	375	310	65
Altro personale	268	231	37
Totale	**792**	**661**	**131**

7. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI (28 MILA EURO)

L'incremento di tale voce (+19 mila euro) è attribuibile ai maggiori costi sostenuti per l'acquisto di materiale di consumo.

8. COSTI PER SERVIZI (191.563 MILA EURO)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in mila euro

	2025	2024	Variazioni
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**90**	**144**	**(54)**
Servizi immobiliari e utenze	**2.017**	**1.969**	**48**
Servizi amministrativi ed informatici	**26.274**	**23.654**	**2.620**
Costi per comunicazione esterna e costi diversi	**28.293**	**13.198**	**15.095**
Costi per godimento beni di terzi	**1.848**	**6.365**	**(4.517)**
Altre prestazioni di terzi	92.529	96.821	(4.292)
Prestazioni professionali e Consulenze	30.062	11.511	18.551
Assicurazioni	5.679	5.179	500
Altri costi per servizi	4.771	5.541	(770)
Diversi	**133.041**	**119.052**	**13.988**
Totale	**191.563**	**164.383**	**27.180**

La variazione in aumento della voce **"Costi per servizi"** è pari a 27.180 mila euro e deriva, principalmente, dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento della voce **"Costi per comunicazione esterna e costi diversi"** (+15.095 mila euro) riconducibile al rafforzamento della strategia di comunicazione aziendale, con conseguente incremento delle attività di promozione, relazioni esterne e iniziative di carattere istituzionale;
- incremento della voce **"Costi Diversi"** (+13.988 mila euro) principalmente dovuto all'aumento dei costi sostenuti per "Prestazioni professionali e Consulenze" (+18.551 mila euro) connessi allo sviluppo di progetti strategici, parzialmente compensato dalla riduzione delle "Altre prestazioni di terzi" (-4.292 mila euro) principalmente dovuta al decremento dei costi connessi alla commessa Riyadh rispetto all'anno 2024, in cui si era verificata la ripresa delle attività operative;
- minori **"Costi per godimento beni di terzi"** (-4.517 mila euro), per effetto della contabilizzazione di taluni contratti di locazione passiva verso società controllate ai sensi dell'IFRS 16;
- maggiori costi per **"Servizi amministrativi ed informatici"** legati all'aumento dei servizi informatici forniti nel corso dell'anno (+3.305 mila euro) da FSTechnology, parzialmente compensati dai minori costi per prestazioni amministrative ricevute da Ferservizi (-685 mila euro).

9. ALTRI COSTI OPERATIVI (18.795 MILA EURO)

valori in mila euro

	2025	2024	Variazioni
Altri costi	14.363	12.199	2.164
Imposte, tasse e tributi locali	4.432	3.208	1.224
Totale	**18.795**	**15.407**	**3.388**

L'incremento della voce, pari a 3.388 mila euro, è riconducibile all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- all'incremento della voce "Altri costi" (+2.164 mila euro) principalmente riconducibile ai maggiori oneri per quote associative, nazionali e internazionali, pagate dalla Holding FS (per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 39 - Informazioni ex Legge 124/2017);
- incremento della voce "Imposte, tasse e tributi locali" (+1.224 mila euro), riconducibile ai maggiori oneri versati nel periodo rispetto all'esercizio precedente.

10. AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI (7.616 MILA EURO)

valori in mila euro

	2025	2024	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	172	139	33
Ammortamento attività materiali	6.873	777	6.097
Svalutazione e perdite di valore delle attività materiali e immateriali	298	586	(288)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	56	19.573	(19.517)
Svalutazione delle disponibilità liquide	217	(428)	645
Totale	**7.616**	**20.647**	**(13.030)**

La variazione della voce in decremento di 13.030 mila euro rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- decremento della voce "Rettifiche e riprese di valore su crediti" (-19.517 mila euro) principalmente riconducibile alla rilevazione, nell'esercizio 2024, di un fondo svalutazione (-17.541 mila euro) a copertura del credito per ritenute d'acconto relative ad annualità precedenti, iscritto tra i crediti tributari, nonché alle minori rettifiche su attività finanziarie rilevate nell'esercizio in applicazione dell'IFRS 9 (-1.988 mila euro);
- riduzione delle svalutazioni delle attività materiali e immateriali rispetto a quelle effettuate nell'esercizio precedente (-288 mila euro);
- aumento degli ammortamenti relativi alle attività materiali (+6.097 mila euro) dovuto all'iscrizione di nuovi contratti di leasing, con conseguente rilevazione dei diritti d'uso ai sensi dell'IFRS 16.
- incremento delle svalutazioni delle disponibilità liquide (+645 mila euro) secondo IFRS 9, principalmente correlato alla maggiore consistenza delle giacenze rispetto all'esercizio precedente, con conseguente adeguamento del relativo fondo svalutazione.

11. PROVENTI FINANZIARI (721.617 MILA EURO)

valori in mila euro

	2025	2024	Variazioni
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	421.234	423.473	(2.239)
Proventi finanziari su derivati	2.041	1.767	274
Proventi finanziari diversi	126.914	250.768	(123.854)
Dividendi	165.395	402.231	(236.836)
Utili su cambi	6.033	10.037	(4.004)
Totale	**721.617**	**1.088.276**	**(366.659)**

Il saldo dei **"Proventi finanziari"** registra un decremento di 366.659 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto essenzialmente:

- alla riduzione dei dividendi deliberati dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 236.836 mila euro dovuto principalmente a Trenitalia (-196.202 mila euro), RFI (-100.000 mila euro), FS Engineering (già Italferr) (-6.767 mila euro), Ferrovie del Sud Est (-751 mila euro), Sita (-660 mila euro), Ferrovie Nord Milano (-295 mila euro) parzialmente compensati dai maggiori dividendi percepiti da Sistemi Urbani (+56.754 mila euro), Fercredit (+5.990 mila euro), Ferservizi (+3.229 mila euro), Metro 5 (+698 mila euro), Eurofima (+689 mila euro), FSTechnology (+475 mila euro) e Hit Rail (+4 mila euro);
- ai minori proventi finanziari diversi per complessivi 123.854 mila euro dovuti per 91.954 mila euro alla riduzione dei finanziamenti a breve termine concessi alle società del Gruppo rispetto all'esercizio precedente, per 18.701 mila euro ai minori proventi derivanti dagli investimenti di liquidità sul sistema bancario e per 13.199 mila euro ai minori interessi maturati sul credito finanziario interamente svalutato verso Ferrovie Sud Est rispetto al 2024;
- al decremento degli utili su cambi per 4.004 mila euro determinato dall'effetto combinato dei minori utili generati dai finanziamenti a breve e medio lungo termine, dalla gestione dei conti correnti bancari e dalle valutazioni di fine periodo delle partite commerciali;
- ai minori proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli per 2.239 mila euro maturati sui crediti per finanziamenti a medio/lungo termine erogati verso le società del Gruppo, riconducibili alla variazione dell'esposizione media nel periodo, determinata dalla dinamica delle erogazioni e dei rimborsi.

12. ONERI FINANZIARI (461.783 MILA EURO)

valori in mila euro

	2025	2024	Variazioni
Oneri finanziari su titoli	538		538
Oneri finanziari su debiti	432.825	542.605	(109.780)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	149	156	(7)
Oneri finanziari su derivati	4.519	5.415	(896)
Oneri finanziari su leasing	625	11	614
Svalutazioni di attività finanziarie	1.952	175.404	(173.452)
Perdita su cambi	21.175	9.572	11.603
Totale	**461.783**	**733.163**	**(271.380)**

Gli **"Oneri finanziari"** evidenziano un decremento di 271.380 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, riconducibile prevalentemente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- decremento di 173.452 mila euro delle "Svalutazioni di attività finanziarie" principalmente imputabili alla minore svalutazione dei crediti finanziari rispetto a quanto registrato nel 2024 per la svalutazione verso la società Ferrovie del Sud Est, parzialmente compensato dal ripristino del valore della partecipazione detenuta in FS International per un ammontare pari a 6.830 mila euro;
- decremento complessivo degli "Oneri finanziari su debiti" per 109.780 mila euro, coerentemente con quanto evidenziato nel paragrafo relativo ai proventi finanziari. Tale riduzione riflette, da un lato, i minori oneri da provvista finanziaria poi assegnata alle società del Gruppo FS e, dall'altro, la minore remunerazione dei conti correnti di tesoreria accentrata delle altre società del Gruppo presso FS, in applicazione dei meccanismi di cash pooling vigenti;
- aumento delle perdite su cambi per 11.603 mila euro, determinato dall'effetto combinato delle perdite connesse alle rilevazioni effettuate sui finanziamenti e sui conti correnti bancari e delle valutazioni di fine periodo delle partite commerciali;
- incremento degli "Oneri finanziari su leasing" (+614 mila euro), dovuto all'iscrizione di nuovi contratti di leasing con FS Sistemi Urbani e Grandi Stazioni Rail;
- aumento degli "Oneri Finanziari su titoli" (+538 mila euro), riconducibile alla rilevazione di minusvalenze da valutazione a fair value su titoli classificati come FVPL (Fair Value Through Profit and Loss).

13. IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE (5.969 MILA EURO)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

valori in mila euro

	2025	2024	Variazioni
IRAP		897	(897)
IRES		9.422	(9.422)
Imposte da Pillar 2	(171)	171	(342)
Proventi da adesione consolidato fiscale	(57.935)	(175.008)	117.073
Imposte differite e anticipate	45.322	(41.793)	87.116
Imposte estere correnti	813	2.587	(1.774)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	6.002		6.002
Totale	**(5.969)**	**(203.724)**	**197.755**

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo di 5.969 mila euro dovuto principalmente al provento da adesione consolidato fiscale. Il decremento complessivo di 197.755 mila euro è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento dei "Proventi da adesione al consolidato fiscale", iscritti per 57.935 mila euro nel 2025 (-117.073 mila euro rispetto al 2024) dovuto principalmente alle minori imposte sul reddito trasferite dalle società del Gruppo;
- decremento delle imposte differite e anticipate nette per 87.116 mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla Nota 17 - Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite;
- decremento di imposte dirette IRES ed IRAP nell'anno pari a -10.319 mila euro, per la cui

determinazione si rinvia alla successiva tabella di riconciliazione aliquota fiscale effettiva, parzialmente compensato dalle rettifiche per imposte sul reddito relative all'esercizio 2024 pari a +6.002 mila euro;

- decremento delle imposte estere per -1.774 mila euro relative alla commessa Riyadh in Arabia Saudita principalmente per effetto della variazione del reddito imponibile derivante dall'andamento delle attività operative del periodo.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in mila euro

	2025		2024	
	Euro	%	Euro	%
Utile (Perdita) dell'esercizio	99.846		431.305	
Totale imposta sul reddito	(5.969)		(203.895)	
Utile (Perdita) ante imposte	93.877		227.410	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		24,0%		24,0%
Variazioni in diminuzione:	**(363.570)**		**(414.558)**	
Dividendi da partecipazione	(159.729)		(387.120)	
Utilizzi fondi	(5.121)		(11.611)	
Altre variazioni in diminuzione	(198.720)		(15.827)	
Variazioni in aumento:	**31.430**		**226.429**	
Accantonamenti ai fondi	3.528		13.168	
Sopravvenienze passive	820		1.698	
Svalutazioni e amm. non deducibili	1.366		188.136	
Imposte indeducibili	456		320	
Altre variazioni in aumento	25.260		23.107	
Totale imponibile IRES	**(238.263)**		**39.281**	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)			(9.422)	
IRAP			(897)	
Imposte estere	(813)		(2.587)	
Differenza su stima imposte anni precedenti	(6.002)			
Totale fiscalità differita	(45.322)		41.793	
Proventi da adesione consolidato fiscale	57.935		175.008	
Altro	171		(171)	
Totale imposte sul reddito	**5.969**		**203.724**	

14. IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI (32.963 MILA EURO)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce "Immobili, impianti e macchinari" a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

Si precisa che nel corso del 2025 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in mila euro

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	73.128	56	5.710	496	79.390
Ammortamenti e perdite di valore	(23.083)	(56)	(3.338)		(26.477)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 01.01.2024	**50.045**	**-**	**2.358**	**496**	**52.899**
Investimenti				279	279
Passaggi in esercizio			646	(646)	-
Ammortamenti	(15)		(631)		(646)
Alienazioni e dismissioni	(49.839)		(252)		(50.091)
Altri movimenti			(5)	(105)	(110)
Totale variazioni	**(49.854)**	**-**	**(241)**	**(473)**	**(50.568)**
Costo storico	373	56	6.025	23	6.477
Ammortamenti e perdite di valore	(182)	(56)	(3.894)		(4.132)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 31.12.2024	**191**	**-**	**2.117**	**23**	**2.331**
Investimenti	36.902			792	37.694
Passaggi in esercizio			751	(751)	-
Ammortamenti	(6.208)		(665)		(6.873)
Alienazioni e dismissioni			(1)		(1)
Altri movimenti	(187)				(187)
Totale variazioni	**30.506**	**-**	**85**	**41**	**30.632**
Costo storico	36.902	56	6.754	64	43.776
Ammortamenti e perdite di valore	(6.205)	(56)	(4.538)		(10.799)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 31.12.2025	**30.697**	**-**	**2.202**	**64**	**32.963**

La variazione totale degli immobili, impianti e macchinari, pari a 30.632 mila euro, deriva soprattutto dalla registrazione di nuovi contratti secondo lo standard IFRS 16. Tra questi rientra anche il contratto di locazione dell'immobile di Villa Patrizi, sede legale della Società, stipulato con la controllata FS Sistemi Urbani. L'iscrizione dei relativi diritti d'uso ha determinato un incremento significativo della voce "Terreni e fabbricati", riflettendo l'inclusione in bilancio degli immobili oggetto dei contratti di locazione.

15. DIRITTO DI UTILIZZO BENI IN LEASING (30.697 MILA EURO)

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2025:

valori in mila euro

	Fabbricati
Costo storico	373
Ammortamenti e perdite di valore	(182)
Consistenza al 31.12.2024	**191**
Investimenti (nuovi leasing)	36.902
Ammortamenti	(6.208)
Altri movimenti	(187)
Totale variazioni	**30.506**
Costo storico	36.902
Ammortamenti e perdite di valore	(6.205)
Consistenza al 31.12.2025	**30.697**

I diritti d'uso al 31 dicembre 2025, pari a 30.697 mila euro, si incrementano di 30.506 mila euro rispetto al periodo precedente (191 mila euro nel 2024).
La variazione è sostanzialmente imputabile alla sottoscrizione di nuovi contratti (36.902 mila euro) e al processo di ammortamento dei relativi diritti d'uso (6.208 mila euro), nonché ai remeasurement e alle estinzioni contrattuali (187 mila euro).
Le passività di leasing e i loro movimenti durante l'anno sono riportati nella tabella che segue:

valori in mila euro

Movimentazione delle passività per leasing	2025
Passività del leasing al 1° gennaio	**191**
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	36.902
Rilevazione oneri finanziari	625
Pagamenti	(6.831)
Altre variazioni	(191)
Passività del leasing al 31 dicembre	**30.697**

Le passività per i leasing al 31 dicembre 2025, pari a 30.697 mila euro, si incrementano di 30.506 mila euro rispetto al periodo precedente. La variazione è connessa alla sottoscrizione di nuovi contratti (36.902 mila euro), alla rilevazione
degli oneri finanziari dell'esercizio (625 mila euro), ai pagamenti effettuati nel corso del 2025 (6.831 mila euro). Le altre variazioni, pari a 191 mila euro, si riferiscono ai già citati remeasurement dei contratti in essere e alle estinzioni contrattuali anticipate.

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

valori in mila euro

Impatti a conto economico	2025
Ammortamento dei diritti d'uso	6.208
Interessi passivi sulle passività del leasing	625
Costi relativi a leasing di breve termine e di modesto valore	179
Totale impatti a conto economico	**7.012**

16. ATTIVITÀ IMMATERIALI (624 MILA EURO)

La voce **"Attività immateriali"** è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo di software prevalentemente per i sistemi informativi di Gruppo.
Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio della voce.

valori in mila euro

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	1.941	638	2.579
Ammortamenti e perdite di valore	(1.401)		(1.401)
Consistenza al 01.01.2024	**540**	**638**	**1.177**
Investimenti		635	635
Passaggi in esercizio	687	(687)	-
Ammortamenti	(139)		(139)
Alienazioni e dismissioni	(150)	(586)	(736)
Totale variazioni	**398**	**(638)**	**(240)**
Costo storico	2.034		2.034
Ammortamenti e perdite di valore	(1.096)		(1.096)
Consistenza al 31.12.2024	**938**	**-**	**938**
Investimenti		156	156
Passaggi in esercizio	156	(156)	-
Ammortamenti	(172)		(172)
Alienazioni e dismissioni	(297)		(297)
Totale variazioni	**(314)**	**-**	**(314)**
Costo storico	1.893		1.893
Ammortamenti e perdite di valore	(1.269)		(1.269)
Consistenza al 31.12.2025	**624**	**-**	**624**

La voce registra un decremento di 314 mila euro che deriva dagli investimenti sostenuti nel periodo principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informatici di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica al netto degli ammortamenti e delle dismissioni.

17. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE (3.858 MILA EURO)

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrate le consistenze delle "Attività per imposte anticipate" e delle "Passività per imposte differite", nonché i movimenti intercorsi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in mila euro

	31.12.2024	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2025
Attività per imposte anticipate				
Fondo rischi	3.581	(471)		3.110
TFR	2			2
Altro	48.643	(44.851)	(27)	3.764
Totale Attività per imposte anticipate	**52.226**	**(45.322)**	**(27)**	**6.876**
Passività per imposte differite				
Fondo per imposte differite				
Altro	3.011		7	3.018
Totale Fondo imposte differite	**3.011**	**-**	**7**	**3.018**
Attività nette per imposte anticipate	**49.215**	**(45.322)**	**(34)**	**3.858**

Le "Attività per imposte anticipate" e le "Passività per imposte differite" sono riferibili principalmente alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi e oneri ed agli effetti derivanti dalla prima applicazione dell'IFRS 9.
Nel corso dell'esercizio 2025, tali poste registrano un decremento netto pari a 45.322 mila euro. La variazione è attribuibile, in misura prevalente, agli utilizzi e ai rilasci dei fondi rischi e oneri, nonché al riconoscimento fiscale del fondo svalutazione relativo ai crediti verso Ferrovie del Sud Est, qualificato – ai sensi della normativa vigente – come perdita su crediti integralmente deducibile.
Hanno inoltre contribuito alla riduzione del saldo le differenze temporanee generate dai dividendi iscritti in bilancio ma non ancora incassati. Gli altri movimenti, pari a complessivi -34 mila euro, sono riferibili prevalentemente alle variazioni intervenute nelle "riserve Cash Flow Hedge" e nelle "riserve per utili attuariali relativi ai benefici ai dipendenti", derivanti dal periodico aggiornamento, secondo IAS 19, delle valutazioni attuariali e delle pertinenti riserve di patrimonio netto.

18. PARTECIPAZIONI (38.920.445 MILA EURO)

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio della voce **"Partecipazioni"**, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2025 e 2024.

valori in mila euro

	Valore netto 31.12.2025	Valore netto 31.12.2024	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	38.755.855	38.633.677	320.170
Imprese collegate	53.369	53.369	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	16.101	16.001	
Totale	**38.920.445**	**38.798.167**	**320.170**

Di seguito le variazioni intervenute alla voce "**Partecipazioni**" nell'esercizio 2025.

valori in mila euro

	Movimenti del periodo							
	Valore Netto 31.12.2024	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2025	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SPA	2.745.741						2.745.741	118.000
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
FS Logistix SpA	516.321	110.398					626.719	202.170
FS Sistemi Urbani Srl	1.158.500					11.916	1.170.416	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	11.916					(11.916)	-	
Italcertifer SpA	738						738	
FS Engineering SpA	8.047					(8.047)	-	
RFI SpA	32.463.899					8.047	32.471.947	
Trenitalia SpA	1.607.137					48.226	1.655.363	
Busitalia - Sita nord Srl	48.226					(48.226)	-	
Tav Srl	50		(50)				-	
FSTechnology SpA	27.578						27.578	
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			6.830	
FS Security SpA	500						500	
FS Energy SpA	-	5.000					5.000	
	38.633.677	**115.398**	**(50)**	**6.830**	**-**	**-**	**38.755.855**	**320.170**
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	95.120	117.625				(117.625)	95.120	
Sita SpA*							-	
	95.120	**117.625**	**-**	**-**	**-**	**(117.625)**	**95.120**	**-**
Altre Imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	7						7	
Eurofima SA	14.583						14.583	
Hit Rail BV	97						97	
Isfort SpA	61						61	
Treccani SpA	1.000						1.000	
Italiacamp Srl	23						23	
ROAD - Rome Advanced District Road	200	100					300	
Consorzio Sagitta	30						30	
	16.001	**100**	**-**	**-**	**-**	**-**	**16.101**	**-**
Totale Partecipazioni	**38.798.167**	**233.123**	**(50)**	**6.830**	**-**	**(117.625)**	**38.920.445**	**320.170**

* Il 30 dicembre 2024 l'Assemblea Straordinaria di Sita ha revocato lo stato di liquidazione che avrà effetto dal 18 marzo 2025.

Nel corso dell'esercizio 2025 si sono registrate le seguenti variazioni:

FS Logistix (già Mercitalia Logistic) – nel corso del 2025 FS SpA ha sottoscritto e versato la quinta e sesta tranche di aumento di capitale deliberato di FS Logistix per un totale di 110.398 mila euro. All'esito di tali versamenti effettuati dal Socio Unico, il capitale sociale sottoscritto di FS Logistix è pari a € 495.693 mila euro; per ulteriori dettagli si rinvia alla nota 34 – Altre informazioni.

FS Sistemi Urbani – a seguito della fusione per incorporazione di Grandi Stazioni Immobiliari in FS Sistemi Urbani, perfezionata con atto del 16 giugno 2025 e con efficacia civilistica, contabile e fiscale a decorrere dal 1° luglio 2025, il valore di carico della partecipazione precedentemente detenuta in Grandi Stazioni Immobiliari è stato imputato ad incremento del valore della partecipazione detenuta in FS Sistemi Urbani.

Trenitalia – l'incremento della partecipazione è riconducibile all'aumento di capitale della società Trenitalia, sottoscritto mediante conferimento in natura della partecipazione detenuta in Busitalia Sita Nord, per un importo pari a 48.226 mila euro, corrispondente al 100% del capitale sociale di Busitalia Sita Nord.

RFI – l'incremento della partecipazione è riconducibile all'aumento di capitale della società RFI, sottoscritto mediante conferimento in natura della partecipazione detenuta in FS Engineering, per un importo pari a 8.047 mila euro, corrispondente al 100% del capitale sociale di FS Engineering.

TAV – il decremento del valore della partecipazione è riconducibile alla cancellazione della società, in data 24 gennaio 2025, dal Registro delle Imprese dopo che in data 20 dicembre 2024 l'Assemblea di TAV ha approvato il bilancio finale di liquidazione ed il piano di riparto.

FS Energy – iscrizione della partecipazione a fronte del versamento effettuato per la costituzione della società FS Energy, con Socio Unico FS avvenuta il 17 luglio 2025. La controllata ha l'obiettivo di definire un modello di approvvigionamento energetico e guidare lo sviluppo delle attività energetiche per conto di tutte le società del Gruppo.

TELT – la partecipazione ha registrato un incremento per 117.625 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MIT per gli investimenti finanziari relativi al capitolo di spesa 7532, in riferimento al Contratto di Programma 2021-2029 per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

ENI Road – l'incremento della partecipazione è riconducibile al pagamento (+100 mila euro) per il rinnovo della quota annuale di FS in qualità di socio co-fondatore nel progetto "Road" di Eni SpA avente l'obiettivo di creare un tecnopolo di soggetti pubblico-privati per favorire lo sviluppo di progetti innovativi per la transizione energetica.

FS International – in data 23 ottobre 2025, è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia in favore di FS International che ha previsto l'assegnazione del "ramo internazionale", composto principalmente dalle partecipazioni estere detenute in ILSA, Trenitalia France, FS Group Advisory Limited, Qbuzz/QMS, Netinera e Hellenic Train, a quest'ultima.
Al 31 dicembre 2025 la Società ha proceduto ad effettuare un test di impairment per verificare la recuperabilità della partecipazione in FS International, svalutata negli anni passati a seguito di impairment test. L'analisi svolta ha evidenziato il venir meno degli indicatori di perdita durevole di valore rilevati nei precedenti esercizi, tenuto conto del miglioramento delle prospettive reddituali e finanziarie della partecipata.
In conseguenza di quanto sopra, è stato effettuato il ripristino totale di valore della partecipazione, per un importo pari a 6.830 mila euro.

Di seguito le variazioni intervenute alla voce "**Partecipazioni**" nell'esercizio 2024.

valori in mila euro

	Movimenti del periodo							
	Valore Netto 31.12.2023	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2024	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	2.745.741						2.745.741	118.000
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
FS Logistix SpA	516.321						516.321	202.170
Nuova Sistemi Urbani SpA	-	624.407				(624.407)	-	
FS Sistemi Urbani Srl	534.094					624.407	1.158.500	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616	11.300					11.916	
Italcertifer SpA	738						738	
FS Engineering SpA	8.047						8.047	
RFI SpA	32.463.899						32.463.899	
Trenitalia SpA	1.607.137						1.607.137	
Busitalia - Sita nord Srl	48.226						48.226	37.148
Tav Srl in liquidazione	50	50		(50)			50	
FSTechnology SpA	27.578						27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	60.084			13.216	(73.300)		-	
FS Italian Railways USA Inc	3.034						3.034	
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	2.199						2.199	
FS International SpA	-						-	6.830
FS Security SpA	500						500	
	38.058.055	**635.757**	**-**	**13.166**	**(73.300)**	**-**	**38.633.677**	**364.147**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
	53.369	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**53.369**	**-**
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
T.E.L.T. Sas	95.120	503.480				(503.480)	95.120	
	95.120	**503.480**	**-**	**-**	**-**	**(503.480)**	**95.120**	**-**
Altre Imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	*7*						*7*	
Eurofima SA	14.583						14.583	
Hit Rail BV	97						97	
Isfort SpA	61						61	
Treccani SpA	1.000						1.000	
Italiacamp Srl	23						23	
ROAD - Rome Advanced District Road	100	100					200	
Sita SpA in liquidazione	-						-	
Consorzio Sagitta	-	30					30	
	15.871	**130**					**16.001**	**-**
Totale	**38.222.414**	**1.139.367**	**-**	**13.166**	**(73.300)**	**(503.480)**	**38.798.167**	**364.147**

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in mila euro

Movimenti del periodo								
	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2025	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2025 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	Roma	2.269.892	(28.842)	2.161.527	100,00%	2.161.527	2.745.741	584.214
Fercredit SpA	Roma	32.500	11.312	98.806	100,00%	98.806	31.413	(67.393)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	8.950	38.662	100,00%	38.662	8.378	(30.284)
FS Logistix SpA	Roma	495.693	(10.040)	417.681	100,00%	417.681	626.719	209.038
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.784	27.416	1.279.109	100,00%	1.279.109	1.170.416	(108.693)
Italcertifer SpA	Firenze	480	742	18.415	55,66%	10.250	737	(9.512)
RFI SpA	Roma	31.536.472	117.603	34.043.589	100,00%	34.043.589	32.471.947	(1.571.642)
Trenitalia SpA	Roma	1.655.364	87.506	3.028.582	100,00%	3.028.582	1.655.364	(1.373.219)
FSTechnology SpA	Roma	27.578	379	41.133	100,00%	41.133	27.578	(13.555)
FS Italian Railways USA Inc (*)	San Francisco	3.001	(52)	3.185	100,00%	3.185	3.034	(152)
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh	2.276	990	3.818	100,00%	3.818	2.199	(1.618)
FS International SpA	Roma	2.740	(9.444)	178.564	100,00%	178.564	6.830	(171.734)
FS Security SpA	Roma	500	2.329	9.924	100,00%	9.924	500	(9.424)
FS Energy SpA	Roma	5.000	(101)	4.899	100,00%	4.899	5.000	101
Totale						**41.319.730**	**38.755.855**	**(2.563.874)**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	Milano	53.300	20.867	231.457	36,70%	84.945	30.308	(54.637)
Ferrovie Nord Milano SpA (*)	Milano	230.000	(376)	406.988	14,74%	59.990	23.061	(36.929)
Totale						**144.935**	**53.369**	**(91.566)**
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
T.E.L.T. Sas (**)	Le Bourget du Lac	1.000	-	4.049.355	50,00%	2.024.677	95.121	(1.929.557)
Sita SpA	Roma	200	74	2.630	55,00%	1.447	-	(1.447)
Totale						**2.026.124**	**95.121**	**(1.931.004)**
Totale Partecipazioni						**43.490.788**	**38.904.345**	**(4.586.444)**

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2024, ultimo disponibile alla data di redazione delle note in oggetto.
(**) Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Pa. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Alla data di chiusura dell'esercizio gli Amministratori hanno valutato l'eventuale presenza di perdite di valore/ripristini di valore di tutte le partecipazioni. Qualora sia stata accertata la presenza di indicatori di perdite di valore (c.d. trigger events), il valore recuperabile di tali partecipazioni è stato verificato confrontandone il valore di carico ed il relativo valore d'uso, determinato secondo le metodologie appropriate alle singole fattispecie e circostanze.
La tabella sotto riportata indica la metodologia e i tassi di attualizzazione utilizzati per le partecipazioni sottoposte ad impairment test, a seguito dell'individuazione di indicatori di perdite di valore, vale a dire con valori di iscrizioni maggiori rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto o ripristini di valore di precedenti svalutazioni.

valori in mila euro

CGU	Valore di carico 31.12.2025	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Anas SpA	2.745.741	4,15%	-
FS Logistix SpA	626.719	5,85%	1,90%
FS International SpA	6.830	5,40%	1,90%

Per tali società si rappresenta quanto segue:

- per Anas, gli Amministratori, hanno ritenuto opportuno verificare la recuperabilità dell'importo di iscrizione della partecipazione tramite il test di impairment che è stato predisposto sulla base dei flussi di cassa del piano economico finanziario 2026-2052 approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas del 5 marzo 2026. Il nuovo piano, che rappresenta - ad oggi - la miglior stima dell'evoluzione delle risultanze previsionali economiche, patrimoniali e finanziarie per i successivi esercizi, tiene conto del recepimento del Contratto di Programma 2021-2025 e del mutato contesto normativo e regolatorio.In particolare, la configurazione di valore utilizzata per determinare il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari è il "value in use", calcolato, nella fattispecie, utilizzando le proiezioni di flussi di cassa basate sulle previsioni finanziarie del Piano, considerate per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'adeguamento della Concessione fino a tale data, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032, sulla base dell'evoluzione normativa precedentemente descritta al paragrafo 24 - Attività Immateriali del Bilancio Consolidato a cui si rinvia. Ai fini della determinazione del valore recuperabile, è stata inclusa anche una stima del valore residuo attualizzato (terminal value), basato sull'ipotesi che esso sia pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione.

  I flussi del piano presentano le seguenti assunzioni: a) i valori degli investimenti fino al 2034 sono stati determinati tenendo conto degli investimenti attualmente in corso di esecuzione e del complessivo portafoglio progetti del Contratto di Programma 2021-2025, b) i valori degli investimenti degli anni successivi sono stati stimati tenendo in considerazione una lieve riduzione, con una crescita solo per l'adeguamento dei prezzi previsto dai quadri economici, c) i costi correlati agli investimenti sono stimati con le stesse assunzioni sopra riportate e d) le altre voci di costo, il quinquennio 2026-2030, recepiscono la pianificazione effettuata dalle strutture competenti mentre a partire dal 2031, sono previste in crescita ad un tasso pari all'inflazione ad esclusione della componente per il costo dell'energia elettrica, per la quale è stata effettuata un'analisi ad hoc.

  I flussi finanziari attesi dalla CGU sono stati attualizzati in base ad un tasso di sconto ("WACC") pari al 4,15%, ritenuto adeguato ad attualizzare tali flussi finanziari. Dall'impairment test non sono emerse perdite di valore della partecipazione da riflettere in bilancio al 31 dicembre 2025. Tenendo conto delle ipotesi chiave sopra riportate, l'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione (WACC +/-0,25%), a parità di altre condizioni, non comporterebbe la rilevazione di una perdita di valore. Si specifica che il WACC di break-even è pari al 6,7%.
  Qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza. Si specifica che le valutazioni di cui sopra hanno tenuto in considerazione gli impatti relativi al cambiamento climatico anche se, allo stato attuale, risultano residuali;
- per FS Logistix è stato eseguito un test di impairment sul valore di iscrizione della partecipazione, i cui flussi di cassa sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento della stima e desumibili dal Piano Industriale approvato dal Consiglio di Amministrazione della società. In particolare, il value in use è stato stimato applicando il metodo del Discounted Cash Flow, mediante la formula che considera l'attualizzazione dei flussi analiticamente attesi nell'orizzonte di durata dei piani previsionali e la determinazione, laddove possibile analizzando i singoli business, di un terminal value successivo a tale orizzonte temporale. Il costo medio del capitale investito (WACC) risultato al 31 dicembre 2025 è pari al 5,85%. Il test di impairment ha dato esito negativo e pertanto non si è proceduto con la svalutazione in bilancio della stessa. L'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione e al growth rate (+/- 0,25% basis points) non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate;

per FS International gli Amministratori, a seguito dell'operazione straordinaria di assegnazione delle partecipate estere da Trenitalia ad FS International, hanno ritenuto opportuno verificare la recuperabilità dell'importo di iscrizione della partecipazione, i cui flussi di cassa sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento della stima e desumibili dal Piano Industriale approvato dal Consiglio di Amministrazione della società. In particolare, il value in use è stato stimato applicando il metodo del Discounted Cash Flow, mediante la formula che considera l'attualizzazione dei flussi analiticamente attesi nell'orizzonte di durata dei piani previsionali e la determinazione, laddove possibile analizzando i singoli business, di un terminal value successivo a tale orizzonte temporale. Il costo medio del capitale investito (WACC) risultato al 31 dicembre 2025 è pari al 5,40%. Il test di impairment ha dato esito negativo e pertanto si è proceduto al ripristino del valore della partecipazione per un importo pari al valore del fondo precedentemente iscritto per la stessa (6.830 mila euro). L'analisi di sensitivity rispetto al tasso di

attualizzazione e al growth rate (+/- 0,25% basis points) non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate.

Con riferimento a FS Energy, il valore di carico della partecipazione risulta superiore alla corrispondente quota di patrimonio netto della partecipata alla data di chiusura dell'esercizio, principalmente per effetto della perdita registrata nel primo esercizio di attività della società, costituita nel corso dell'anno.

Tenuto conto della fase iniziale di sviluppo dell'attività e delle prospettive economico-finanziarie della partecipata, alla data di bilancio non sono stati identificati indicatori di perdita di valore ai sensi dello IAS 36 – Impairment of Assets; pertanto, non si è ritenuto necessario procedere al test di impairment per la partecipata.
Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate e a controllo congiunto.

valori in mila euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2025	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
Partecipazione in imprese collegate										
FNM SpA (*)	14,74%	469.779	1.226.729	1.696.508	602.049	687.471	1.289.520	115.804	116.181	(376)
Metro 5 SpA	36,70%	133.428	566.833	700.261	98.456	370.149	468.605	82.179	61.109	21.070
Partecipazione a controllo congiunto										
T.E.L.T. Sas	50,00%	509.997	4.976.522	5.486.519	479.325	5.006.327	5.485.652	16.637	16.637	-
Sita SpA	55,00%	3.370		3.370	113	626	739	207	133	74

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2024, ultimo disponibile alla data di redazione delle note in oggetto.

valori in mila euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2024	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
Partecipazione in imprese collegate										
FNM SpA (*)	14,74%	336.927	1.108.324	1.445.250	355.420	672.485	1.027.905	119.965	105.728	14.237
Metro 5 SpA (**)	36,70%	122.585	581.235	703.820	90.525	394.784	485.308	84.256	64.376	19.880
Partecipazione a controllo congiunto										
T.E.L.T. Sas (**)	50,00%	642.175	4.148.268	4.790.443	606.474	4.183.101	4.789.576	(12.560)	(12.560)	-

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2023, ultimo disponibile alla data di redazione delle note in oggetto.
(**) Nell'esercizio corrente è stata effettuata una diversa classificazione dei dati e, al fine di una migliore comparabilità, sono stati riclassificati anche i dati dell'esercizio precedente.

19. ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI - INCLUSI DERIVATI (16.327.037 MILA EURO)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle "**Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)**" alla fine dei due esercizi a confronto.

valori in mila euro

Valore contabile									
	31.12.2025			31.12.2024			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	613	162	775		367	367	613	(205)	408
Titoli e finanziamenti	11.614.353	1.486.918	13.101.271	9.008.865	1.851.123	10.859.988	2.605.488	(364.205)	2.241.283
Crediti per finanziamenti		3.189.537	3.189.537		5.544.344	5.544.344		(2.354.807)	(2.354.807)
Altri crediti finanziari	31.885	3.569	35.454	33.204	8.218	41.422	(1.319)	(4.649)	(5.968)
Totale	**11.646.851**	**4.680.186**	**16.327.037**	**9.042.069**	**7.404.052**	**16.446.121**	**2.604.782**	**(2.723.866)**	**(119.084)**

Le Attività finanziarie, nel corso del 2025, hanno subito un decremento complessivo pari a 119.084 mila euro.

I "Titoli e finanziamenti" al 31 dicembre 2025 sono relativi ai finanziamenti concessi alle società del Gruppo, principalmente alle società controllate RFI e Trenitalia per complessivi 10.718.486 mila euro, di cui 5.836.885 mila euro afferenti al Programma Euro Medium Term Notes, 2.350.400 mila euro afferenti al Programma Eurofima e 2.531.201 mila euro relativi ad ulteriori finanziamenti concessi alle suddette società. Il valore della voce è esposto al netto del fondo svalutazione derivante dall'applicazione dell'IFRS 9 pari a 8.718 mila euro.
La Società nel corso dell'esercizio ha concesso finanziamenti a medio/lungo termine per un ammontare complessivo di 3.882.682 mila euro nei confronti principalmente di Trenitalia, RFI, FS International, TX Logistik, FSTechnology e FS Logistix. L'incremento registrato è ascrivibile alla contrazione della provvista a breve termine erogata alle società del Gruppo, intervenuta a valle dell'assunzione di nuovi finanziamenti a lungo termine da parte delle medesime.
A tali incrementi, si contrappongono i rimborsi effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 1.664.847 mila euro, prevalentemente riconducibili alle società RFI, Trenitalia, Qbuzz, TX Logistik, Busitalia Sita Nord e Treni Turistici Italiani.

Il decremento dei "Crediti per finanziamenti a breve" dell'esercizio pari a 2.354.807 mila euro è essenzialmente dovuto alla minore provvista a breve termine concessa alle società del Gruppo in considerazione dell'accensione di finanziamenti a lungo termine per un ammontare complessivo di 2.192.777 mila euro e al decremento dei crediti per interessi maturati e non liquidati per un ammontare pari 12.644 mila euro.

La voce accoglieva inoltre al 31 dicembre 2024 incassi in transito relativi al Conto di tesoreria Centrale dello Stato per un ammontare pari a 149.386 mila euro.
La voce include anche il credito concesso alla società Ferrovie del Sud Est per un ammontare pari a 199.520 mila euro, incrementato degli interessi di periodo maturati per 9.746 mila euro. Il totale del credito è stato integralmente svalutato a seguito di valutazione di recuperabilità secondo IFRS 9.

Sulla base di quanto previsto dall'articolo 2467 c.c. i finanziamenti concessi il cui rimborso è postergato rispetto alla soddisfazione degli altri creditori ammontano a complessivi 281.471 mila euro.

Il decremento della voce "Altri crediti finanziari", pari a 5.968 mila euro, è principalmente riconducibile alla variazione intervenuta nei crediti verso istituti di credito.
La voce include i risconti attivi relativi alle commissioni up-front corrisposte per l'ottenimento di linee di credito committed, rilevate e ripartite lungo la durata dei contratti secondo il criterio del costo ammortizzato.
La voce comprende, al 31 dicembre 2025, incassi vincolati ricevuti sul Conto di Tesoreria Centrale dello Stato per un ammontare pari a 29.240 mila euro. Tali somme risultavano già presenti al 31 dicembre 2024 e precedentemente classificate tra le disponibilità liquide. Al fine di garantire una più appropriata rappresentazione contabile, il relativo saldo è stato riclassificato tra le attività finanziarie non correnti. I dati comparativi dell'esercizio precedente sono stati conseguentemente riesposti.

Per ulteriori informazioni in merito alle operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio, si rimanda al paragrafo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

20. ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI (2.705.963 MILA EURO)

valori in mila euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		471.628	471.628		448.255	448.255		23.373	23.373
Crediti per IVA	5.504		5.504	5.504		5.504			-
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	1.642.092	555.446	2.197.538	1.718.541	71.836	1.790.376	(76.449)	483.610	407.162
Altre Amministrazioni dello Stato			-		14	14		(14)	(14)
Debitori diversi e ratei/risconti	14.774	14.774	29.548	14.847	8.622	23.469	(73)	6.152	6.079
Crediti per consolidato fiscale		4.076	4.076		41.372	41.372		(37.296)	(37.296)
Valore Lordo Altre attività	**1.662.370**	**1.045.924**	**2.708.294**	**1.738.891**	**570.098**	**2.308.989**	**(76.522)**	**475.826**	**399.305**
Fondo svalutazione	(1.817)	(514)	(2.331)	(1.128)	(1.423)	(2.551)	(689)	909	220
Totale	**1.660.553**	**1.045.410**	**2.705.963**	**1.737.763**	**568.675**	**2.306.438**	**(77.211)**	**476.735**	**399.525**

La voce **"Altre attività non correnti e correnti"** ha subito un incremento totale di 399.305 mila euro per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento degli "Altri crediti verso società del Gruppo" per 23.373 mila euro principalmente dovuto all'effetto combinato dell'aumento dei crediti verso controllate per dividendi (+52.091 mila euro) e dei maggiori crediti per Iva di Gruppo (+523 mila euro), compensati dalla riduzione dei crediti per incassi ricevuti dal Gruppo (-29.241 mila euro);
- incremento dei crediti verso il MIT a valere sul capitolo di spesa 7532 relativi alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione, legato all'iscrizione di un ulteriore impegno pluriennale di 524.787 mila euro al netto degli incassi ricevuti nell'anno per un totale di 117.625 mila euro e trasferiti a TELT. Il trasferimento dei contributi dal MIT verso TELT Sas è già descritto nella Nota 20 - Partecipazioni;
- incremento dei "Debitori diversi e ratei/risconti" per 6.079 mila euro principalmente riconducibile alla rilevazione di depositi cauzionali versati nell'ambito di operazioni di investimento;
- decremento dei "Crediti per consolidato fiscale" per 37.296 mila euro dovuto alle minori imposte ricevute dalle società del Gruppo: per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 13 - Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate;
- decremento del "Fondo svalutazione" per 220 mila euro rispetto al periodo precedente che riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione dell'IFRS 9.

La tabella seguente illustra la composizione delle altre attività per area geografica:

valori in mila euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazioni
Nazionali	2.688.352	2.294.417	393.935
Paesi dell'area euro	715	325	390
Regno Unito	77	81	(4)
Altri paesi europei non UE		1	(1)
Stati Uniti		30	(30)
Altri paesi	19.149	14.135	5.014
Totale	**2.708.294**	**2.308.989**	**399.305**

21. CREDITI COMMERCIALI NON CORRENTI E CORRENTI (178.777 MILA EURO)

valori in mila euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari		64.069	64.069		13.671	13.671		50.398	50.398
Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche		2.866	2.866		2.841	2.841		25	25
Crediti verso società del Gruppo	8.985	108.886	117.871	17.970	150.842	168.812	(8.985)	(41.956)	(50.941)
Valore lordo crediti commerciali	**8.985**	**175.821**	**184.806**	**17.970**	**167.355**	**185.324**	**(8.985)**	**8.467**	**(518)**
Fondo svalutazione		(6.030)	(6.030)		(5.779)	(5.779)		(251)	(251)
Totale	**8.985**	**169.792**	**178.777**	**17.970**	**161.576**	**179.546**	**(8.985)**	**8.216**	**(769)**

I **Crediti commerciali** subiscono nel 2025 una variazione in diminuzione di 518 mila euro principalmente per i maggiori incassi ricevuti dalle società del Gruppo per operazioni intersocietarie (-50.941 mila euro) compensati dall'incremento dei crediti verso clienti ordinari (+50.398 mila euro) relativi per la maggior parte alla commessa Metro Riyadh.
La natura dei crediti verso parti correlate è dettagliata alla successiva Nota 37 - Parti correlate.

Il "Fondo svalutazione" si è decrementato complessivamente di 251 mila euro rispetto al periodo precedente; tale variazione è principalmente dovuta all'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile IFRS 9.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

valori in mila euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazioni
Nazionali	125.306	176.010	(50.704)
Paesi dell'area euro	1.161	1.523	(362)
Regno Unito	13	62	(49)
Altri paesi europei non UE		24	(24)
Altri paesi	58.326	7.705	50.621
Totale	**184.806**	**185.324**	**(518)**

22. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI (882.678 MILA EURO)

valori in mila euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazioni
Depositi bancari e postali	863.273	263.955	599.318
Denaro e valori in cassa	32	24	8
Conti correnti di tesoreria	19.732	20.342	(610)
Totale	**883.037**	**284.322**	**598.716**
Fondo svalutazione	(359)	(142)	(217)
Totale al netto del fondo svalutazione	**882.678**	**284.180**	**598.498**

L'incremento della voce al 31 dicembre 2025, pari a 598.498 mila euro, è principalmente riconducibile all'aumento dei depositi bancari e postali per 599.318 mila euro, conseguente alla provvista finanziaria realizzata nel corso dell'esercizio, parzialmente compensato dalla riduzione delle disponibilità detenute sul Conto di Tesoreria Centrale dello Stato per 610 mila euro.
Nel corso dell'esercizio, una parte delle disponibilità liquide, pari a 29.240 mila euro, precedentemente classificata sul Conto di Tesoreria Centrale dello Stato, è stata riclassificata tra le attività finanziarie non correnti, in quanto vincolata. Per garantire una rappresentazione comparativa omogenea, la stessa riclassifica è stata applicata anche ai saldi dell'esercizio 2024.
Per maggiori dettagli relativi alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

23. CREDITI TRIBUTARI (83.492 MILA EURO)

I crediti tributari, che ammontano nel 2025 a 83.492 mila euro con una variazione in aumento di 1.793 mila euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2024, si riferiscono principalmente ai crediti IRES rivenienti dal consolidato fiscale ed alle ritenute d'acconto di Gruppo.

24. PATRIMONIO NETTO (40.722.289 MILA EURO)

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2025 delle principali voci di Patrimonio netto sono riportate analiticamente nel relativo prospetto che segue gli schemi di Bilancio.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2025 è interamente sottoscritto e versato e costituito da 31.062.952.307 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.062.952.307 euro.

Riserva legale

Al 31 dicembre 2025 la riserva legale ammonta a 6.212.590 mila euro e non si è movimentata nel corso dell'anno; la riserva raggiunge la soglia prevista dall'art. 2430 del Codice Civile.

Riserve diverse

Al 31 dicembre 2025 le riserve diverse, interamente disponibili e costituite nel 2024, ammontano a 2.000.000 mila euro e non si sono movimentate nel corso dell'anno.

Riserve di valutazione

Le Riserve di valutazione includono gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto (TFR), della Carta di Libera Circolazione (CLC) e della variazione di Fair Value sui Derivati. Al 31 dicembre 2025 la riserva, al netto dell'effetto imposte, ammonta complessivamente a 402 mila euro.

Riserva per utili (perdite) portate a nuovo

La Riserva per utili/perdite portate a nuovo, pari a 1.346.498 mila euro, accoglie la destinazione dell'utile 2024 e degli anni precedenti.

Risultato di esercizio

L'utile dell'esercizio 2025 è pari a 99.846 mila euro. Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.

valori in mila euro

	Importi al 31.12.2025 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di utilizzo
Capitale Sociale	**31.062.952**	**31.062.952**		
Riserva legale	6.212.590	6.212.590		B
Riserve diverse	2.000.000		2.000.000	A, B, C
Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)	(1)			A, B
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	403		403	A, B
Riserva per utili (perdite) portate a nuovo	1.346.498		1.346.498	A,B,C
Totale	**40.622.443**	**37.275.543**	**3.346.901**	

Legenda:
A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci

25. FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE E A BREVE TERMINE (15.031.920 MILA EURO)

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della Società valutate al costo ammortizzato:

valori in mila euro

	Valore contabile		
Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**Variazioni**
Prestiti obbligazionari	7.742.361	7.720.998	21.363
Finanziamenti da banche	3.324.007	1.417.016	1.906.991
Totale	**11.066.368**	**9.138.014**	**1.928.354**

valori in mila euro

	Valore contabile		
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di Finanziamenti a medio/lungo termine	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**Variazioni**
Prestiti obbligazionari (breve termine)	1.276.262	1.597.360	(321.098)
Finanziamenti da banche (breve termine)	2.689.290	3.713.275	(1.023.985)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)		8	(8)
Totale	**3.965.552**	**5.310.643**	**(1.345.091)**
Totale Finanziamenti	**15.031.920**	**14.448.657**	**583.263**

Nel corso del 2025, l'ammontare dei "Prestiti obbligazionari" (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è decrementato di 299.735 mila euro per i rimborsi effettuati di ammontare complessivo pari a 1.498.817 mila euro e per la riduzione degli interessi passivi su prestiti obbligazionari per un ammontare di 1.999 mila euro. A tali decrementi, si contrappone la sottoscrizione di due nuovi bond, a valere sul Programma EMTN e sul Programma Eurofima, per un ammontare di 1.200.000 mila euro.
Si precisa che la voce si è incrementata per effetto della valutazione periodica del derivato di copertura Fair Value Hedge che ha generato nel periodo un differenziale di 1.342 mila euro.

Per ulteriori informazioni in merito alle operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio, si rimanda al paragrafo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

La voce "Finanziamenti da banche" (sia quota a medio/lungo che quota a breve) presenta una variazione in aumento di 883.006 mila euro, principalmente per l'effetto congiunto dei seguenti fenomeni:

- incremento della provvista a breve termine per 947.531 mila euro legate alle esigenze di liquidità e operative del Gruppo;
- sottoscrizione di due contratti di finanziamento con Intesa San Paolo per un importo complessivo di 250.000 mila euro con scadenze entro il 2031;
- incremento degli interessi passivi su finanziamenti da banche per 5.476 mila euro;
- decremento del debito relativo al programma di Euro-Commercial Paper (ECP) per 320.000 mila euro.

Si segnala che, in data 19 dicembre 2024, è stato sottoscritto un finanziamento quadriennale dell'importo di 2.000.000 mila euro con Intesa Sanpaolo – IMI CIB, finalizzato a finanziare spese di manutenzione straordinaria per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, totalmente rispondenti ai principi ESG perché relative a progetti in grado di produrre significativi benefici ambientali e sociali. Tale finanziamento è divenuto operativo nell'esercizio 2025. L'operazione, aggiudicata tramite procedura competitiva che ha visto una significativa partecipazione bancaria, ha permesso la riclassificazione del debito da breve a medio/lungo termine, con la conseguente estensione della scadenza a gennaio 2029, rispetto al precedente finanziamento a breve di pari importo sottoscritto con Intesa Sanpaolo a luglio 2023 e con scadenza a gennaio 2025.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

valori in mila euro

				31.12.2025		31.12.2024	
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	190.497	190.000	190.676
EUROFIMA SERIE 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	100.000	100.262	100.000	100.356
EUROFIMA SERIE 15	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	128.700	129.391	128.700	129.765
EUROFIMA SERIE 16	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	116.000	116.304	116.000	116.414
EUROFIMA SERIE 19	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	65.700	66.055	65.700	66.246
EUROFIMA SERIE 26	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025			42.500	43.339
EUROFIMA SERIE 27	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	201.053	200.000	201.493
EUROFIMA SERIE 28	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	201.020	200.000	201.461
EUROFIMA SERIE 29	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.567	200.000	201.702
EUROFIMA SERIE 30	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	240.000	241.316	240.000	241.844
EUROFIMA SERIE 31	EUR	Euribor 6 m + Spread	2041	250.000	251.113	250.000	251.532
EUROFIMA SERIE 32	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	160.000	160.816	160.000	161.169
EUROFIMA SERIE 33	EUR	Euribor 6 m + Spread	2033	100.000	100.106	100.000	100.128
EUROFIMA SERIE 34	EUR	Euribor 6 m + Spread	2040	400.000	401.314		
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025			300.000	300.031
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	Tasso fisso 1,65%	2031	49.910	50.271	49.895	50.256
EMTN PROGR. TR. 6	EUR	Tasso fisso 1,50%	2025			999.781	1.007.045
EMTN PROGR. TR. 8	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025			100.000	100.085
EMTN PROGR. TR. 9	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	201.662	200.000	202.252
EMTN PROGR. TR. 10	EUR	Tasso fisso 1,12%	2026	699.939	703.737	699.844	703.641
EMTN PROGR. TR. 11	EUR	Tasso fisso 1,03%	2029	99.930	100.347	99.912	100.329
EMTN PROGR. TR. 12	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	140.000	140.106	140.000	140.124
EMTN PROGR. TR. 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2032	87.500	88.740	100.000	102.061
EMTN PROGR. TR. 15	EUR	Tasso fisso 0,64%	2030	250.000	250.123	250.000	250.123
EMTN PROGR. TR. 17	EUR	Tasso fisso 0,37%	2028	998.108	1.001.005	997.287	1.000.184
EMTN PROGR. TR. 18	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	293.548	293.750	316.129	316.386
EMTN PROGR. TR. 19	EUR	Euribor 6 m + Spread	2039	180.645	183.459	193.548	197.908
EMTN PROGR. TR. 20	EUR	Tasso fisso 3,75%	2027	1.098.601	1.128.211	1.097.525	1.127.135
EMTN PROGR. TR. 21	EUR	Tasso fisso 4,125%	2029	597.903	613.024	597.341	612.462
EMTN PROGR. TR. 22	EUR	Tasso fisso 4,5%	2033	495.706	509.452	495.234	508.981
EMTN PROGR. TR. 23	EUR	Euribor 6 m + Spread	2040	500.000	500.891	500.000	500.946
EMTN PROGR. TR. 24	EUR	Euribor 6 m + Spread	2040	91.667	91.900	100.000	100.298
EMTN PROGR. TR. 25	EUR	Euribor 6 m + Spread	2032	796.460	810.589		
Finanziamento CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	99.811	101.177	99.762	101.807
Finanziamento CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	149.799	151.654	149.726	152.598
Finanziamento BNL	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	99.931	100.306	99.871	100.313
Finanziamento Unicredit	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	299.624	300.829	299.467	301.045
Finanziamento BPER	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	119.774	120.289	119.713	120.345
Finanziamento BBVA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	99.781	100.180	99.721	100.245
Finanziamento CA-CIB	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	199.687	200.453	199.602	200.615
Finanziamento BNL	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	59.860	60.166	59.826	60.214
Finanziamento Barclays	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	49.953	50.192	49.927	50.232
Finanziamento ING	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	69.813	70.133	69.762	70.154
Finanziamento Unicredit	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	69.787	70.138	69.784	70.220
Finanziamento BPM	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	99.895	100.183	99.854	100.210
Finanziamento ISP	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	1.996.903	2.022.132		
Finanziamento ISP	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	99.757	100.071		
Finanziamento ISP	EUR	Euribor 6 m + Spread	2031	149.562	150.042		
Totale Finanziamenti (*)				**12.594.254**	**12.725.026**	**10.646.411**	**10.754.370**

(*) Il valore contabile dei finanziamenti non comprende al 31.12.2025 la provvista a breve pari a 2.315.351 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a – 8.459 mila euro. Lo stesso valore al 31.12.2024 non comprende al 31.12.2024 la provvista a breve pari a 3.702.294 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a - 9.801 mila euro.

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 2025, confrontata con il 31 dicembre 2024:

valori in mila euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2025	31.12.2024	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve termine	**(882.902)**	**(1.493.740)**	**610.838**
Conti correnti di tesoreria (*)	(19.712)	(20.295)	583
Strumenti finanziari derivati correnti	1.332	1.069	263
Finanziamenti da banche	2.689.290	3.713.275	(1.023.985)
Prestiti obbligazionari	1.276.262	1.597.360	(321.098)
Conto corrente intersocietario	700.543	874.032	(173.489)
Crediti finanziari	(4.680.024)	(7.403.685)	2.723.661
Depositi bancari e postali	(862.966)	(263.885)	(599.081)
Debiti finanziari correnti IFRS 16	6.153	83	6.070
Altro	6.219	8.306	(2.087)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**(516.782)**	**136.686**	**(653.468)**
Strumenti finanziari derivati non correnti	8.460	9.916	(1.456)
Finanziamenti da banche	3.324.007	1.417.016	1.906.991
Prestiti obbligazionari	7.742.361	7.720.998	21.363
Crediti finanziari (*)	(11.645.393)	(9.040.593)	(2.604.801)
Debiti finanziari non correnti IFRS 16	24.544	109	24.435
Altro (*)	29.240	29.240	-
Totale complessivo	**(1.399.684)**	**(1.357.054)**	**(42.630)**

(*) I dati comparativi sono stati oggetto di riclassifica; per il dettaglio si rinvia alle Note 19, 22, 28

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie, secondo quanto richiesto dall'Amendment allo IAS 7.

valori in mila euro

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2024	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetto da movimentazione conto corrente intersocietario	Effetti non monetari		31.12.2025
				IFRS 9	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(284.180)	(598.498)				(882.678)
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio/lungo termine	14.448.657	583.262				15.031.920
Variazione delle altre attività finanziarie	(16.446.122)	117.417	2.697	(622)	(408)	(16.327.038)
Variazione delle altre passività finanziarie	924.590	(4.309)	(173.489)		31.319	778.112
Totale	**(1.357.054)**	**97.873**	**(170.792)**	**(622)**	**30.911**	**(1.399.684)**

26. BENEFICI AI DIPENDENTI (4.316 MILA EURO)

valori in mila euro

	31.12.2025	31.12.2024
Valore attuale obbligazioni TFR	4.113	3.984
Valore attuale obbligazioni CLC	203	208
Totale	**4.316**	**4.192**

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

valori in mila euro

	31.12.2025	31.12.2024
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	4.192	4.505
Service Costs	5	5
Interest cost (*)	131	156
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto (**)	(24)	(56)
- da cambiamenti assunzioni demografiche		(10)
- da cambiamenti assunzioni finanziarie	10	(35)
- derivanti dall'esperienza	(34)	(11)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	12	(418)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**4.316**	**4.192**

(*) con rilevazione a Conto Economico
(**) al netto degli effetti fiscali

La variazione in aumento del fondo TFR e della CLC, pari a circa 124 mila euro, è imputabile principalmente:

- alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (-492 mila euro) ed ai trasferimenti dei dipendenti da/presso altre società del Gruppo (+504 mila euro);
- alla differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione ed il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, che costituisce l'importo degli (utili)/perdite attuariali. Tale calcolo ha generato un utile attuariale di 24 mila euro rispetto alla perdita generata nel 2024, pari a 56 mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

	31.12.2025	31.12.2024
Tasso di attualizzazione TFR	3,09%	3,18%
Tasso di attualizzazione CLC	3,96%	3,38%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+1)	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione TFR (Anno+1)	2,00%	2,00%
Tasso di inflazione CLC (Anno+1)	2,00%	2,00%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle sensitivity effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nella tabella è fornita la durata (duration) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in mila euro

	TFR	CLC
Tasso di inflazione +0,25%	4.150	211
Tasso di inflazione -0,25%	4.076	195
Tasso di attualizzazione +0,25%	4.055	197
Tasso di attualizzazione -0,25%	4.172	209
Tasso di turnover + 1%	4.121	
Tasso di turnover - 1%	4.104	
Service Cost	-	5
Duration del piano	7	13
Erogazione 1° anno	844	16
Erogazione 2° anno	190	16
Erogazione 3° anno	302	16
Erogazione 4° anno	280	15
Erogazione 5° anno	438	15

27. FONDI RISCHI E ONERI (10.516 MILA EURO)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2025 dei fondi rischi e oneri.

valori in mila euro

Descrizione	31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2025
Fondo incentivo all'esodo	10.000	3.500	(3.475)		10.025
Fondo contenzioso personale	75	28	(12)	(14)	77
Fondo contenzioso terzi	414				414
Altri fondi diversi	1.620		(552)	(1.068)	0
Totale	**12.109**	**3.528**	**(4.039)**	**(1.082)**	**10.516**

Il "Fondo incentivo all'esodo" è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale coinvolto nel processo di change management. Il saldo del fondo al 31 dicembre 2025 è imputabile agli accantonamenti effettuati nel periodo di riferimento ed i relativi utilizzi, per i cui dettagli si rinvia alla Nota 6 - Costo del personale.

Il "Fondo contenzioso personale" posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso con il personale è stato utilizzato per 12 mila euro per sentenze sfavorevoli. Sono, inoltre, stati stanziati ulteriori accantonamenti dell'anno per 28 mila euro e rilasci per esubero fondi per 14 mila euro.

Il "Fondo contenzioso terzi" è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti ed è invariato rispetto all'esercizio precedente.

Gli "Altri fondi diversi" sono relativi a fondi per altri rischi ed oneri futuri. Tale fondo è stato utilizzato nel corso dell'esercizio per esigenze di natura contrattuale legate al costo del personale sorte durante l'anno, la quota restante è stata rilasciata poiché sono venuti meno i presupposti dell'accantonamento.

28. PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI - INCLUSI I DERIVATI (778.112 MILA EURO)

valori in mila euro

	Valore contabile								
	31.12.2025			31.12.2024			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	9.074	1.494	10.568	9.916	1.437	11.353	(842)	57	(785)
Passività del leasing	24.544	6.153	30.697	108	83	192	24.436	6.070	30.506
Altre passività finanziarie	30.084	706.763	736.847	30.717	882.329	913.046	(633)	(175.566)	(176.199)
Totale passività finanziarie	**63.702**	**714.410**	**778.112**	**40.741**	**883.849**	**924.591**	**22.961**	**(169.439)**	**(146.478)**

Il decremento della voce "Altre passività finanziarie" (-176.199 mila euro) è principalmente riconducibile alla riduzione del debito verso società del Gruppo, aderenti al sistema di cash pooling, che trasferiscono quotidianamente le proprie disponibilità monetarie sul conto della Società. Nel corso dell'esercizio, si è proceduto a riclassificare in tale voce 29.240 mila euro relativi ad anticipazioni finanziarie ricevute dal MIT sul conto corrente di tesoreria. Tali importi, in precedenza iscritti tra le altre passività correnti, ora ricondotti tra le passività finanziarie non correnti, in ragione della loro effettiva natura. Per assicurare la corretta comparabilità dei dati di bilancio, la stessa riclassifica è stata applicata anche ai saldi relativi all'esercizio 2024.

L'incremento della voce "Passività del leasing" pari a 30.506 mila euro rappresenta il debito finanziario derivante dalla sottoscrizione di nuovi contratti nel corso del periodo di riferimento.
Il decremento della voce "Strumenti finanziari" accoglie il minor debito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13. In particolare, in base alla natura dei rischi coperti, la Società presenta relazioni di copertura cash flow hedge e fair value hedge. A seguito della valutazione effettuata al 31 dicembre 2025, la voce ha subito un decremento pari a 785 mila di euro riconducibile sostanzialmente all'andamento dei tassi nel periodo di riferimento.

29. ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI (2.458.754 MILA EURO)

valori in mila euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	1.642.092	555.446	2.197.538	1.718.541	71.836	1.790.376	(76.448)	483.610	407.162
Debiti per IVA		6.141	6.141		426	426		5.715	5.715
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		8.008	8.008		5.735	5.735		2.273	2.273
Altri debiti verso società del Gruppo	7.009	153.000	160.009	8.081	191.411	199.491	(1.072)	(38.411)	(39.483)
Altri debiti e ratei /risconti passivi	2.646	18.999	21.645	3.018	19.002	22.020	(371)	(3)	(374)
Debiti per consolidato fiscale		65.412	65.412		11.061	11.061		54.352	54.352
Totale	**1.651.747**	**807.006**	**2.458.754**	**1.729.639**	**299.471**	**2.029.109**	**(77.891)**	**507.536**	**429.645**

La voce "Altre passività non correnti e correnti" ha subito un incremento di 429.645 mila euro come risultato delle seguenti variazioni:

- gli "Acconti per contributi" sono interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione. La variazione rispetto all'esercizio precedente (+407.162 mila euro) è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del MIT, per il cui dettaglio si rimanda alla Nota 20 - Altre attività non correnti e correnti;
- i "Debiti per consolidato fiscale" si incrementano per 54.352 mila euro, per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 13 - Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate;
- gli "Altri debiti verso società del Gruppo" si decrementano per 39.483 mila euro principalmente per la diminuzione dei debiti verso RFI legati all'operazione di cessione dello Scalo Farini - San

Cristoforo (-32.938 mila euro) e alla diminuzione dei debiti per IVA di periodo verso controllate (-5.180 mila euro);
- il saldo dell'Erario per l'IVA di periodo risulta essere a debito nell'esercizio in corso, con una variazione di +5.715 mila euro rispetto al 2024.
- gli "altri debiti e ratei/risconti passivi" hanno subito un decremento di 374 mila euro. La voce al 31 dicembre 2024 includeva un importo pari a 29.240 mila euro che, nel corso dell'esercizio, è stato riclassificato tra le "Altre passività finanziarie" in considerazione della sua natura. Al fine di garantire la comparabilità dei dati, il saldo dell'esercizio 2024 è stato conseguentemente riclassificato. Per ulteriori dettagli si rinvia alla Nota 28 - Passività finanziarie non correnti e correnti - inclusi i derivati.

30. DEBITI PER IMPOSTE SUL REDDITO (0 MILA EURO)

Nel corso del 2025 non si rilevano debiti per imposte sul reddito.
Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 13 - Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate.

31. DEBITI COMMERCIALI CORRENTI (129.932 MILA EURO)

valori in mila euro

	31.12.2025	31.12.2024	Variazioni
Debiti verso fornitori	76.741	34.567	42.174
Acconti commerciali	15.314	28.019	(12.705)
Debiti commerciali verso società del Gruppo	37.877	44.882	(7.005)
Totale	**129.932**	**107.468**	**22.464**

I debiti commerciali subiscono nel 2025 un incremento pari a 22.464 mila euro come risultato delle seguenti variazioni:
- i "Debiti verso fornitori" si incrementano per 42.174 mila euro e sono principalmente legati all'incremento dei costi per servizi, per i quali si rinvia alla Nota 8 - Costi per servizi;
- gli "Acconti Commerciali" si riducono di 12.705 mila euro e sono principalmente connessi alla commessa Riyadh, il decremento è imputabile all'effetto combinato della rilevazione dei ricavi di competenza (-93.993 mila euro) compensato dagli acconti fatturati nell'anno (+81.508 mila euro);
- i "Debiti commerciali verso società del Gruppo" si riducono per 7.005 mila euro a seguito del decremento dei debiti legati alla commessa Riyadh (-1.965 mila euro) e alle forniture di servizi resi da società del Gruppo (-5.040 mila euro). La natura dei debiti verso parti correlate è dettagliatamente indicata alla successiva Nota 40 - Rapporti con parti correlate.

32. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Le attività svolte dalla Società espongono la stessa a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo degli strumenti finanziari, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse e di cambio), il rischio di liquidità e il rischio di credito.

Si riporta di seguito la classificazione delle attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS 9.

valori in mila euro

	2025	2024
Crediti commerciali al costo ammortizzato	178.777	179.546
Disponibilità liquide al costo ammortizzato (**)	882.678	284.180
Altre attività al costo ammortizzato	2.691.036	2.253.439
Altre attività finanziarie:	**16.327.037**	**16.446.121**
- Al costo ammortizzato (**)	16.326.262	16.445.754
- Derivati attivi Al FVOCI	775	-
- Derivati attivi al FVTPL	-	367
Totale attività finanziarie (*)	**20.079.528**	**19.163.286**
Finanziamenti al costo ammortizzato	15.031.920	14.448.657
Debiti commerciali al costo ammortizzato	129.932	107.468
Altre passività al costo ammortizzato (**)	2.377.066	2.006.899
Altre passività finanziarie:	**778.112**	**924.591**
- Al costo ammortizzato (**)	767.544	913.238
- Derivati passivi al FVOCI	2.109	1.552
- Derivati passivi al FVTPL	8.459	9.801
Totale passività finanziarie (*)	**18.317.030**	**17.487.614**

(*) Non sono inclusi i crediti e debiti di natura tributaria.
(**) I dati comparativi sono stati oggetto di riclassifica; per i dettagli si rinvia alle Note 22, 19, 29, 28.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione di FS a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale.
La gestione dei rischi si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società stessa.
In relazione alla presente informativa sui rischi finanziari, al fine di riconciliare il valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7 con le attività e passività riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria societaria, si fa presente che i valori esposti nella situazione patrimoniale e finanziaria corrispondono al valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7 al netto dei crediti di natura tributaria e delle partecipazioni. Si evidenzia inoltre che il valore delle attività e delle passività finanziarie è comprensivo dei rispettivi derivati di copertura.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione contrattuale; tale rischio deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società.
Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una policy per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Holding FS che definisce:

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

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, la Società ha in vigore specifiche policy che definiscono i 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 2025 e al 31 dicembre 2024, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

valori in mila euro

31.12.2025					
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del Gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti		64.437		114.340	178.777
Altre attività correnti e non correnti	2.196.700	19.459		475.427	2.691.586
Attività finanziarie correnti e non correnti		72.997	852	16.253.189	16.327.037
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			882.646		882.646
Totale attività finanziarie (*)	**2.196.700**	**156.893**	**883.498**	**16.842.956**	**20.080.046**

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria, i risconti e le partecipazioni

valori in mila euro

31.12.2024					
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del Gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	24	14.604		164.918	179.546
Altre attività correnti e non correnti	1.789.302	15.427		489.346	2.294.075
Attività finanziarie correnti e non correnti (**)		207.753	444	16.237.924	16.446.121
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (**)			284.156		284.156
Totale attività finanziarie (*)	**1.789.326**	**237.784**	**284.600**	**16.892.188**	**19.203.898**

(*) Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni.
(**) I dati comparativi sono stati oggetto di riclassifica; per i dettagli si rinvia alle Note 19, 22.

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui 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.
Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2025 e 2024 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

valori in mila euro

31.12.2025						
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	2.197.597				2.866	2.200.463
Fondo Svalutazione	(897)				(2.866)	(3.763)
Pubblica Amministrazione (netto)	**2.196.700**					**2.196.700**
Clienti Terzi	99.386	55.890	799	201.729	439	358.243
Fondo Svalutazione	(1.211)	(225)	(3)	(199.529)	(384)	(201.351)
Clienti Terzi (netto)	**98.176**	**55.665**	**796**	**2.200**	**55**	**156.892**
Istituti Finanziari	883.857					883.857
Fondo Svalutazione	(359)					(359)
Istituti finanziari (netto)	**883.498**					**883.498**
Società del Gruppo	16.805.629	34.043	2.425	9.431	3.759	16.855.288
Fondo Svalutazione	(9.846)	(2)		(2.463)	(21)	(12.332)
Società del Gruppo (netto)	**16.795.784**	**34.041**	**2.425**	**6.968**	**3.738**	**16.842.956**
Totale Attività Finanziarie	**19.974.158**	**89.705**	**3.221**	**9.168**	**3.793**	**20.080.046**

valori in mila euro

31.12.2024						
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	1.790.438				2.841	1.793.279
Fondo Svalutazione	(1.136)				(2.817)	(3.953)
Pubblica Amministrazione (netto)	**1.789.302**				**24**	**1.789.326**
Clienti Terzi (*)	230.003	197.506	66	6	1.518	429.099
Fondo Svalutazione	(1.140)	(189.774)			(401)	(191.315)
Clienti Terzi (netto)	**228.863**	**7.732**	**66**	**6**	**1.117**	**237.784**
Istituti Finanziari (*)	284.742					284.742
Fondo Svalutazione	(142)					(142)
Istituti finanziari (netto)	**284.600**					**284.600**
Società del Gruppo	16.819.515	73.365	3.222	5.927	3.183	16.905.212
Fondo Svalutazione	(4.404)	(6.804)	(1.484)	(72)	(260)	(13.024)
Società del Gruppo (netto)	**16.815.111**	**66.561**	**1.738**	**5.855**	**2.923**	**16.892.188**
Totale Attività Finanziarie	**19.117.876**	**74.293**	**1.804**	**5.861**	**4.064**	**19.203.898**

(*) I dati comparativi sono stati oggetto di riclassifica; per il dettaglio si rinvia alla Nota 28.

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024, così come determinato dall'agenzia di rating "Fitch":

valori in mila euro

31.12.2025					
	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			17.275.291	2.762.400	260.159
da BB a BB+					
Valori Contabili Lordi			**17.275.291**	**2.762.400**	**260.159**
Fondo Svalutazione			**13.113**	**3.692**	**200.999**
Valore Netto	**-**	**-**	**17.262.178**	**2.758.708**	**59.160**

Fair value throught profit and loss; Fair value throught other comprehensive income

valori in mila euro

31.12.2024					
	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			16.813.628	2.407.439	190.874
da BB a BB+					392
Valori Contabili Lordi			**16.813.628**	**2.407.439**	**191.266**
Fondo Svalutazione			**13.196**	**3.970**	**191.266**
Valore Netto	**-**	**-**	**16.800.432**	**2.403.468**	**-**

Fair value throught profit and loss; Fair value throught other comprehensive income

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli avvenuti nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito:

valori in mila euro

	31.12.2025			
	12-months expected credit losses	Lifetime -not impaired	Lifetime -impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2025	**13.197**	**3.970**	**191.266**	**208.433**
Rivalutazione netta del fondo				
svalutazione	(83)	(278)	9.746	9.385
Utilizzo fondo			(13)	(13)
Saldo al 31 dicembre 2025	**13.114**	**3.692**	**200.999**	**217.805**

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance & Investor Relations della Holding FS, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.
La Holding FS adotta tecniche di asset liability management nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo ed ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.
Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Holding FS può accedere a diverse fonti di provvista che concedono al Gruppo flessibilità nel funding di breve termine.
In particolare, la Holding FS:

- ha sottoscritto una linea di credito (cd. "Sustainability linked Back-up Facility") dell'importo di euro 3,5 miliardi, con una finalità "general purpose" su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") con scadenza al 18 giugno 2027;
- dispone di numerose linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario;
- ha in essere un programma di Euro-Commercial Paper per un plafond massimo di euro 2 miliardi.

Inoltre, la Holding FS ha in essere un processo integrato e continuativo di monitoraggio delle esigenze di liquidità di Gruppo, che consente l'implementazione di azioni mirate in caso di manifestarsi di esigenze di breve termine.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

valori in mila euro

31 dicembre 2025	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	605.003	805.112	1.604.589	3.267.846	4.277.554	10.560.104
Finanziamenti da banche	2.481.723	272.925	400.300	3.038.426	155.505	6.348.879
Passività Finanziarie (*)	706.762		844	29.240		736.847
Passività del leasing	3.077	3.077	8.424	12.636		30.697
Debiti finanziari verso società del Gruppo					3.484	
Debiti finanziari non derivati	**3.796.565**	**1.081.114**	**2.014.157**	**6.348.148**	**4.436.543**	**17.676.527**
Debiti commerciali	**129.932**					**129.932**
Debiti finanziari derivati	**2.109**					**2.109**
Totale passività finanziarie	**3.928.606**	**1.081.114**	**2.014.157**	**6.348.148**	**4.436.543**	**17.808.568**

valori in mila euro

31 dicembre 2024	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	1.204.643	536.874	1.369.084	3.849.375	3.617.000	10.576.976
Finanziamenti da banche	3.730.754	23.361	374.237	1.143.413		5.271.764
Passività Finanziarie (*)	882.329		1.477			883.806
Passività del leasing	45	45	89	22		201
Debiti finanziari verso società del Gruppo	8					8
Debiti finanziari non derivati	**5.817.779**	**560.280**	**1.744.887**	**4.992.810**	**3.617.000**	**16.732.755**
Debiti commerciali	**107.468**					**107.468**
Debiti finanziari derivati	**1.552**					**1.552**
Totale passività finanziarie	**5.926.799**	**560.280**	**1.744.887**	**4.992.810**	**3.617.000**	**16.841.775**

Passività finanziarie derivate e non derivate

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura del bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in mila euro

31 dicembre 2025	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.018.623	1.276.216	4.133.683	3.608.724
Finanziamenti da banche	6.013.297	2.687.893	3.177.596	147.808
Passività del leasing	30.697	6.153	21.060	3.484
Debiti finanziari verso società del Gruppo				
Passività finanziarie (*)	736.847	700.753	36.094	
Debiti finanziari non derivati	**15.799.464**	**4.671.015**	**7.368.433**	**3.760.016**
Debiti commerciali	**129.932**	**129.932**	**-**	**-**

valori in mila euro

31 dicembre 2024	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.318.358	1.497.360	4.668.467	3.152.531
Finanziamenti da banche	5.130.291	3.712.286	1.418.005	
Passività del leasing	192	89	112	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	8	8		
Passività finanziarie (*)	913.046	882.329	30.717	
Debiti finanziari non derivati	**15.361.895**	**6.092.072**	**6.117.301**	**3.152.531**
Debiti commerciali	**107.468**	**107.468**	**-**	**-**

(*) I dati comparativi sono stati oggetto di riclassifica; per il dettaglio si rinvia alla Nota 28.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.
L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.
All'interno dei rischi di mercato la Società è esposta al rischio di tasso di interesse e limitatamente al rischio di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Le pratiche di asset liability management, che prevedono la raccolta di debito sul mercato da parte di FS ed il quasi totale impiego a favore delle società del Gruppo, non espongono generalmente la Società al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile, in quanto quasi totalmente ribaltati attraverso intercompany loan.
Di conseguenza le società del Gruppo che sono maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia, RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche policy di gestione del rischio approvate dai rispettivi CDA ed implementate con il supporto tecnico e operativo della struttura Finance & Investor Relations della Holding FS. Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di business proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle policy adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere e, ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.
L'operatività su coperture tasso di interesse di FS è limitata a poche rare operazioni.

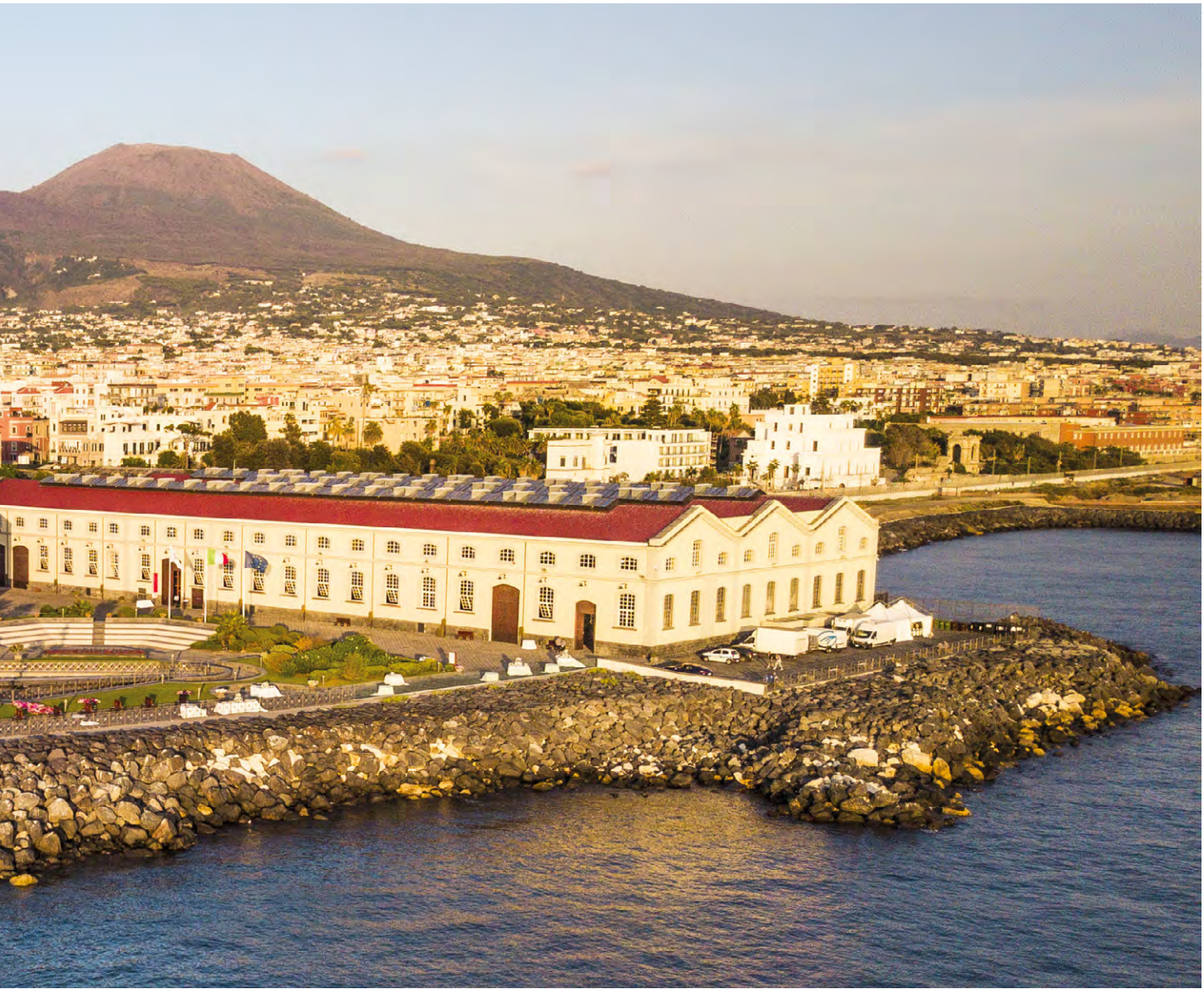
La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in mila euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	10.610.466	11.959.102	4.040.937	783.021	4.174.410	2.960.735
Tasso fisso	5.188.998	5.717.425	836.741	1.231.136	2.173.738	1.475.809
Saldo al 31 dicembre 2025	**15.799.464**	**17.676.527**	**4.877.678**	**2.014.157**	**6.348.148**	**4.436.544**
Tasso variabile	10.031.732	10.972.215	5.260.408	942.034	1.994.375	2.775.398
Tasso fisso (*)	5.330.162	5.760.540	1.117.762	802.763	2.998.413	841.602
Saldo al 31 dicembre 2024	**15.361.894**	**16.732.755**	**6.378.170**	**1.744.797**	**4.992.788**	**3.617.000**

(*) I dati comparativi sono stati oggetto di riclassifica; per il dettaglio si rinvia alla Nota 28.

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.



valori in mila euro

	31.12.2025	31.12.2024
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	67,16%	65,43%
Tasso fisso	32,84%	34,57%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	66,57%	65,79%
Tasso fisso	33,43%	34,21%

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 2025.

valori in mila euro

	Shift + 50 bps	Shift – 50 bps
Maggiori/(minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	33.138	(33.138)
(Maggiori)/minori interessi attivi da operazioni di finanziamento	(37.459)	37.459
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(155)	187
Totale	**(4.476)**	**4.508**

valori in mila euro

	Shift + 50 bps	Shift – 50 bps
Fair value derivati di copertura	(1.552)	1.559
Totale	**(1.552)**	**1.559**

Le potenziali fonti di inefficacia delle relazioni di copertura dei flussi finanziari per FS possono derivare da un potenziale disallineamento delle caratteristiche dello strumento di copertura da quello dell'elemento coperto o dall'effetto della componente rischio di credito sulle variazioni di valore dello strumento di copertura e dell'elemento coperto.
In ogni caso non si rileva inefficacia delle relazioni di copertura in essere, o scadute nell'anno 2025, sia in cash flow hedge che in fair value hedge.

Rischio di cambio

FS Italiane ha concesso a FS Group Advisory Limited, società controllata da Trenitalia, un prestito intercompany di ammontare nominale pari a 60.000 mila sterline. A fronte dell'esposizione intercompany di FS verso FS Group Advisory Limited, sono stati stipulati dei currency forward a copertura del rischio di cambio.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

33. PASSIVITÀ E ATTIVITÀ POTENZIALI

FS SpA 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 la Capogruppo possa sostenere altre passività allo stato valutate come improbabili e/o non quantificabili. Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 45 – Passività ed attività potenziali – del Bilancio Consolidato.

34. ALTRE INFORMAZIONI

Alla data di presentazione del Bilancio si rileva, in continuità con gli esercizi passati, che il capitale sociale di Eurofima SA, con sede a Basilea e partecipata al 13,50%, non è del tutto richiamato. Pertanto, tale circostanza costituisce impegno finanziario da parte della Società sulla base delle seguenti considerazioni:

- i decimi non ancora versati (callable share) vedono la loro ultima relativa delibera risalire al lontano 1997;
- la normativa civilistica svizzera prevede la possibilità che i decimi deliberati possano anche non essere mai richiamati.

Il capitale sociale richiamabile attribuito da FS è pari a 280.800 mila franchi svizzeri (301.482 mila euro al

cambio alla data del 31 dicembre 2025).
In seguito all'assemblea straordinaria di FS Logistix tenutasi il 19 maggio 2025, il capitale sociale della società è stato deliberato per complessivi 606.552 mila euro. Alla data del 31 dicembre 2025, risultano sottoscritti e versati 495.693 mila euro. Pertanto, l'ammontare del capitale ancora da sottoscrivere, alla data di presentazione della Relazione finanziaria ammonta a 110.859 mila euro.

35. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE (1.182 MILA EURO)

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del Codice civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo network è pari a 1.182 mila euro, di cui 581 mila euro relativi alla revisione legale e 601 mila euro per i corrispettivi relativi ad altri servizi di verifica.

36. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI (1.339 MILA EURO)

valori in mila euro

	2025	2024
Amministratori (1)	1.239	1.239
Sindaci	100	100
Totale	**1.339**	**1.339**

(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 racchiude gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, Amministratore Delegato ed i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si devono aggiungere quelli dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 105 mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del MEF (consiglieri e sindaci) vengono riversati al citato Ministero secondo le norme vigenti in materia.

37. PARTI CORRELATE

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

valori in mila euro

	2025	2024
Benefici a breve termine	5.400	4.207
Benefici successivi al rapporto di lavoro	503	346
Totale	**5.903**	**4.553**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai dirigenti con responsabilità strategiche.
Ai benefici a breve termine erogati nel corso del 2025, pari a 5.400 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile ancora da liquidare nel 2025, per un importo pari a 1.998 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati per tale esercizio.
Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche da considerare parti correlate non sono stati erogati altri benefici a lungo termine.
I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.

Operazioni con altre parti correlate

Le parti correlate identificate ai sensi dello IAS 24 sono:
- L'azionista di controllo MEF;
- Le società controllate, collegate o a controllo congiunto del Gruppo;
- Le società controllate o collegate direttamente e indirette del MEF.

Nel seguito si descrivono i rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

valori in mila euro

	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Alpe Adria SpA	Cariche sociali	
Anas SpA	Cariche sociali	Personale distaccato
	Personale distaccato	
	Rimborsi comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Bluferries Srl	Servizi resi dalla Capogruppo	
Busitalia Campania SpA	Rimborsi comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Busitalia Rail Service Srl	Rimborsi comunicazione esterna	
Busitalia Sita Nord Srl	Personale distaccato	Personale distaccato
	Rimborsi altri sevizi di terzi	
	Rimborsi comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Busitalia Veneto SpA	Cariche sociali	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Cremonesi Workshop Srl	Rimborsi spese comunicazione esterna	
	Rimborsi altri sevizi di terzi	
Fercredit SpA	Servizi di gestione dei rischi	Altri servizi di gruppo
	Rimborsi comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Ferservizi SpA	Personale distaccato	Facilities management
	Riaddebito servizi gestione sinistri	Fee acquisto titoli di viaggio
	Rimborsi altri sevizi di terzi	Personale distaccato
	Servizi resi dalla Capogruppo	Servizi amministrativi
		Servizi di ristorazione
FS Energy SpA	Cariche sociali	
FS Engineering SpA	Personale distaccato	Personale distaccato
	Rimborsi altri servizi di terzi	Rimborsi per formazione
	Servizi di comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS International SpA	Rimborsi altri sevizi di terzi	Personale distaccato
	Rimborsi gestione rischi	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS Logistix SpA	Cariche sociali	Personale distaccato
	Personale distaccato	Rimborsi per formazione
	Rimborsi altri servizi di terzi	
	Rimborsi spese comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS Park SpA	Cariche sociali	
	Rimborsi altri sevizi di terzi	
	Rimborsi comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS Saudi for Land Transport LLC	Personale distaccato	
	Rimborsi gestione rischi	
	Rimborsi polizze assicurative	
	Rimborsi spese comunicazione esterna	
FS Security SpA	Cariche sociali	Personale distaccato
	Personale distaccato	Rimborsi per formazione
	Rimborsi altri sevizi di terzi	Servizi cyber
	Rimborsi spese comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS Sistemi Urbani SpA	Cariche sociali	Personale distaccato

valori in mila euro

	Rapporti attivi	Rapporti passivi
	Personale distaccato	Canone di locazione
	Riaddebito servizi di comunicazione esterna	Oneri condominiali
	Riaddebito servizi gestione sinistri	Riaddebito costi di facilities management
	Rimborsi altri servizi di terzi	Riaddebito utenze
	Rimborsi gestione rischi assicurativi	
	Rimborsi per formazione	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FSTechnology SpA	Cariche sociali	Personale distaccato
	Personale distaccato	Rimborsi per formazione
	Rimborsi altri sevizi di terzi	Servizi informatici
	Rimborsi spese comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
FS Treni Turistici Italiani Srl	Rimborsi altri sevizi di terzi	
	Personale distaccato	
	Rimborsi spese comunicazione esterna	
Grandi Stazioni Rail SpA	Cariche sociali	Canone di locazione
	Rimborsi altri servizi di terzi	Facilities management
	Riaddebito servizi di comunicazione esterna	Oneri condominiali
		Rimborsi spese comunicazione esterna
Hellenic Train - Railway Company SA	Personale distaccato	Imposte
Italcertifer SpA	Cariche sociali	Personale distaccato
	Personale distaccato	Rimborsi per formazione
	Riaddebito servizi di comunicazione esterna	
	Rimborsi altri servizi di terzi	
	Servizi resi dalla capogruppo	
Infrarail Srl	Rimborsi altri servizi di terzi	
	Servizi di comunicazione esterna	
Mercitalia Intermodal SpA	Servizi resi dalla Capogruppo	Rimborsi per formazione
	Cariche sociali	
Mercitalia Rail Srl	Cariche sociali	Rimborsi per formazione
	Personale distaccato	
	Rimborsi altri servizi di terzi	
	Rimborsi spese comunicazione esterna	
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Cariche sociali	Rimborsi per formazione
	Rimborsi altri servizi di terzi	
	Rimborsi spese comunicazione esterna	
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Cariche sociali	Prestazioni sanitarie
	Rimborsi altri servizi di terzi	Personale distaccato
	Personale distaccato	Rimborsi per formazione
	Rimborsi spese comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Savit Srl	Rimborsi spese comunicazione esterna	
Sita SpA	Cariche sociali	
Terminali Italia Srl	Cariche sociali	
	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia SpA	Personale distaccato	Contributo trasporto gratuito titolari CLC
	Rimborsi altri servizi di terzi	Personale distaccato
	Rimborsi gestione rischi	Spese di rappresentanza
	Rimborsi polizze assicurative	Spese di trasporto viaggiatori
	Servizi di comunicazione esterna	
	Servizi resi dalla Capogruppo	

Rapporti diversi

valori in mila euro

Consolidato fiscale	Iva di pool	Rapporti di c/c intersocietario e c/c postali	Finanziamenti concessi	Rilascio garanzie fideiussorie nell'interesse di	Fondi pensione integrativa
		Ataf Gestioni Srl			
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl	
Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA	Busitalia Campania SpA	Busitalia Campania SpA	
Busitalia Rail Service Srl		Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl		
Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	
Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA	Busitalia Veneto SpA	Busitalia Veneto SpA	
			Crew Middle East DMCC	Crew Middle East DMCC	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA		
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA			
			FS Group Advisory	FS Group Advisory	
				FS Energy SpA	
FS Engineering SpA	FS Engineering SpA	FS Engineering SpA	FS Engineering SpA	FS Engineering SpA	
		FS International SpA	FS International SpA		
FS Logistix SpA	FS Logistix	FS Logistix	FS Logistix	FS Logistix	
FS Park SpA	FS Park SpA	FS Park SpA			
			FS Saudi for Land Trasport LLC		
FS Security SpA	FS Security SpA	FS Security SpA	FS Security SpA	FS Security SpA	
FS Sistemi Urbani SpA	FS Sistemi Urbani SpA	FS Sistemi Urbani SpA	FS Sistemi Urbani SpA		
FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	
FS Treni Turistici Italiani Srl	FS Treni Turistici Italiani Srl	FS Treni Turistici Italiani Srl	FS Treni Turistici Italiani Srl	FS Treni Turistici Italiani Srl	
Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	
			Hellenic Train - Railway Company SA	Hellenic Train - Railway Company SA	
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	
Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	
Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	
Mercitalia Shunting&Terminal Srl	Mercitalia Shunting&Terminal Srl	Mercitalia Shunting&Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting&Terminal Srl	
				Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	
				Netinera Deutschland GmbH	
		Qbuzz BV	Qbuzz BV	Qbuzz BV	
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	
			Savit Srl	Savit Srl	
				TELT Sas	
			Terminal Alptransit Srl	Terminal Alptransit Srl	
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl		Terminali Italia Srl	
				Trenitalia c2c Limited	
			Trenitalia France Sas		
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	
		Trenitalia TPER Scarl	Trenitalia TPER Scarl	Trenitalia TPER Scarl	
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA				
			TX Logistik AG	TX Logistik AG	
				Altre Parti correlate	**Altre Parti correlate**
				Fondazione FS	Eurofer
					Previndai

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

valori in mila euro

Denominazione	2025				
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Alpe Adria SpA	4				9
Anas SpA	3.040	391		(430)	18
Bluferries Srl	14	422	7		9
Busitalia Campania SpA	35		14	(4)	25
Busitalia Rail Service Srl	62	26		11	
Busitalia Veneto SpA	153		14	(5)	37
Busitalia - Sita Nord Srl	1.538	3.861	21	(374)	599
Cremonesi Workshop Srl	11			(1)	2
CREW MIDDLE EAST DMCC			1		
Fercredit SpA	(47)	1.786		(21)	68
Ferservizi SpA	665	6.879		9.022	610
FS Energy SpA	8				7
FS International SpA	469	42		(21)	411
FS Park SpA	127	148		(8)	26
FS Saudi for Land Trasport LLC	630			(968)	
FS Security SpA	4.188	510		(19)	583
FSTechnology SpA	25.038	3.821	13	23.894	554
FS Treni Turistici Italiani Srl	33	321	2	(43)	3
FS Sistemi Urbani Srl	143.156	40.759	13	3.653	(12)
Grandi Stazioni Rail SpA	173	796	8	22	18
Hellenic Train - Railway Company SA	42	67	3		14
Italcertifer SpA	445	8	9	(14)	110
FS Engineering SpA	56.309	556	17	(260)	919
Infrarail Srl	36			(78)	
Mercitalia Intermodal SpA	57	841	4	(18)	12
FS Logistix SpA	16.822	571	4	(201)	2.910
Mercitalia Rail Srl	23.516	663	35	2	78
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	2.485	1.170	53	117	52
Netinera Deutschland GmbH	793		39		96
Qbuzz BV	424		37		153
RFI SpA	281.672	163.920	270	(4.169)	21.689
Savit Srl	100			(99)	
Terminal Alptransit Srl	12		3		5
Terminali Italia Srl	196	1.022	4	(2)	9
Trenitalia France Sas	(1)				
Trenitalia SpA	27.374	13.594	155	(4.570)	23.204
Trenitalia c2c	37		3		1
FS Group Advisory Limited	27				
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		269			
TX Logistik AG	144		5	(34)	46
Totale	**589.794**	**242.444**	**733**	**25.383**	**52.272**
Imprese collegate					
Metro 5 SpA	16				20
Totale	**16**				**20**

valori in mila euro

Denominazione	2025				
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese a controllo congiunto					
Operation Alliance OPS Co	(1)	20.845		75.169	
SITA SpA	5				5
T.E.L.T. Sas	835		3	(2.271)	11
Trenitalia TPER Scarl	87			(5)	41
Trenord Srl	70				73
Totale	**990**	**20.845**	**3**	**72.894**	**124**
Collegate di controllate					
First Trenitalia West Coast Rail Limited	9				
Totale	**9**				
TOTALE	**590.809**	**263.290**	**736**	**98.276**	**52.417**
Altre parti correlate					
FNM	4				7
Gruppo CDDPP		70			
Gruppo ENI		91		102	
Gruppo INVITALIA		13		365	
Gruppo POSTE	3	10		199	
Gruppo Equitalia Giustizia				2	
Eurofer		270		338	17
Altri fondi previdenziali	20	4		795	
Scarl, associazioni, geie, partenariato				27	5
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl	728	(38)		(415)	(90)
Fondazione FS	237	210		10.516	101
Previndai		1.119		1.745	
Totale	**990**	**1.750**		**13.674**	**40**

valori in mila euro

Denominazione	2025				
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Ataf Gestioni Srl		13.125		339	
Bluferries Srl	19.871	2.701		180	890
Busitalia Campania SpA	8.995	892		41	374
Busitalia Rail Service Srl	11.892	2.594		225	434
Busitalia Veneto SpA	14.995	3.784		138	418
Busitalia - Sita Nord Srl	13.321	1.535		103	893
Fercredit SpA	250.085	625		173	19.065
Ferservizi SpA		31.720		831	6.729
FS International SpA	910.678	2.167		104	5.025
FS Park SpA		18.976		507	
FS Security SpA	6.722	19.574		620	101
FSTechnology SpA	206.559	16.241		572	7.766
FS Treni Turistici Italiani Srl	21.343	1.370		120	685
FS Saudi for Land Trasport LLC				54	34
FS Sistemi Urbani Srl	4.492	270.907		8.639	82.158
Grandi Stazioni Rail SpA	45.042	15.370		288	1.520
Hellenic Train - Railway Company SA	176.959				5.574
Italcertifer SpA		586		22	
FS Engineering SpA	50.452	39.305		1.773	53.666
FS Logistix SpA	140.255	2.964		88	6.238
Mercitalia Rail Srl	313.888	26.645	6	416	10.066
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	44.452	6.177		106	1.716
Mercitalia Intermodal SpA	51.529	4.551		126	2.351
Netinera Deutschland GmbH	5		163		646
Qbuzz BV	248.849	29.042	97	564	11.517
RFI SpA	5.791.343	153.506		862	182.829
Savit Srl	3.000				124
TAV Srl liquidata				20	
Trenitalia France Sas	136.877				4.016
Terminali Italia Srl		28		21	
Terminal Alptransit Srl	9.658				299
Trenitalia SpA	7.290.404	57.788		6.930	252.408
FS Group Advisory Limited	100.925		2		7.646
TX Logistik AG	380.599		14		15.323
Totale	**16.253.189**	**722.172**	**283**	**23.863**	**680.510**
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA					1.180
Metro 5 SpA					4.368
Totale					**5.548**
Imprese a controllo congiunto					
Trenitalia TPER Scarl	20.968	9.475		504	445
Totale	**20.968**	**9.475**		**504**	**445**
Totale	**16.274.157**	**731.647**	**283**	**24.367**	**686.502**
Altre parti correlate					
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl		209		9.750	9.746
Totale		**209**		**9.750**	**9.746**

38. GARANZIE

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

valori in mila euro

Rilasciate nell'interesse di	Non finanziarie	Finanziarie
Bluferries Srl	7.000	
Busitalia Campania SpA	13.771	
Busitalia Sita Nord Srl	21.185	
Busitalia Veneto SpA	13.583	
Crew Middle East DMCC	503	
Fondazione FS	15.767	
FS Energy SpA	250	
FS Logistix SpA	3.801	
FSTechnology SpA	12.799	
FS Treni Turistici Italiani Srl	1.891	
FS Sistemi Urbani SpA	12.745	
Grandi Stazioni Rail SpA	7.694	
Hellenic Train - Railway Company SA	3.245	
Italcertifer SpA	9.496	
FS Engineering SpA	17.057	
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	15.500	
Mercitalia Intermodal SpA	3.537	
Mercitalia Rail Srl	35.146	6.007
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	53.026	
Netinera GmbH	23.760	163.129
Qbuzz BV	36.738	97.453
RFI SpA	269.871	
Savit Srl	25	
TELT Sas	2.803	
Terminal Alptransit Srl	2.951	
Terminali Italia Srl	3.633	
Trenitalia SpA	154.852	
Trenitalia C2C Limited	3.204	
FS Group Advisory Limited		2.407
Trenitalia TPER Scarl	245	
TX Logistik AG	5.397	13.532
Totale	**751.475**	**282.528**

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito a copertura di finanziamenti, operazioni per acquisizione di partecipazioni azionarie ovvero, più in generale, di obbligazioni di natura prettamente finanziaria. Le garanzie non finanziarie invece sono costituite principalmente da bid bond (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), performance bond (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali ed impegni a favore dell'Erario.

Di seguito si riportano a titolo esemplificativo le garanzie finanziarie e non finanziarie più rilevanti in termini di materialità di importo.

Tra le principali garanzie non finanziarie si evidenziano quelle rilasciate da istituti finanziari nell'interesse di Trenitalia di 62.972 mila euro a favore della Agenzia Mobilità Piemontese e 22.170 mila euro a favore di DB Fernverkehr AG; 20.000 mila euro a favore di RFI a copertura dell'obbligazione dell'Accordo Quadro

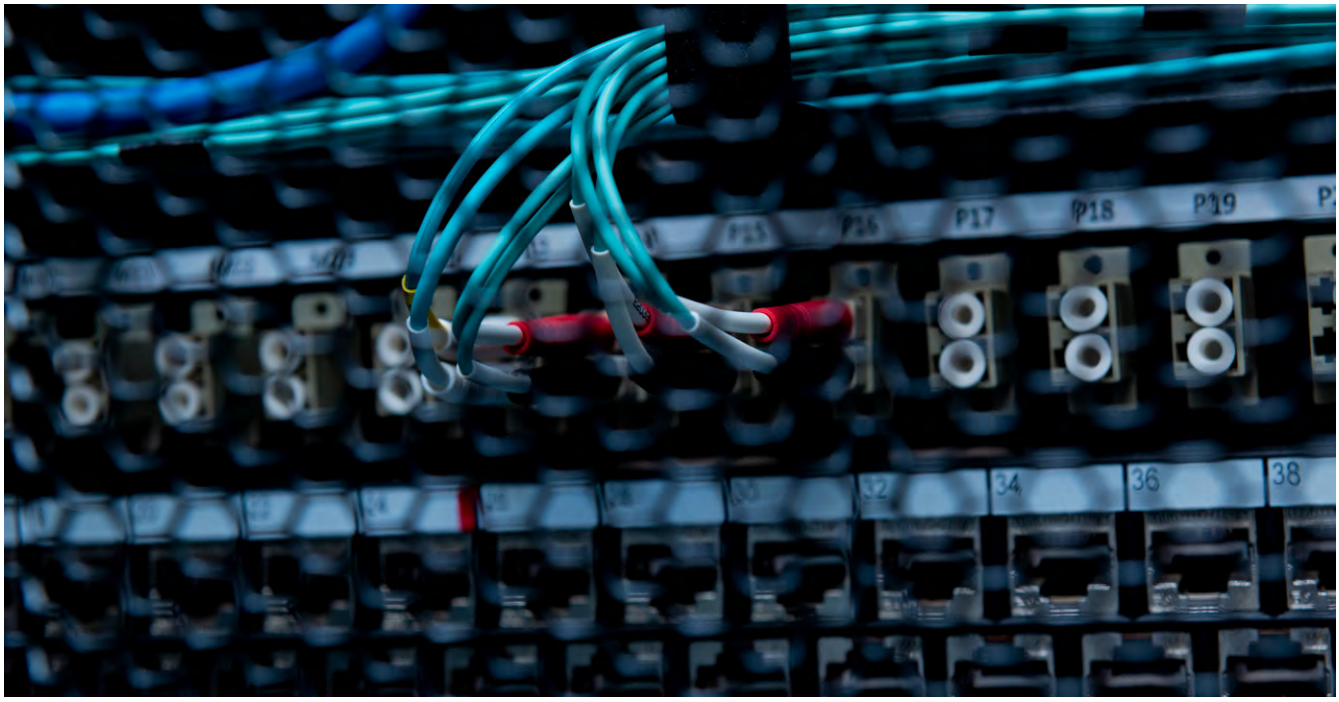
per infrastruttura AV/AC, 10.710 mila euro a favore di Ferrovie dell'Emilia Romagna, 10.000 mila a favore SNCF Mobilites; una garanzia emessa nell'interesse di RFI di 38.084 mila euro a favore del Comune di Roma, garanzie di 17.886 mila euro a favore di E-Distribuzione SpA, 5.675 mila euro a favore della Regione Campania; una garanzia rilasciata nell'interesse di Busitalia Veneto di 9.900 mila euro a favore della Provincia di Padova; garanzie rilasciate nell'interesse di Mercitalia Shunting & Terminal a favore di RFI per 33.587 mila euro; garanzia emessa nell'interesse di FS Sistemi Urbani a favore di Alfiere per 9.250 mila euro; una garanzia emessa nell'interesse di Fondazione FS Italiane per 15.707 mila euro a favore dell'Agenzia dell'Entrate a copertura del rimborso credito IVA.
Infine, si evidenzia una garanzia di 15.300 mila euro emessa per conto di Netinera Deutschland nell'interesse di Ostdeutssche Eisenbahn GmbH a favore di NDL Brandenburg relativo al progetto Net Elbe-Spree (NES).

Tra le garanzie non finanziarie si evidenziano anche le garanzie dirette (rilasciate in forma di Parent Company guarantee, senza impiego di banche) come quella a favore della società GSE a copertura del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con RFI per 150.000 mila euro; le garanzie emesse a favore di Terna SpA a copertura dei contratti stipulati con RFI 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 a 2.110 mila euro; una garanzia a favore della Regione Bestuur Utrecht di 14.333 mila euro nell'interesse di Qbuzz BV ed una garanzia a favore di IBM AWC di 10.441 mila euro nell'interesse di FSTechnology.
Altre garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario per 19.945 mila euro a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle seguenti controllate: RFI, Trenitalia, GS Rail, FS Treni Turistici Italiani, FS Logistix.

Tra le principali garanzie finanziarie, si evidenzia una garanzia emessa nell'interesse di Qbuzz BV di 5.000 mila euro rilasciata da un istituto di credito a copertura delle obbligazioni di pagamento per un finanziamento destinato alla realizzazione di un'infrastruttura di ricarica, a supporto dello sviluppo di una rete di trasporto europea a emissioni zero.

Tra le garanzie finanziarie si evidenziano anche le garanzie dirette tra cui si segnalano garanzie per 69.488 mila euro nell'interesse di Qbuzz BV a copertura delle obbligazioni di pagamento con Vereniging Studentenkaart Streekvervoer (VSS); garanzie nell'interesse di Netinera Deutschland a favore di: European Investment Bank di 60.403 mila euro, Amozela di 14.849 mila euro, Commerzbank AG di 34.500 mila euro, Intesa Sanpaolo SpA di 30.000 mila euro, Unicredit Bank AG di 20.050 mila euro; una garanzia emessa nell'interesse di Qbuzz BV per 20.000 mila a favore di ING, una garanzia emessa nell'interesse di TX Logistik AG di 10.000 mila euro a copertura delle obbligazioni di pagamento per l'acquisizione della società Exploris SA.

Tra le garanzie emesse nell'interesse della Capogruppo si evidenzia, nell'ambito di progetti all'estero, una controgaranzia bancaria di importo pari a 189.318 mila Riyal Saudita (pari a un controvalore di 42.965 mila euro), a valere sul performance bond emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC).



39. INFORMAZIONI EX LEGGE 124/2017

In base alla Legge n. 124 del 4 agosto 2017, articolo 1 (commi dal 125 al 129) per il mercato e la concorrenza in materia di erogazioni pubbliche a carico delle società controllate direttamente ed indirettamente dallo Stato, con riferimento all'anno 2025, per quanto attiene le somme pagate significative (superiori a 10 mila euro):

Soggetto beneficiario	Descrizione	Importo
Associazioni Sistema Confindustria		
Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi	Contributo	907.842
Confindustria	Contributo	2.451.178
Federturismo	Contributo	50.000
Associazioni con sede all'estero		
Business Integrity Forum	Contributo	10.000
Community of European Railway and Infrastructure Companies	Contributo	305.042
Conseil de Cooperation Economique	Contributo	25.000
Corporate Partnership Board OECD	Contributo	50.000
Florence School of Regulation of European University Institute	Contributo	20.000
Gaia X	Contributo	75.000
International Association for Public Transport	Contributo	101.527
International Capital Market Association	Contributo	25.055
The Trilateral Commission	Contributo	20.000
Trace International	Contributo	17.199
Union International of Railways	Contributo	320.017
United Nation Global Compact	Contributo	23.500
Altre associazioni		
Accademia Nazionale Santa Cecilia	Contributo	170.000
Aspen Institute Italia	Contributo	35.000
Associazione Amici dei Lincei	Contributo	10.000
Associazione Amici della LUISS	Contributo	20.000
Associazione Civita	Contributo	22.000
Associazione Gazzetta Amministrativa della Repubblica Italiana	Contributo	20.000
Associazione Italiadecide	Contributo	50.000
Associazione Italia-India per la Cooperazione tra Paesi	Contributo	10.000
Assonime	Contributo	226.260
Centro Nazionale di Ricerca High Performance Computing & Big Data	Contributo	250.000
Centro Studi Americani	Contributo	15.000
Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile	Contributo	400.000
Consiglio per le Relazioni tra gli Stati Uniti e l'Italia	Contributo	15.000
Consumers' Forum	Contributo	21.000
COTEC Fondazione per l'Innovazione	Contributo	30.000
Digital Transformation Institute	Contributo	50.000
Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Spec. per le Costruzioni e la Manutenzione	Contributo	30.000
Fondazione Centro Studi Coldiretti - Divulga	Contributo	150.000
Fondazione Centro Studi Economia della Logistica e delle Infrastrutture	Contributo	50.000
Fondazione FS Italiane	Contributo	10.448.967
Fondazione Millenium Scuola politica Vivere nella Comunità	Contributo	30.000
Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile	Contributo	15.000
Fondazione Return PE3	Contributo	20.000
Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità	Contributo	34.000
Fondazione Vittorio Occorsio	Contributo	35.000

Soggetto beneficiario	Descrizione	Importo
Istituto Grandi Infrastrutture	Contributo	106.000
Istituto per gli Studi di Politica Internazionale	Contributo	23.000
Italia Camp	Contributo	300.000
Kyoto Club	Contributo	10.000
Med-Or Italian Foundation	Contributo	300.000
Organismo Indipendente di Valutazione	Contributo	20.000
Parks Liberi e Uguali	Contributo	25.000
Remind	Contributo	40.000
Roma Startup	Contributo	10.000
Utenti Pubblicità Associati	Contributo	67.066
Valore D	Contributo	20.000
Totale Beneficiari		**17.479.653**

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla suddetta legge con riferimento all'anno 2025, per quanto attiene alle somme ricevute:

Soggetto erogante	Descrizione	Importo
MIT a favore di TELT Sas	Contributo passante	117.625.071
Europe's Rail di cui:	Contributo in c/ esercizio	151.156
a favore di altre società del Gruppo		81.526
a favore di FS SpA		69.629

40. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI RIFERIMENTO DEL BILANCIO

Si rinvia alla Nota 51 - Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio del Bilancio Consolidato.

3. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Si propone di portare a nuovo l'Utile netto dell'esercizio 2025 pari a 99.846.077,51 euro.

Roma, 02 aprile 2026

Per il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

jazz
ETR 425
jazz

ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO E DELL'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 2025 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Stefano Antonio Donnarumma e Fabio Paris, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e
   - l'effettiva applicazione,

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso del 2025.

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.

2 Aprile 2026

Stefano Antonio Donnarumma
Amministratore Delegato

Fabio Paris
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 31.062.952.307,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

pwc

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

All'Azionista Unico di

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it

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.

Aspetti chiave	Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave
Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate Nota esplicativa n° 3 "Principi contabili applicati", nota esplicativa n° 18 "Partecipazioni" del bilancio d'esercizio Il bilancio al 31 dicembre 2025 include partecipazioni in imprese controllate per un valore pari a euro 38.756 milioni. Le partecipazioni in imprese controllate sono valutate al costo di acquisto o di costituzione e, in presenza di eventi che facciano presumere una riduzione di valore, la recuperabilità dello stesso è verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile, rappresentato dal maggiore tra il fair value, al netto degli oneri di dismissione, e il valore d'uso, in conformità con quanto previsto dal principio contabile IAS 36 "Riduzione di valore delle attività" (c.d. "impairment test"). A seguito delle analisi svolte, gli amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti alle partecipazioni nelle società controllate	Per indirizzare tale aspetto chiave, abbiamo svolto le procedure di revisione al fine di valutare la coerenza del processo e della metodologia di stima di recuperabilità delle partecipazioni utilizzata dalla Società con quanto previsto dal principio contabile IAS 36 e dalla prassi valutativa, verificando l'appropriatezza dei flussi di cassa utilizzati, la coerenza degli stessi con i piani industriali delle società controllate e l'accuratezza matematica della quantificazione del valore recuperabile. In particolare, le procedure di revisione svolte, anche con il supporto degli esperti della rete PwC, hanno incluso: • la comprensione del processo adottato dagli amministratori ai fini della valutazione di recuperabilità delle partecipazioni in società controllate; • la verifica della completezza e accuratezza della presenza di indicatori di perdite di valore identificati dalla direzione per cui si è

Anas SpA e FS Logistix SpA (già Mercitalia Logistics SpA).

In particolare, per quanto concerne la partecipazione nella controllata Anas SpA, la configurazione di valore recuperabile presa a riferimento dalla Società è quella del valore d'uso, determinato attualizzando i flussi di cassa del piano economico finanziario 2026-2052 (il "Piano"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas SpA il 5 marzo 2026, a cui è stato aggiunto un valore terminale, pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. I flussi di Piano sono stati considerati per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'estensione della Concessione attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032.

Con riferimento al bilancio chiuso al 31 dicembre 2025 la direzione della Società si è avvalsa di un esperto esterno per lo svolgimento dell'impairment test sulla partecipazione detenuta in Anas SpA.

Nell'ambito delle attività di revisione, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave della revisione del bilancio d'esercizio, in quanto il relativo processo di stima risulta essere particolarmente complesso e basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche, finanziarie, di mercato e regolamentari future di difficile previsione; qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un piano economico finanziario rielaborato di conseguenza.

proceduto allo svolgimento dell'impairment test;

- la verifica della ragionevolezza delle assunzioni chiave alla base dei flussi di cassa prospettici e dei tassi di attualizzazione utilizzati per lo svolgimento dell'impairment test (anche mediante confronto con i dati previsionali provenienti da fonti informative esterne, ove disponibili);
- le analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti e i dati consuntivati (c.d. "retrospective review"), al fine di valutare l'adeguatezza e la capacità di stima del processo di valutazione adottato;
- la verifica dell'analisi di sensitività effettuata dalla Società rispetto al tasso di attualizzazione.

Abbiamo valutato la competenza tecnica e l'obiettività dell'esperto esterno incaricato dalla direzione della Società per lo svolgimento dell'impairment test sulla partecipazione detenuta in Anas SpA.

Infine, abbiamo verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio d'esercizio sugli aspetti precedentemente descritti.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005 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 prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;

- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ci ha conferito in data 21 marzo 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998

Gli amministratori di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2025, 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'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio d'esercizio;

- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998;

- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono coerenti con il bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, 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, 17 aprile 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

Luigi Necci

(Revisore legale)

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMA 2, CODICE CIVILE

All'Assemblea dell'Azionista di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

INTRODUZIONE

Signor Azionista,

la presente Relazione, redatta ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio Sindacale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nel corso dell'esercizio 2025 in coerenza con le norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

L'attuale composizione del Collegio Sindacale nominato per tre esercizi, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2024, ed attualmente operante in regime di *prorogatio*, è il risultato della delibera assembleare del 3 maggio 2022 di nomina dei Sindaci effettivi Rosalba Cotroneo (Presidente), Sergio Duca e Marino Marrazza e dei Sindaci supplenti Letteria Dinaro e Francesco Tulimieri.

In considerazione della qualifica di Ente di interesse pubblico (EIP) di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito anche "FS S.p.A." o "FS"), il Collegio Sindacale della Capogruppo riveste anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

L'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti è demandata alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. (di seguito anche "PwC") che ha rilasciato in data 17 aprile 2026 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 2025 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, nell'ambito della quale non sono stati espressi rilievi o richiami d'informativa ed ha espresso il seguente giudizio: "*[…] il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa*

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Società con socio unico
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 31.962.952.857,00
Codice Fiscale e Registro delle Imprese di Roma
Codice Fiscale e P. IVA 01585570581 - R.E.A. n. 1024338

per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n 38/2005".

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 2 aprile 2026, ed è stato messo a disposizione del Collegio nel termine di legge.

1. Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss del codice civile

Nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri ad esso demandati dalla legge, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Ha vigilato sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento, assicurando, insieme agli altri Organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria.

Il Consiglio di Amministrazione di FS, in data 21 marzo 2025, come riportato nella Relazione sul governo societario, ha approvato l'emanazione del nuovo Modello di Governance del Gruppo in coerenza con il Regolamento del Gruppo FS. È dunque stato istituito un assetto, sostitutivo del precedente strutturato in quattro Poli, che prevede l'identificazione delle seguenti Business Unit (BU):

i BU Infrastrutture – Ferrovie, con al vertice Rete Ferroviaria Italiana SpA;

ii BU Infrastrutture – Strade, con al vertice Anas SpA;

iii BU Trasporto – Merci, con al vertice FS Logistix SpA;

iv BU Trasporto – Internazionale Passeggeri, con al vertice FS International SpA;

v BU Trasporto – Passeggeri, con al vertice Trenitalia SpA.

Le società citate sono qualificate quali "Capofila di Business Unit". Nel rispetto della normativa vigente e ferma restando la piena autonomia operativa, organizzativa e della gestione dei rischi delle controllate, dirette e indirette, FS svolge funzioni di indirizzo strategico, supervisione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo ed esercita l'attività di direzione e coordinamento nei confronti delle Capofila di BU e delle altre Società direttamente controllate da FS. Ciascuna Capofila di BU esercita il coordinamento e controllo tecnico-operativo nei confronti delle proprie società controllate. Il nuovo assetto organizzativo tende a conseguire il passaggio da un approccio misto (esercizio dell'attività di direzione e coordinamento sia su base partecipativa sia su base contrattuale) ad un'impostazione di tipo "verticale" solo su base partecipativa dell'attività di direzione e coordinamento nell'ambito del Gruppo.

Detto assetto si completa inoltre con le società di "shared services" (tra queste, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, FS Security SpA e FS Energy SpA), direttamente controllate da

FS SpA.

Nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale si è complessivamente riunito 21 volte, di cui 7 in congiunta con il Comitato Controllo e Risch al fine di favorire lo scambio di informazioni tra soggetti con compiti rilevanti in materia di controllo interno e revisione contabile. A tutte le sedute è stato invitato il Magistrato della Corte dei Conti Delegato al Controllo sulla gestione finanziaria, designato ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259. Ha inoltre partecipato alle riunioni del Comitato Controllo e Rischi, del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione e del Comitato Sostenibilità, come previsto dai rispettivi Regolamenti dei Comitati. Nel corso del 2026 e sino alla data di emissione della presente relazione, il Collegio Sindacale ha tenuto 10 riunioni, di cui 4 svolte congiuntamente a quelle del Comitato Controllo e Rischi.

Con riferimento all'attività svolta, si rappresenta quanto segue.

Nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale ha partecipato all'Assemblea Ordinaria dell'Azionista del 26 maggio 2025, nell'ambito della quale, ai sensi dell'art. 2364 comma 1 del codice civile, è stata approvata la Relazione Finanziaria Annuale – esercizio 2024 e, in parte straordinaria, è stata approvata la modifica dello Statuto Sociale di FS S.p.A. per renderlo aderente al nuovo sistema di governance di Gruppo. Al contempo, ha presenziato alle Assemblee convocate al fine di deliberare la nomina del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 2364, 1^ commi 2 e 3 del c.c. in cui, tuttavia, il Socio non ha proceduto alla nomina dei componenti del nuovo organo, di talché l'attuale Collegio Sindacale ha continuato ad operare in ed. *prorogatio*.

Il Collegio Sindacale nella sua totalità, ed in alcuni sporadici casi alcuni membri in sua rappresentanza, ha partecipato a tutte le n. 13 riunioni del Consiglio di Amministrazione, a tutte le n. 11 riunioni del Comitato Controllo Rischi (di cui 7 svolte congiuntamente con le riunioni del Collegio Sindacale), a tutte le n. 9 riunioni del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione ed a tutte le n. 9 riunioni del Comitato Sostenibilità. Il Collegio ha altresì preso parte alle sessioni di *Induction* su specifici temi rivolte ad amministratori e sindaci, in particolare in materia di Modello di Governance e Operazioni di *Vertical integration*. Nel corso del 2026 il Collegio Sindacale nella sua totalità, ed in alcuni sporadici casi alcuni membri in sua rappresentanza, ha inoltre partecipato a n. 3 riunioni del Consiglio di Amministrazione, a n. 4 riunioni del Comitato Controllo Rischi (di cui 3 svolte congiuntamente con le riunioni del Collegio Sindacale) a n. 5 riunioni del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione ed a n. 3 riunioni del Comitato Sostenibilità. Il Collegio ha altresì preso parte alle sessioni di *Induction* su specifici temi rivolte ad amministratori e sindaci, in particolare in materia di Governance e nuovo Regolamento di Gruppo, Ruoli e Rapporti tra organi di gestione e controllo in materia di compliance ex D.Lgs. n. 231/2001.

Le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari alle quali il Collegio Sindacale ha partecipato si sono svolte nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle riunioni consiliari, sono stati adempiuti gli

obblighi di informativa periodica al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale previsti all'art. 2381 c.c.. Il Collegio Sindacale ha acquisito dall'organo amministrativo, con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate.

Il Collegio Sindacale ha incontrato, per lo scambio informativo ai sensi dell'art. 2403 bis c.c., i sindaci delle società capofila di Business Unit, acquisendo le valutazioni di generale adeguatezza dei relativi sistemi di controllo interno ed in tali incontri non sono emersi fatti ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodici incontri con la società di revisione, con la quale ha scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento dell'attività di vigilanza.

In riferimento all'attività di vigilanza sull'indipendenza della Società incaricata della revisione legale, in qualità di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, il Collegio Sindacale ha:

- verificato e monitorato l'indipendenza della Società incaricata della revisione legale a norma degli artt. 10, 10 *bis*, 10 *ter*, 10 *quater* e 17 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'articolo 6 del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, in particolare per quanto riguarda l'adeguatezza e l'assenza di incompatibilità delle prestazioni di servizi diversi dalla revisione;
  approvato il conferimento degli incarichi non di revisione alla Società incaricata della revisione legale e al suo *network* e ricevuto dalle strutture aziendali periodiche informative di monitoraggio del rispetto della soglia massima dei corrispettivi erogabili a fronte degli incarichi conferiti, come previsto dalle procedure interne in materia;
- riscontrato che nella Relazione aggiuntiva, resa ai sensi dell'art. 11 del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, la PwC S.p.A. ha confermato, ai sensi dell'art 6, paragrafo 2) lett. a) del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, la propria indipendenza.

Pertanto, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non si ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della Società incaricata della revisione legale PwC S.p.A.

Il Collegio Sindacale ha incontrato i Responsabili delle funzioni aziendali che compongono il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR) e, sulla base delle informazioni acquisite, nel fare un generale rinvio a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale, non ha osservazioni da riferire nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha incontrato il Data Protection Officer che ha relazionato in merito alle attività svolte nel corso del 2025 ed a marzo 2026 ha avuto un incontro conoscitivo con il neonominato DPO per ricevere una prima informativa.

Il Collegio Sindacale ha incontrato, inoltre, il preposto al sistema di controllo interno, ricevendo evidenza delle attività poste in essere. Nel corso dell'esercizio ha altresì ricevuto informazioni e

aggiornamenti dal Responsabile *Security* e dal Responsabile *Risk & Compliance* in merito alle attività svolte nell'area di competenza, ivi incluse quelle in materia di anticorruzione. Anche con il supporto del Responsabile dell'area *Technology*, il Collegio Sindacale ha ricevuto informativa in merito ai presidi predisposti dalla società in ambito *cybersecurity*. Inoltre, dà atto che il Comitato per il Controllo Rischi ha valutato positivamente il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei rischi della Società rispetto alle dimensioni e alle caratteristiche della stessa.

Il Collegio Sindacale ha incontrato l'Organismo di Vigilanza, ricevendo informativa in merito alle attività svolte nel corso dell'anno sui profili rilevanti ai fini del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, e preso visione della sua Relazione per il 2025 dalla quale non sono emerse criticità da riportare nella presente relazione. Con particolare riguardo al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e ai presidi di carattere procedurale posti in essere ai sensi del D.Lgs. n. 231 del 2001, è stata ricevuta, anche dalle competenti strutture aziendali, un'adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2025 e sull'attività di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28 febbraio 2025, alla luce delle novità legislative intervenute e delle variazioni organizzative interne correlate al sistema di controllo interno e gestione dei rischi. Peraltro, il 24 febbraio 2026 il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'aggiornamento del modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001.

Il Collegio Sindacale ha altresì incontrato il Comitato Etico per avere un aggiornamento sulle attività svolte nel corso del 2025 e ha ricevuto conferma che rispetto all'anno in questione non sono stati riscontrati elementi di criticità da sottoporre all'Organo di controllo. È stata ricevuta informativa sull'emanazione dell'aggiornamento del Codice Etico, avvenuta a febbraio 2026.

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni.

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali.

Il Collegio ha verificato che la Società ha adempiuto agli obblighi in materia di Rendicontazione di Sostenibilità previsti dal D.Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024, che recepisce la Direttiva UE n. 2464 del 14 dicembre 2022 sulla rendicontazione societaria di sostenibilità, c.d. "*Corporate Sustainability Reporting* Directive (CSRD) e ricevuto aggiornamenti sulla Doppia materialità.

Nel corso dell'esercizio 2025 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state riscontrate operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate. In particolare, le operazioni di natura ordinaria poste in essere, a condizioni di mercato, con società del Gruppo e con

altre parti correlate, descritte nella relazione finanziaria, risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

Tra i principali eventi intervenuti nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale, in particolare, richiama in ordine cronologico i seguenti fatti di maggior rilievo:

- *il Consiglio di Amministrazione di FS ha approvato il nuovo Modello di Governance di Gruppo*

Il 21 marzo 2025, il Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. ha approvato il nuovo Modello di Governance del Gruppo in coerenza con gli obiettivi di Piano Strategico 2025-2029. È stato istituito un assetto di business che prevede l'identificazione delle seguenti Business Unit (BU) con relative "Capofila": (i) BU Infrastrutture – Ferrovie, con al vertice RFI; (ii) BU Infrastrutture – Strade, con al vertice Anas; (iii) BU Trasporto – Merci, con al vertice FS Logistix; (iv) BU Trasporto – Internazionale Passeggeri, con al vertice FS International; (v) BU Trasporto – Passeggeri, con al vertice Trenitalia. Nel rispetto della normativa vigente e ferma restando la piena autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle controllate, dirette e indirette, FS svolge funzioni di indirizzo strategico, supervisione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo ed esercita l'attività di direzione e coordinamento – solo su base partecipativa e non anche contrattuale come previsto nel precedente modello – nei confronti delle Capofila di BU e delle altre società direttamente controllate da FS. Ciascuna Capofila di BU esercita il coordinamento e controllo tecnico-operativo nei confronti delle proprie società controllate.

Al fine di rendere l'assetto organizzativo del Gruppo FS coerente con il nuovo Modello di Governance, nel corso del 2025 sono state messe in atto le seguenti principali operazioni straordinarie:

- il 6 maggio 2025 l'Assemblea straordinaria di Trenitalia SpA ha deliberato un aumento del capitale sociale da 1.607 milioni di euro a 1.655 milioni di euro (quindi per un importo complessivo pari a 48 milioni di euro) mediante emissione di n. 96.452 azioni ordinarie, integralmente liberate mediante conferimento, da parte della controllante FS Sp.A, dell'intera partecipazione detenuta in Busitalia Sita Nord Srl, pari al 100% del relativo capitale sociale;
- l'8 maggio 2025 l'Assemblea straordinaria di RFI Sp.A ha deliberato un aumento del capitale sociale da 31.528 milioni di euro a 31.536 milioni di euro (quindi per un importo complessivo pari a 8 milioni di euro) mediante emissione di n. 8.047.399 azioni ordinarie, integralmente liberate mediante conferimento, da parte della controllante FS Sp.A, dell'intera partecipazione detenuta in FS Engineering Sp.A (già Italferr Sp.A), pari al 100% del relativo capitale sociale;
- il 23 ottobre 2025 è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia in favore di FS International mediante assegnazione del Ramo International, costituito, tra l'altro, dalle partecipazioni detenute in ILSA, Trenitalia France, Trenitalia UK, Qbuzz/QMS, Netinera e Hellenic Train;
- il 16 giugno 2025 è stato stipulato l'atto di fusione per incorporazione di Grandi Stazioni

Immobiliare SpA in FS Sistemi Urbani SpA. L'operazione straordinaria risponde al Piano Strategico di Gruppo e si pone in continuità con il processo di concentrazione del patrimonio immobiliare non strumentale in FSSU;

• il 5 agosto 2025 è stato sottoscritto l'Atto di scissione parziale di FSTechnology in favore di FS Security mediante assegnazione del Ramo Cyber, dedicato all'attività di Solution e Operations di Cyber Security, finalizzato alla protezione del Gruppo FS con efficacia giuridica contabile a partire dal 1° settembre 2025.

Mercitalia Logistics: cambio di denominazione sociale e aumento di capitale

Il 7 aprile 2025 l'Assemblea di Mercitalia Logistics SpA ha deliberato il cambio di denominazione sociale in FS Logistix SpA.

- Successivamente, il 19 maggio 2025, l'Assemblea straordinaria ha deliberato l'aumento di capitale sociale per un importo pari a 2,45 milioni di euro, che si aggiunge a quello già deliberato dall'Assemblea del 20 dicembre 2022 e del 31 maggio 2023, portando così l'importo massimo dell'aumento di capitale deliberato della società a 606,5 milioni di euro.

- *Perfezionamento della cessione delle partecipazioni detenute da Anas SpA*

Il 15 aprile 2025 si è perfezionata, secondo l'*iter* previsto dal D.L. n. 155 del 19 ottobre 2024, convertito con modificazioni nella Legge n. 189 del 9 dicembre 2024, (c.d. "Decreto Fiscale"), l'operazione di cessione delle partecipazioni detenute da Anas SpA nelle società concessionarie Concessioni Autostradali Venete – CAV, Autostrada Asti – Cuneo, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco – SITMB e della Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus – SITAF, per l'importo complessivo di 342 milioni di euro, pari al valore netto contabile di iscrizione delle suddette partecipazioni nel bilancio 2024 di Anas SpA.

- *Rinnovo contrattuale*

In data 22 maggio 2025, sono stati sottoscritti gli accordi per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane, a copertura del triennio 2024-2026.

- *FS Energy SpA*

Il 17 luglio 2025 è stata costituita la società FS Energy SpA quale partecipata al 100% di FS SpA, con il compito di gestire le attività energetiche per conto di tutte le società del Gruppo, con la conseguente e coerente necessità di far confluire in FS Energy tutte le risorse, le attività, gli asset e i contratti in ambito energetico, prevedendo in particolare il trasferimento del Ramo Energy di RFI. In data 18 dicembre 2025, è stato stipulato l'atto di scissione parziale di RFI in favore di FS Energy, con efficacia giuridica, contabile e fiscale dal 1° gennaio 2026.

Inoltre, nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale:

- ha ottenuto informativa in merito ai principali contenziosi della Società e del Gruppo, svolgendo approfondimenti su quelli di maggiore rilevanza con il supporto delle funzioni aziendali

competenti; al riguardo si rinvia al paragrafo "Altre Informazioni" della Relazione sulla Gestione per la descrizione di dettaglio;

- ha acquisito informazioni dai Responsabili delle principali strutture aziendali, sia direttamente nelle proprie riunioni sia attraverso la partecipazione alle riunioni dei Comitati endoconsiliari.
- ha rilasciato:
  - *i)* n. 2 proposte motivate ex art. 13 del D.lgs. n. 39/2010 per onorari aggiuntivi da riconoscere al Revisore.

Nel corso dell'esercizio 2025 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.

Il Collegio Sindacale, nell'ambito delle operazioni finanziarie svolte dalla Società e riportate nella Relazione Finanziaria, ha attestato il rispetto del limite imposto dall'art. 2412 del codice civile in occasione della delibera adottata dal Consiglio di Amministrazione:

- in data 21 marzo 2025 relativa all'aggiornamento annuale del Programma EMTN di Euro 12 miliardi.

Inoltre, successivamente alla chiusura dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha attestato il rispetto del limite imposto dall'art. 2412 del codice civile in occasione della delibera adottata dal Consiglio di Amministrazione:

- in data 12 marzo 2026 relativa all'emissione di prestiti obbligazionari per un importo complessivo massimo di 5,8 miliardi di Euro, costituiti da obbligazioni da emettersi nell'ambito del Programma EMTN di FS.

Per l'esercizio 2025 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;
- di non aver ricevuto segnalazioni da parte del soggetto incaricato della revisione legale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art.25-octies del D.Lgs 12/1/2019 n.14.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente relazione.

2. Bilancio di esercizio di FS S.p.A. e consolidato di Gruppo

Il Collegio Sindacale rileva che il Progetto di Report integrato del Gruppo FS, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 2 aprile 2026, rappresenta la Relazione finanziaria annuale 2025 che include il Bilancio Consolidato e d'Esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nonché la Relazione sulla Gestione. Quest'ultima risponde, oltre a quanto previsto dal Codice Civile e dalla

normativa specificatamente applicabile, al dettato normativo del D.Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024 che recepisce la Direttiva UE n. 2464 del 14 dicembre 2022 sulla rendicontazione societaria di sostenibilità, c.d. "Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)".

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 che registra un utile di esercizio pari a 99.846.078 euro e un patrimonio netto di 40.722.288.845 euro. Non essendo demandata al Collegio Sindacale la funzione di revisione legale, si è vigilato sull'impostazione generale del bilancio, sulla sua conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura; la verifica della rispondenza ai dati contabili spetta all'incaricato della revisione legale che al riguardo non ha rilevato aspetti da riferire. Il Collegio Sindacale ha verificato, inoltre, l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla gestione, anche in questo caso senza rilievi da esporre. Il Consiglio di Amministrazione ha illustrato nella Relazione Finanziaria le poste che hanno concorso al risultato economico e gli eventi generativi delle medesime. Il Collegio Sindacale ha verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui ha conoscenza. A tale riguardo, si riferisce che da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale, emerge che il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 è stato predisposto in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione. Inoltre, la Società incaricata della revisione legale ha attestato di aver svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del Decreto 39/2010.

Non essendo demandato al Collegio Sindacale il controllo analitico di merito sul contenuto della Relazione di Sostenibilità, il Collegio ha vigilato sull'osservanza da parte degli Amministratori sulle norme procedurali inerenti alla redazione, all'approvazione e alla pubblicazione della Rendicontazione di Sostenibilità, accertandone la sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e vigilando sul processo di formazione del documento.

Le attività di attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità sono state effettuate dalla società di revisione PwC in applicazione dell'art. 8 e 18 del D.Lgs. n. 125/2024, sulla base del quale l'incarico di revisione limitata della dichiarazione non finanziaria è stato conferito da FS S.p.A. fino all'esercizio 2031.

La società di revisione ha emesso in data 17 aprile 2026 una relazione, senza rilievi, ad esito dell'esame limitato, svolto in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità – SSAE (Italia), delle informazioni relative alla rendicontazione di sostenibilità di cui all'art. 4 del D.Lgs 125/2024 e di quelle previste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852/2020 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020. In particolare, la società di revisione ha dichiarato che: *"Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:*

- *la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio*

chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE (European Sustainability Reporting Standards, […]);

- *le informazioni contenute nel paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento Tassonomia)" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) 852/2020.*

Si segnala che la società di revisione ha indicato nella sua Relazione quale aspetto chiave della revisione contabile del bilancio d'esercizio la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate. In particolare, per quanto concerne la partecipazione nella controllata Anas Sp.A, la configurazione di valore recuperabile presa a riferimento dalla Società è quella del valore d'uso, determinato attualizzando i flussi di cassa del "piano economico finanziario 2025-2052" (di seguito anche il "Piano"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas Sp.A il 5 marzo 2025, a cui è stato aggiunto un valore terminale, pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. I flussi di Piano sono stati considerati per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'estensione della Concessione attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032.

Per quanto di conoscenza del Collegio Sindacale, il Consiglio di Amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c.

Ai sensi dell'art. 154-bis del D. Lgs. n. 58/1998, l'Amministratore Delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno attestato, con specifica Relazione allegata al progetto di bilancio e al bilancio consolidato relativi all'esercizio 2025:

- 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;
- che la relazione sulla gestione, a corredo dei 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;
- che la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, inclusa nella Relazione sulla Gestione, è stata redatta conformemente agli standard di rendicontazione applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125.
- che la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità è stata redatta con le specifiche adottate

a norma dell'art. 8 del regolamento UE 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

Il Collegio Sindacale ha accertato che sono state rilasciate, senza aspetti di rilievo, le predette Attestazioni, a firma congiunta dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto, sui bilanci di esercizio di FS S.p.A. e consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e sulla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità al 31 dicembre 2025 presentati al Consiglio di Amministrazione di Holding nella seduta del 2 aprile 2026.

Fermo restando che a carico del Collegio Sindacale non è previsto alcun obbligo di relazione né di formali espressioni di giudizio sul bilancio consolidato di Gruppo, che spettano invece alla Società incaricata della revisione legale, si è proceduto a constatare che:

- il bilancio consolidato chiude con un risultato netto di esercizio pari a 30 milioni di euro e un patrimonio netto di 41.798 milioni di euro
- da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale, il bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili IFRS emanati dalla International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione. Inoltre, la Società incaricata della revisione legale ha attestato di aver svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del Decreto 39/2010;
- la relazione specifica di PwC resa ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 39/2010 non contiene rilievi né richiami di informativa.

Per il bilancio consolidato si segnala che la società di revisione nella sua Relazione ha evidenziato i seguenti Aspetti chiave della revisione contabile:

- la recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali di ANAS S.p.A.;
- la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria;
- la determinazione dei Fondi rischi ed oneri – riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Il Collegio Sindacale riporta i seguenti fatti significativi intervenuti successivamente alla chiusura dell'esercizio al 31 dicembre 2025 contenuti nella relazione finanziaria:

- In data 13 gennaio 2026 è stato perfezionato l'aumento di capitale di Trenitalia SpA per 30 milioni di euro, interamente sottoscritto e liberato dal socio unico FS SpA, mediante emissione di nuove azioni. Tale aumento è finalizzato a fornire la provvista necessaria alla ricapitalizzazione di Busitalia Sita Nord Srl nell'ambito dell'operazione di acquisizione del Gruppo City Sightseeing Italy. Contestualmente, è stata effettuata la sottoscrizione da parte di Trenitalia dell'aumento di capitale di Busitalia Sita Nord Srl, anch'esso di 30 milioni di euro, quale copertura parziale del prezzo di acquisto delle partecipazioni del Gruppo City Sightseeing Italy, pari complessivamente a 75 milioni di euro. Le operazioni risultano coerenti con le

strategie di sviluppo intermodale del Gruppo FS.

- Il 18 gennaio 2026 si è verificato un incidente ferroviario nei pressi di Adamuz (Spagna) che ha coinvolto un treno ad alta velocità Iryo (operato dalla società ILSA, controllata al 51% da FS International) ed un treno Alvia (operato da Renfe), per il quale sono in corso le indagini delle Autorità spagnole per l'accertamento delle cause dell'incidente.
- Il 4 febbraio 2026 è stata costituita la società FS Fabbrica Italiana Treni SpA (FS FIT). Il 20 febbraio 2026 l'Assemblea di FS FIT ha approvato la proposta di aumento del capitale sociale verso il socio unico FS SpA per 5 milioni di euro e di apporto in conto capitale (riserva disponibile) per 40 milioni di euro, finalizzato all'operazione di acquisto del ramo d'azienda di Titagarh-Firema SpA, società attiva nella progettazione e realizzazione di veicoli ferroviari, conclusasi il 4 marzo 2026.

Il Collegio Sindacale rileva altresì che non vi sono fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio per quanto concerne il bilancio consolidato.

3. Conclusioni

Considerate le risultanze dell'attività svolta e il giudizio espresso nella Relazione di revisione rilasciata dalla Società incaricata della revisione legale e preso atto delle Attestazioni rilasciate dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e alla rendicontazione di sostenibilità, il Collegio Sindacale, per quanto di propria competenza, concorda con la proposta di deliberazione in merito al progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea dell'Azionista e la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli amministratori.

Roma, 17 aprile 2026

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Rosalba Cotroneo (Presidente)

Dott. Sergio Duca (Sindaco Effettivo)

Dott. Marino Marrazza (Sindaco effettivo)

103

A cura di
Administration, Finance & Control

Supervisione editoriale e creativa
Comunicazione e Relazioni Esterne di Gruppo – Prodotti Editoriali

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie
© Archivio Multimediale FS

Realizzazione, progetto grafico e stampa

GRAFICANAPPA
PRINTING | PACKAGING | IML

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

Edizione maggio 2026

MISTO
Carta | A sostegno della gestione forestale responsabile
FSC® C019770

fsitaliane.it

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE