FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



RAPPORTO
DI SOSTENIBILITÀ 2022

ENERGIE IN MOVIMENTO

RAPPORTO
DI SOSTENIBILITÀ 2022

ENERGIE IN MOVIMENTO.

Il percorso del Gruppo FS per un futuro sostenibile

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

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

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

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

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
Roberto Mannozzi

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE
KPMG SpA (per il periodo 2014-2022)

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

008
LETTERA AGLI STAKEHOLDER

012
INTRODUZIONE AL REPORT

018
I NUMERI DEL 2022

020
IL GRUPPO FS: STRATEGIA E GOVERNANCE

Il profilo del Gruppo e il nostro modello di business 022
Poli e aree geografiche 024
Le attività del Gruppo e la lente della Tassonomia Europea 030
Il ruolo del Gruppo per la mobilità del futuro 036
Il Piano Strategico e Industriale 038
Il PNRR e lo sviluppo della mobilità del Paese 042
Gli investimenti per lo sviluppo della mobilità del Paese 046
L'innovazione e la finanza sostenibile come leve del cambiamento 048
Trasparenza e responsabilità nel business 054
La Corporate governance 055
La Governance della sostenibilità 062
Business integrity 064
Rating ESG e altri riconoscimenti 086
Gestione integrata dei rischi e delle opportunità 090
Stakeholder management e creazione e distribuzione di valore 098
Coinvolgimento degli stakeholder 098
Creazione e distribuzione di valore nel tempo 105



106
IL GRUPPO FS
PER LE PERSONE

Centralità dei bisogni delle persone e dei clienti 110
La dimensione del viaggio 110
Vicini alle persone 118
Logistica integrata 135
Promozione della sicurezza 138
Security, sicurezza delle informazioni e privacy 152
Le nostre persone e il loro valore 156
Selezione e gestione delle risorse umane 160
Promozione, formazione e sviluppo delle competenze 165
Salute e sicurezza 168
Welfare e diversity & inclusion 171
Relazioni industriali 174
Relazioni con le comunità 176
Promozione della coesione sociale 176
Promozione della cultura e altre iniziative sociali 180
Fondazione FS Italiane 181



186
IL GRUPPO FS
PER IL PIANETA

Energia ed emissioni 190
Strategie per decarbonizzare il settore dei trasporti 190
I consumi energetici 192
Emissioni 194
I Poli e le iniziative per la lotta al cambiamento climatico 198
Acquisti responsabili 200
I nostri fornitori 200
Sustainable procurement 202
Infrastrutture sostenibili 206
Gestione e controllo dei cantieri 213
Gestione delle emissioni acustiche 217
Altri aspetti ambientali 220
Gestione del ciclo dei rifiuti 220
Gestione delle risorse idriche 223

226
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

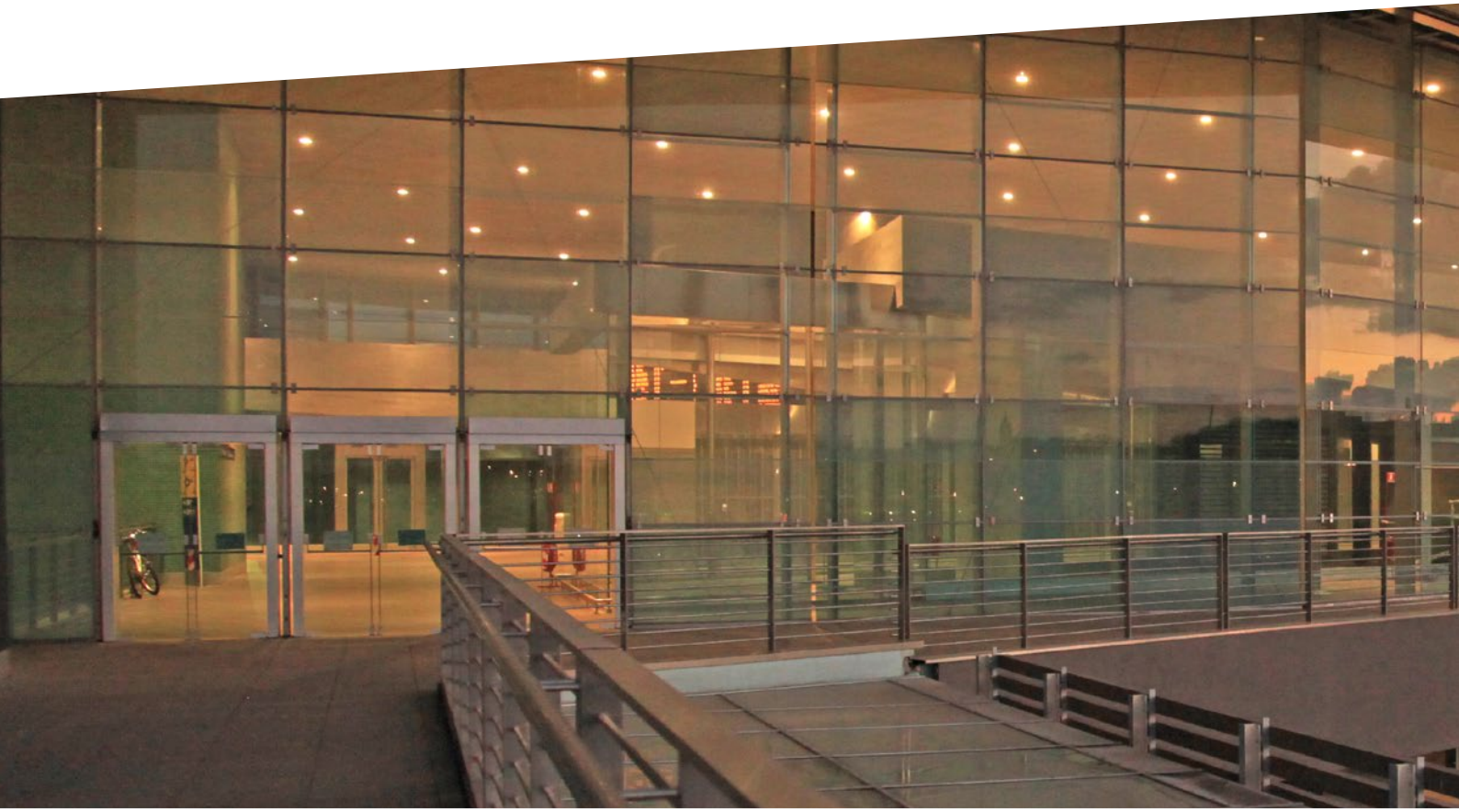
(2-22[7])

Il 2022 è stato un anno di cambiamento a livello globale. Il conflitto in Ucraina ha prodotto forti impatti sul piano geopolitico e sul tessuto economico-sociale. In particolare, ha posto con urgenza la questione dell'energia: come procurarsela e come gestirla al meglio? Questa domanda è rimbalzata dai tavoli di discussione internazionali fin dentro le case, passando per i board aziendali.
In tale contesto, a pochi mesi dall'inizio della guerra, Ferrovie dello Stato Italiane ha lanciato il suo piano industriale che traccerà il percorso dell'azienda nei prossimi dieci anni. Non poteva non essere attraversato da forti impulsi trasformativi: il traguardo verso la neutralità carbonica viene fissato per il 2040 – dieci anni prima rispetto a quanto stabilito in precedenza – da raggiungere anche grazie a un ambizioso piano d'autoproduzione energetica. L'assetto organizzativo, inoltre, assume una nuova forma con la nascita di quattro poli di business: Passeggeri, Infrastrutture, Logistica e Urbano.
Il Gruppo, che assorbe circa il 2% della domanda di energia elettrica del Paese, sente la responsabilità di accelerare verso la transizione energetica. Per questo, il piano industriale ha messo in campo 1,6 miliardi di euro che serviranno a installare impianti fotovoltaici in officine, stazioni e altri spazi di proprietà. L'obiettivo è produrre, a regime, 2,6 TWh all'anno e arrivare a coprire il 40% del fabbisogno di energia elettrica attraverso l'autoproduzione. Il Gruppo FS aumenterà del 10% la produzione complessiva attuale degli impianti di energia solare installati in Italia, diventando uno dei principali produttori di energia rinnovabile del Paese. Il piano di autoproduzione risulta in linea con la strategia europea del REPower EU, integrata nei PNRR nazionali, che vede tra i suoi pilastri la sostituzione dei combustibili fossili con le fonti rinnovabili. Intanto la transizione green di FS è partita: nel gennaio 2023 è stato lanciato il primo bando europeo da 130 milioni di euro per progettare e realizzare i primi venti impianti fotovoltaici in Italia.
Le direttive e gli investimenti del piano industriale forniscono, idealmente e fuor di metafora, nuova energia alla mission FS: diventare l'azienda che abilita un sistema di mobilità e logistica sostenibili, poggiato su una rete di infrastrutture sinergiche e resilienti. Un sistema capace di migliorare la qualità della vita e rispettare gli equilibri naturali. Questi ultimi, infatti, risultano minacciati dal cambiamento climatico, che FS è impegnata a contrastare con misure per ridurre l'emissione di gas serra. Il 2022 ha visto il miglioramento del rating assegnato al Gruppo dal Carbon Disclosure Project, l'organizzazione internazionale che aiuta le imprese a misurare e gestire gli impatti ambientali. Il punteggio è passato da B del 2021 a A- del 2022. Il Gruppo, inoltre, ha intenzione di validare la sua roadmap per la decarbonizzazione attraverso Science Based Targets initiative (SBTi), l'iniziativa di Carbon Disclosure Project, Global Compact Onu, World Resources Institute e World Wide Fund for Nature che incoraggia il settore privato ad abbattere le emissioni climalteranti per contenere il riscaldamento globale entro 1,5 °C. Nell'estate del 2022 FS Italiane ha firmato la lettera di impegno per certificare i propri obiettivi: prendendo come base di riferimento il 2019, dimezzare le emissioni dirette e indirette (scope 1 e scope 2) entro il 2030 e ridurre del 30% quelle legate alla catena del valore (scope 3), per raggiungere la neutralità carbonica al 2040 con zero emissioni nette. Oltre ad abbassare progressivamente le emissioni, il Gruppo favorisce lo shift modale affinché sempre più persone utilizzino il treno e i mezzi pubblici e le imprese scelgano la ferrovia per far viaggiare le merci. La logistica, infatti, è un altro settore prioritario d'intervento: il Gruppo punta a elevare la quota di merci trasportate su ferro al 30% entro il 2030, come chiesto dall'Europa.

Il percorso verso la neutralità carbonica ha valso a FS l'inserimento tra le aziende più attente al clima: secondo la classifica stilata da Statista e pubblicata dal Corriere della Sera a gennaio 2023 – che fa riferimento al rapporto registrato nel 2022 tra emissioni di CO_2 e fatturato – il Gruppo FS è la seconda impresa più virtuosa nel settore Trasporti e logistica. Più in generale, nel 2022, tutti i principali rating e indici di sostenibilità riconoscono a FS una posizione di leadership nel settore. La sostenibilità si concretizza, dunque, in risultati misurabili e riesce ad arrivare fin sui binari: ad agosto 2022 è stato lanciato il primo Intercity Green con una speciale livrea che riporta messaggi di sensibilizzazione sui temi ambientali. Il treno è dotato di una carrozza con sei posti bici, punti di ricarica e sedili in tessuto ricavato da plastica riciclata. Il mese successivo, in occasione della fiera

7. I numeri tra parentesi riportati nei titoli di ciascun paragrafo rappresentano i codici dei KPI previsti dallo standard di rendicontazione adottato (GRI - Global Reporting Initiative).


CO_2



internazionale Innotrans in Germania, è stato presentato il nuovo treno ibrido Blues a triplice alimentazione (elettrica, batteria e diesel), che permette di consumare meno carburante e ridurre le emissioni rispetto agli attuali convogli diesel. Dopo Berlino, il mockup del Blues ha attraversato l'Italia con un roadshow nelle piazze, in attesa delle prossime consegne alle Regioni. In ottobre, per l'apertura del Festival dello Sviluppo Sostenibile, è entrato in circolazione uno speciale Frecciarossa con la grafica dedicata agli SDGs dell'Agenda ONU 2030. I 17 obiettivi di sviluppo Sostenibile costituiscono, infatti, un quadro di riferimento essenziale per la strategia di FS, che cerca di massimizzare il proprio contributo ai target anche attraverso l'adesione al network Global Compact e ai suoi principi orientati ad affermare un'economia globale responsabile e inclusiva. Il Festival dello Sviluppo Sostenibile organizzato da Asvis, poi, ha fatto da cornice al primo Sustainability Day di FS, dove alcuni top manager dell'azienda si sono confrontati con esperti e stakeholder per condividere idee e buone pratiche per un business sostenibile. Come, per esempio, quelle di rigenerazione urbana per cui il Gruppo ha pianificato oltre 2 milioni di metri quadrati di spazi verdi destinati a progetti di riforestazione e rimboschimento nelle aree ferroviarie dismesse.

Innovazione e digitalizzazione, altri cardini del piano industriale, supportano i progetti di sostenibilità e ne ampliano il potenziale. Come è avvenuto per l'Atlante della mobilità dolce in Italia, pubblicato lo scorso ottobre da RFI in collaborazione con la rete associativa Amodo. Si tratta di una mappa interattiva utile a cittadini e turisti per orientarsi fra siti di interesse storico-culturale che si trovano nei pressi delle stazioni. È il primo strumento nel suo genere a includere in modo integrato – grazie all'elaborazione dei dati e a tecniche di analisi spaziale – cammini, ciclovie, ferrovie turistiche, parchi, borghi, beni storici e bellezze paesaggistiche presenti in tutta Italia. La digitalizzazione riesce pure a far dialogare infrastrutture e territorio, come nel caso di Cantieri Parlanti, un'iniziativa nata a fine 2022 che racconta 30 opere strategiche finanziate dal PNRR. Lo fa attraverso pannelli descrittivi installati nei cantieri nonché attraverso una pagina web dedicata all'interno del sito fsitaliane.it che ne spiega la storia, gli obiettivi e i vantaggi e permette di osservare l'avanzamento dei lavori tramite webcam.

Per FS la cura del rapporto con gli stakeholder si sostanzia nell'apertura, nella condivisione e nel confronto. A inizio 2022 la procedura della conciliazione paritetica, già attiva nell'AV, è stata estesa al trasporto regionale: i clienti Trenitalia hanno la possibilità di risolvere piccole controversie senza dover ricorrere alla giustizia ordinaria. In più, a fine 2022, è stato avviato un nuovo servizio di ascolto e informazioni in stazione che aiuta le persone a orientarsi e accedere ai servizi presenti. Partito come progetto pilota da Roma Termini, verrà esteso in diverse altre stazioni nel corso del 2023.

Se FS è consapevole di dover rendere tangibile la cultura dell'ascolto e mettere al centro le esigenze delle persone, sa che lo sviluppo sostenibile non può prescindere dalla valorizzazione del suo capitale umano, costituito



da più di 85mila dipendenti. Per questo ha messo in piedi un nuovo modello di gestione delle risorse umane mirato a garantire il benessere e la crescita attraverso attività di comunicazione, formazione, sviluppo e caring che coinvolgono tutti i livelli organizzativi. L'inclusione s'inserisce trasversalmente nel nuovo modello: a ottobre 2022 è stata pubblicata la prima policy sulle tematiche di Diversity, Equality&Inclusion che definisce i valori, i ruoli e le responsabilità di tutte le persone del Gruppo. Il fine è garantire un luogo di lavoro psicologicamente sicuro, libero da stereotipi e pregiudizi, capace di riconoscere e valorizzare l'unicità di ciascuno. Il Diversity Brand Index ha decretato il Gruppo tra le 20 aziende italiane più inclusive capaci di promuovere i valori della diversità attraverso iniziative concrete. La validità delle politiche di D&I trova riscontro anche nel fatto che FS viene considerata, dalle studentesse di facoltà STEM nonché dalle donne in generale, il miglior posto in cui lavorare. Come testimoniano le edizioni 2022 del premio Universum Awards Italy e dell'analisi Italy's Best Employers for Women. Negli ultimi quattro anni la presenza femminile all'interno del Gruppo FS è in costante crescita: nel 2022 ha raggiunto il 20%, con posizioni manageriali e di middle management coperte da donne superiori al 30%. Aumentano le colleghe e, allo stesso tempo, si lavora affinché la mobilità diventi più inclusiva. Per esempio, nell'ambito della progettazione di nuove stazioni e nella riqualificazione delle vecchie, optando per un design attento alle diversità ed elevando i livelli di sicurezza.

La solidarietà è un valore fondante per FS Italiane, che prosegue le sue attività in favore dei più fragili. In particolare, insieme agli enti locali e al terzo settore, affronta i fenomeni di emarginazione e povertà estrema che si concentrano nelle aree ferroviarie. Nel 2022 sono stati aperti due Help Center nelle stazioni di Grosseto e Cagliari che, nell'ambito della rete dei 19 centri diffusi in tutta Italia, offrono supporto e accoglienza ai senza fissa dimora e alle persone che vivono situazioni di disagio. Insieme al centro di accoglienza di Roma Termini Binario 95 e all'Osservatorio nazionale della solidarietà nelle stazioni italiane (Onds), FS Italiane ha lanciato la call for ideas *Tutte le strade partono da Roma*, rivolta a startup e PMI, per individuare e sviluppare progetti innovativi volti a migliorare l'erogazione dei servizi di assistenza in un'ottica di integrazione sociale. Inoltre, grazie a un protocollo d'intesa firmato con la Comunità di Sant'Egidio nell'autunno del 2022, alcuni spazi ferroviari dismessi potranno essere sfruttati per la distribuzione di generi alimentari e la realizzazione di centri di accoglienza. Il Rapporto di sostenibilità 2022 è il racconto di un anno di svolta, la fotografia di un'azienda con un'energia nuova. Un'energia per promuovere i valori che la contraddistinguono da sempre e raggiungere obiettivi sfidanti capaci di proiettarla nel futuro. Il Gruppo ringrazia gli stakeholder per il contributo e gli spunti forniti, ne farà tesoro anche negli anni a venire perché lo scambio di energia è la chiave per realizzare una transizione giusta.

INTRODUZIONE AL REPORT

(2-1, 2-2, 2-5, 2-48, 3-1, 3-2, 3-3)



Le informazioni contenute nel Rapporto di sostenibilità 2022 (nel seguito anche RdS) sono confrontate con quelle relative ai due esercizi precedenti[8]. Eventuali differenze nella metodologia di rendicontazione rispetto ai precedenti Rapporti di sostenibilità sono dovute al perfezionamento dei metodi di rilevazione adottati.
Le informazioni di sostenibilità assumono sempre più un ruolo centrale per comunicare la performance di medio-lungo termine e la capacità di creare valore da parte dell'impresa, soprattutto in un contesto caratterizzato da forti cambiamenti sociali e ambientali come quello attuale, dove l'interesse degli stakeholder è sempre più focalizzato sulla comprensione della risposta di un'impresa a tali cambiamenti e alle modalità di governo degli stessi.
La spinta verso una rappresentazione trasparente della performance di sostenibilità viene anche dai recenti cambiamenti del quadro regolatorio europeo ed extra europeo, come ad esempio la Direttiva 2014/95/UE sulle informazioni non finanziarie, il Regolamento UE 2020/852 relativo alla Tassonomia Europea.

Al fine di garantire che le informazioni di sostenibilità siano accurate, complete, coerenti e tempestive per gli stakeholder, il Gruppo ha definito un modello di controllo interno che vede coinvolti gli attori e le società che partecipano al processo di rendicontazione.

Il presente Rapporto è redatto in conformità ai *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards* del GRI (Global Reporting Initiative). I dati e le informazioni rendicontati sono stati forniti direttamente dalle funzioni responsabili, attraverso una piattaforma informatica dedicata, o sono stati desunti da altre fonti ufficiali[9].

8. La pubblicazione è annuale. La precedente edizione del Rapporto di sostenibilità, relativa all'esercizio 2021, è stata pubblicata nel mese di aprile 2022.
9. Per maggiori dettagli si rimanda, in taluni casi, alla Relazione Finanziaria Annuale di Gruppo al 31 dicembre 2022.

Il Gruppo rendiconta la propria performance di sostenibilità in tre documenti principali:

- la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF), riportata nella relazione sulla gestione, redatta annualmente ai sensi del Decreto Legislativo n. 254/16 che ha dato attuazione alla Direttiva 2014/95/UE. Tale documento, incluso nella relazione finanziaria consolidata, rendiconta le informazioni richieste dalla direttiva secondo quanto definito dagli standard GRI. Nella DNF sono, inoltre, rendicontate le informazioni previste dal Regolamento 2020/852 (c.d. Tassonomia Europea) che prevede, per i soggetti rientranti nell'ambito di applicazione della Direttiva 2014/95/UE, l'obbligo di rendicontare i ricavi, i costi e gli investimenti su base consolidata che siano eleggibili e allineati ai sensi dei criteri definiti dallo stesso regolamento e dai relativi regolamenti delegati;
- il Rapporto di sostenibilità, che come sopra descritto, rendiconta la performance di sostenibilità, integrando e approfondendo le informazioni riportate nella DNF. Nel documento è anche riportata una sintesi delle informazioni richieste dal suddetto Regolamento UE 2020/852 (si veda paragrafo *Le attività del Gruppo e la lente della Tassonomia Europea*);
- il GHG report[10], che approfondisce la modalità di gestione degli aspetti energetici e delle emissioni di gas climalteranti illustrando approccio, strategie, azioni e performance che hanno caratterizzato le attività del Gruppo.

Il RdS 2022 è stato approvato, congiuntamente alla Relazione Finanziaria Annuale (nel seguito anche RFA) e, quindi, alla DNF di Gruppo, dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA nella seduta del 6 aprile 2023.

Il RdS è sottoposto a revisione limitata (*Limited assurance engagement*) da KPMG SpA, secondo quanto previsto dall'ISAE 3000 (Revised).

Nel RdS sono rendicontate le attività di natura economica, sociale e ambientale ritenute maggiormente materiali per gli stakeholder e per il Gruppo, così come rappresentato nel paragrafo successivo; eventuali approfondimenti sono riportati negli allegati:

- *Tabelle indicatori di performance* dove sono riportati i principali indicatori di sostenibilità del Gruppo;
- *GRI Content Index*, tabella di raccordo dei contenuti del RdS rispetto ai GRI Standards. Nel documento sono riportati anche i collegamenti rispetto allo standard di rendicontazione *Measuring Stakeholder Capitalism Towards Common Metrics and Consistent Reporting of Sustainable Value Creation* definito dal World Economic Forum nel 2020 e allo standard *Rail Transportation Sustainability Accounting Standard* definito dal Sustainability Accounting Standards Board nel 2018;
- *Schede societarie*, schede di approfondimento con un focus sulle performance ambientali e su principali progetti e iniziative in ambito sostenibilità delle società incluse nel perimetro di rendicontazione.

Tutti gli allegati sono disponibili anche online, nella sezione Sostenibilità del sito internet fsitaliane.it.

10. Il documento sarà pubblicato nel mese di luglio 2023.

Analisi di materialità

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

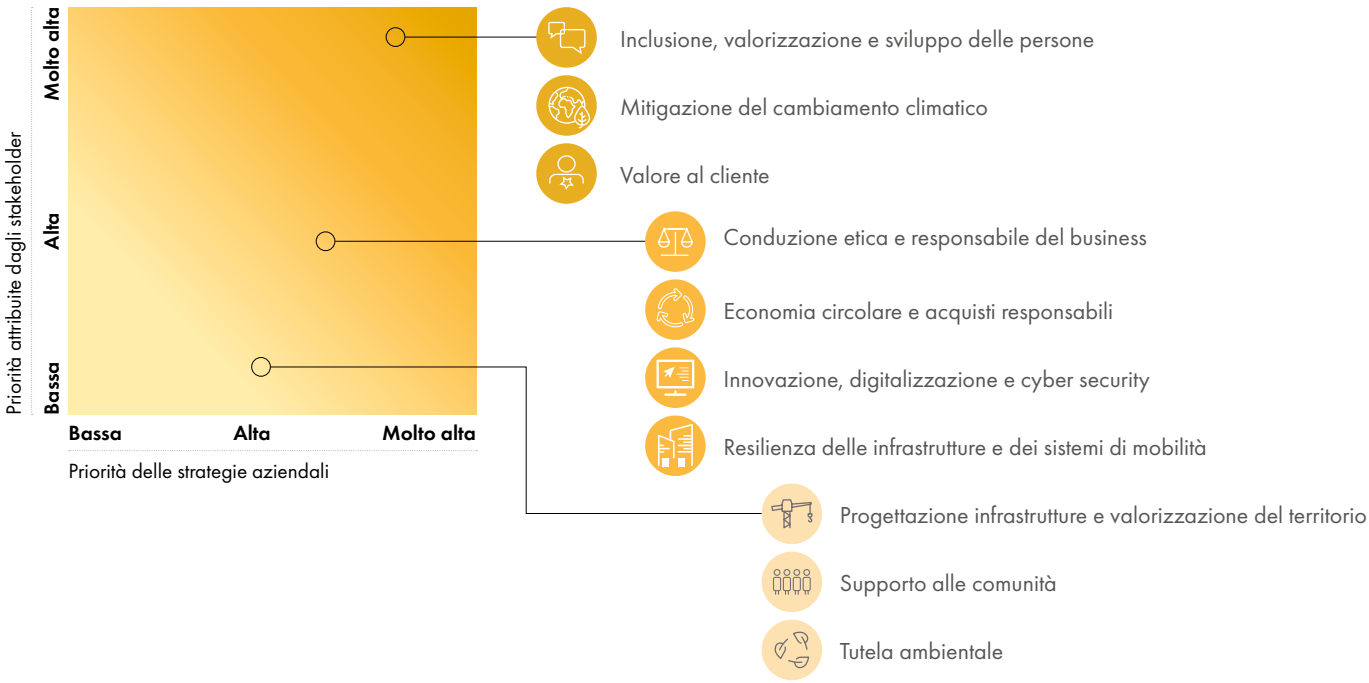
- **Classical materiality**, che permette di identificare e valutare le tematiche prioritarie per l'Azienda (asse X) e per i suoi principali stakeholder (asse Y), in sintesi la matrice di materialità del Gruppo;
- **Impact materiality**, che evidenzia gli impatti generati, potenziali e attuali, dell'Azienda.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

In conformità alle linee guida delle più recenti pubblicazioni da parte di standard internazionali quali il GRI e l'EFRAG[11], il processo ha previsto le seguenti fasi:

	IDENTIFICAZIONE	VALUTAZIONE		PRIORITIZZAZIONE DELLA RILEVANZA	PRIORITIZZAZIONE DEGLI IMPATTI GENERATI
	1	2	3	4	5
FASI	Identificazione dei temi, degli impatti e degli stakeholder	Valutazione delle priorità dei temi attribuite dagli stakeholder	Valutazione delle priorità dei temi nelle strategie aziendali	Elaborazione della matrice delle priorità	Valutazione degli impatti generati
ATTIVITÀ	Identificazione dei temi, degli impatti correlati e delle categorie di stakeholder rilevanti sulla base dell'analisi di documenti interni ed esterni	Valutazione della priorità che gli stakeholder assegnano ai diversi temi, ponderate sulla base della loro rilevanza per l'Azienda	Valutazione del posizionamento strategico dell'Azienda sui diversi temi	Elaborazione di una metodologia di risalità dei risultati e sviluppo della matrice di materialità di Gruppo con logica "bottom up"	Valutazione degli impatti generati dall'Azienda su economia, ambiente e società (prospettiva "inside-out")
OUTPUT	Lista dei temi, degli impatti e degli stakeholder	Posizione dei temi sull'asse verticale (Y) della matrice di materialità	Posizione dei temi sull'asse orizzontale (X) della matrice di materialità	Classical Materiality	Impact Materiality

11. European Financial Reporting Advisory Group, ente incaricato dalla Commissione europea nel giugno 2020 per la preparazione dei nuovi standard di rendicontazione di sostenibilità dell'Unione Europea – European Sustainability Reporting Starndards (ESRS).

In relazione alla Classical materiality, rappresentata di seguito, è stata costruita con un approccio bottom up, partendo quindi dall'analisi delle informazioni raccolte dalle società controllate nel biennio precedente[12] e dalla piattaforma Datamaran, che analizza le principali leggi e direttive in tutti i Paesi in cui FS opera e i Report pubblicati da altri peer e comparable in ambito europeo e internazionale.
La metodologia di aggregazione dei dati elaborati dalle società ha tenuto conto di: rilevanza e dimensione della società, numerosità degli stakeholder esterni coinvolti, peso organizzativo del management consultato.



Il tema *Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura*, risultato prioritario in tutte le società che hanno contribuito alla definizione della matrice, non è stato incluso nella rappresentazione aggregata poiché, come ha potuto più volte ribadire l'Amministratore Delegato di FS, «per manutenzione e sicurezza non ci sono limiti e non ci devono essere limiti». Per tale ragione, il tema non è graficamente incluso nella matrice di materialità in quanto trasversale e con priorità assoluta, nella visione del management, rispetto agli altri temi.
Per quanto concerne la Impact materiality, le strutture di sostenibilità delle Capo Polo[13] e della Capogruppo hanno valutato gli impatti che il Gruppo genera o può generare nei confronti del contesto esterno secondo il loro grado di significatività (*severity*) ovvero di magnitudo (*magnitude*) e di probabilità, in caso di impatti potenziali.
Una volta identificati gli impatti significativi per ciascun tema, quindi, è stato associato un livello di materialità dell'impatto in base a una scala di valutazione, costituita da quattro gradienti, che va da *basso* ad *alto*. Inoltre, ciascun impatto positivo è stato analizzato secondo il contributo diretto e indiretto del Gruppo al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals – SDGs) dell'Agenda 2030 dell'ONU attraverso le proprie attività.
La tabella seguente riporta, per ciascun tema, i risultati dell'analisi in cui sono rappresentati:

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

12. Le società che hanno contribuito all'elaborazione della matrice sono state: Trenitalia SpA, RFI SpA, Anas SpA, Polo Mercitalia, Busitalia Sita Nord SpA, Sistemi Urbani Srl, Italferr SpA, Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici Srl, Ferservizi SpA oltre a FS SpA.
13. Per approfondimenti riguardo la governance del Gruppo FS Italiane, si rimanda al paragrafo *Poli e aree geografiche*.

TEMA	AREA DI IMPATTO	IMPACT MATERIALITY	SDG
Conduzione etica e responsabile del business	• **Riduzione e prevenzione di illeciti e fenomeni di corruzione**, tramite l'adozione dei più elevati standard etici e la conduzione delle pratiche commerciali basata su principi fondamentali di trasparenza e lealtà, in conformità con la visione e i valori aziendali • **Rafforzamento della cultura di compliance e legalità**, attraverso lo sviluppo di politiche e la realizzazione di attività formative e informative • **Integrazione di aspetti ESG nella vision e nella strategia aziendale**, attraverso attività di induction del board e del management • **Contributo allo sviluppo sostenibile e a un futuro a basso utilizzo di carbone**, attraverso la promozione e l'utilizzo di strumenti finanziari sostenibili (finanza sostenibile)		9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE; 13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO; 16 PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI SOLIDE
Economia circolare e acquisti responsabili	• **Valorizzazione dei materiali**, fino alla **prevenzione**, al **riuso** e al **riciclo dei rifiuti** derivanti dalle attività del Gruppo, attraverso l'implementazione di modelli di business circolari, dalla fase di acquisto – attraverso l'integrazione di criteri di preferibilità ambientale e sociale nelle procedure di acquisto e nei processi di selezione e qualifica dei fornitori – alla fase di utilizzo efficiente		3 SALUTE E BENESSERE; 11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI; 12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI; 15 VITA SULLA TERRA
Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone	• **Diffusione e rafforzamento di una cultura dell'inclusione, non discriminazione e rispetto**, attraverso la promozione delle diversità (età, genere, conoscenze ed esperienze, religione, visione politica, etnia, nazionalità, orientamento sessuale, abilità fisica, provenienza geografica, ecc.) e delle pari opportunità nei luoghi di lavoro in cui tutti si sentano a proprio agio e siano motivati a costruire relazioni positive • **Valorizzazione delle capacità professionali ed esperienza** dei colleghi e **accelerazione del loro sviluppo professionale e di carriera**, attraverso politiche meritocratiche e meccanismi trasparenti ed equi che consentano a tutti i dipendenti di raggiungere il pieno potenziale • **Garanzia del benessere dei dipendenti e dell'equilibrio** tra le loro vite professionali e personali, attraverso politiche di welfare, strumenti e modelli di lavoro moderni e flessibili e gestione responsabile dei cambiamenti organizzativi		4 ISTRUZIONE DI QUALITÀ; 5 PARITÀ DI GENERE; 8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA; 10 RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE; 12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI; 16 PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI SOLIDE
Innovazione, digitalizzazione e cybersecurity	• **Contributo all'accelerazione del progresso sociale ed economico** con un focus sulle infrastrutture e i servizi, attraverso la digitalizzazione come driver per efficientare processi, operazioni e servizi, e per mezzo della promozione dell'innovazione • **Riduzione di potenziali perdite di dati e di informazioni aziendali**, attraverso la creazione di un ambiente in cui l'integrità e la riservatezza di dati e informazioni aziendali e di tutti i suoi stakeholder siano costantemente presidiati		8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA; 9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE; 16 PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI SOLIDE
Mitigazione del cambiamento climatico	• **Mitigazione del cambiamento climatico** grazie alla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni gas serra (CO_2, ozono, metano, ecc.) • **Mitigazione del cambiamento climatico** grazie all'efficientamento energetico attraverso l'implementazione di specifiche tecnologie che portino benefici dal punto di vista ambientale • **Supporto alla transizione energetica** attraverso la promozione delle fonti rinnovabili (ad esempio carburanti alternativi, biocarburanti, energia da idrogeno *verde*, motori ibridi, biocombustibili, fotovoltaico, eolico, ecc.)		3 SALUTE E BENESSERE; 7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE; 12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI; 13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO
Progettazione infrastrutture e valorizzazione del territorio	• **Sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura**, ferroviaria e stradale, secondo criteri improntati alla tutela ambientale e sociale, attraverso l'adozione di standard e protocolli di sostenibilità nazionali e internazionali e l'interazione e l'ascolto continui con gli stakeholder interessati, salvaguardando il patrimonio paesaggistico, naturale e storico-archeologico		9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE; 13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO

TEMA	AREA DI IMPATTO	IMPACT MATERIALITY	SDG
Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	• **Riduzione di eventuali disservizi** a clienti legati alle infrastrutture attraverso una maggiore capacità di adattamento e della solidità delle stesse (sia con riferimento alle infrastrutture ferroviarie che stradali) e dei sistemi di mobilità, attuali e futuri, rispetto ai crescenti effetti del cambiamento climatico e della fragilità del territorio (ad esempio fenomeni idrogeologici, sismici, alluvionali, ecc.), anche attraverso un sistema di prevenzione e presidio risk based		
Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura	• **Creazione e diffusione della cultura della sicurezza** quale valore aziendale, al centro di ogni processo organizzativo e produttivo • **Promozione di salute e sicurezza sul lavoro**, attraverso la prevenzione di incidenti e infortuni e la tutela dell'integrità psicofisica delle persone • **Garanzia ai clienti dei più elevanti standard di sicurezza del viaggio**, attraverso la manutenzione dell'infrastruttura, ferroviaria e stradale, la protezione in stazione e a bordo treno e autobus e la sicurezza della circolazione di treni, autobus e auto		
Supporto alle comunità	• **Miglioramento di coesione e benessere sociale** nelle comunità di riferimento, grazie alla comprensione dei bisogni delle stesse e alla promozione di iniziative progettuali (ad esempio Help Center, centri di accoglienza, recupero e riqualificazione asset non più funzionali all'esercizio ferroviario, ecc.) attraverso il supporto di attori socialmente determinanti e il volontariato aziendale		
Tutela ambientale	• **Limitazione del consumo di suolo**, attraverso azioni di prevenzione già in fase di progettazione delle infrastrutture • **Riduzione dell'inquinamento del suolo**, attraverso iniziative di mitigazione dei danni ambientali in fase di realizzazione delle infrastrutture • **Efficientamento dei consumi idrici e garanzia della qualità delle acque sotterranee e superficiali**, per mezzo dell'implementazione di politiche e buone pratiche (es. razionalizzazione delle utenze, interventi di ammodernamento della rete e progetti di recupero dell'acqua, ecc.) • **Miglioramento della qualità dell'aria**, attraverso la promozione di azioni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico (polveri sottili, ossidi di azoto, ecc.); • **Prevenzione e riduzione degli impatti acustici e delle vibrazioni** sia nelle fasi di progettazione delle nuove infrastrutture, ferroviarie e stradali, sia nella realizzazione di interventi per il mantenimento e il miglioramento della rete esistente e del materiale rotabile		
Valore al cliente	• **Miglioramento dell'esperienza di viaggio**, attraverso la comprensione delle esigenze attuali e future dei clienti, e l'offerta di servizi di mobilità multi-modale, in ambito passeggeri e merci, sempre più di qualità • **Miglioramento dell'integrazione fra tutti i sistemi di mobilità pubblica e dolce** (treno, trasporti urbani ed extraurbani, bici), attraverso la promozione di modalità di spostamento collettive e condivise • **Accessibilità e piena fruibilità dei trasporti**, attraverso percorsi privi di ostacoli e servizi di assistenza per le persone con disabilità e a ridotta mobilità (Sale Blu, passerelle tattili, ausili visivi e acustici, ecc.)		

Legenda:



basso alto

I NUMERI DEL 2022

(2-6, 2-7)

I RISULTATI DELLA GESTIONE

DATI ECONOMICI		
Risultato Netto	mln €	202
Valore economico direttamente generato	mln €	13.835
Valore economico distribuito	mln €	11.698
Investimenti	mln €	11.269
DATI TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI		
Traffico su ferro - viaggiatori		
viaggiatori-km	mld	34,6
treni-km[14]	mln	284,9
Traffico su ferro - merci		
tonnellate-km	mld	22
treni-km	mln	43
Traffico su gomma - viaggiatori		
passeggeri-km	mld	1,5
bus-km	mln	158

IL GRUPPO FS PER IL PIANETA

ENERGIA ED EMISSIONI		
Energia - Consumi di energia finale all'interno del Gruppo	mln Gj	27,2
Emissioni - Emissioni di gas a effetto serra	mln tCO_2	2
ACQUISTI RESPONSABILI		
Gare aggiudicate	mld €	16,8
in cui sono stati inclusi criteri di sostenibilità	%	90

14. Media e lunga percorrenza e regionale.

IL GRUPPO FS PER LE PERSONE

QUALITÀ DEL SERVIZIO - PUNTUALITÀ		
Trasporto passeggeri su ferro		
Servizi a mercato (Frecce)	fascia 0-10 min	77%
Servizi universali (IC Giorno e IC Notte)	fascia 0-15 min	86,2%
Servizio regionale	fascia 0-5 min	92,2%
Trasporto passeggeri su gomma		
Servizio urbano	fascia 0-5 min	93,8%
Servizio extraurbano	fascia 0-15 min	93,3%
CUSTOMER SATISFACTION (ITALIA)		
Trasporto passeggeri su ferro (viaggio nel complesso)		
Trasporto media e lunga percorrenza	% soddisfatti	97,7%
Trasporto regionale	% soddisfatti	91,8%
Infrastruttura		
Qualità della stazione nel complesso	% soddisfatti	98,7%
PROMOZIONE DELLA SICUREZZA		
Investimenti in sicurezza		
Infrastruttura	mln €	3.777,8
Trasporto	mln €	403,9
LE NOSTRE PERSONE E IL LORO VALORE		
Totale personale	n	85.361
donne	%	20
uomini	%	80
Formazione	mgl gg/uomo	815

RELAZIONI CON LA COMUNITÀ		
Il riuso del patrimonio		
Superficie comodati d'uso complessivo	mq	172.497
per attività sociali (Help center e centri di accoglienza)	mq	15.793
altro patrimonio immobiliare	mq	156.704
La Fondazione FS Italiane		
Valore del patrimonio	mln €	10,6
Valore per le comunità locali (periodo 2014-2022)	mln €	50,9



IL GRUPPO FS:
STRATEGIA E GOVERNANCE



IL GRUPPO FS: STRATEGIA E GOVERNANCE

Il profilo del Gruppo e il nostro modello di business

Il modello di business adottato intende valorizzare i diversi capitali (finanziario, fisico, umano e relazionale, intellettuale e organizzativo, naturale)[15] 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.

Strategia e Governance

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

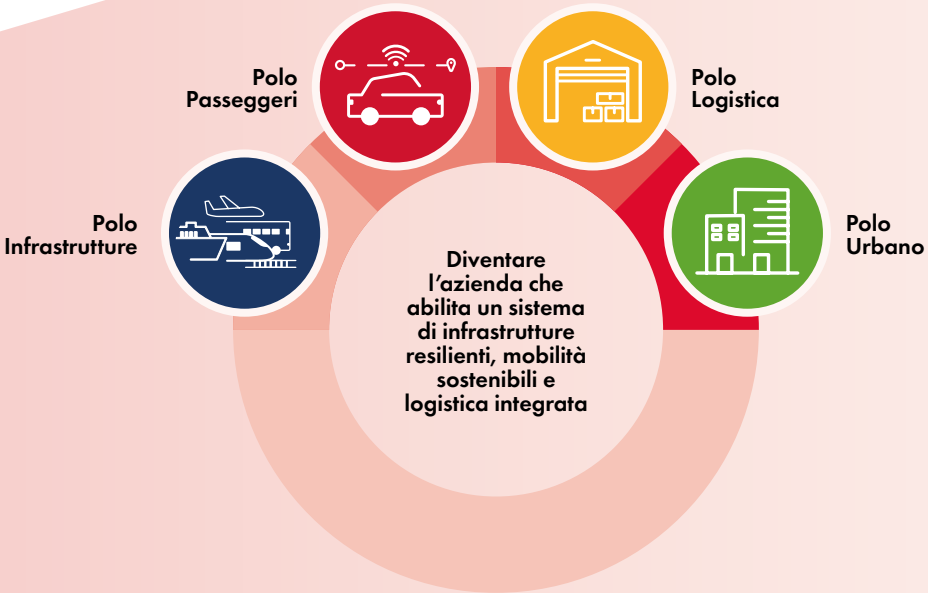
...per il Pianeta

Tutelare gli equilibri naturali attraverso un modello di sviluppo sostenibile

...per le Persone

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

LA VISION DEL GRUPPO



15. Secondo il framework dell'IIRC – International Integrated Reporting Council.

Input

CAPITALE FINANZIARIO
insieme delle risorse necessarie per finanziare le nostre 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 delle beni materiali necessari per erogare servizi di qualità:

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

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

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

brevetti marchi diritti, ecc.
procedure organizzative
sistemi IT

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

energia suolo acqua materiali

Sostenibilità

Innovazione

Centralità delle persone

Qualità del servizio

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

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

innovazione
organizzazione e amministrazione
pianificazione e controllo
risk management
internalizzazione

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

energy management
sistemi di gestione ambientale

Risultati

- servizi regionali
- servizi alta velocità
- servizi intermodali
- servizi di logistica integrata
- nuove infrastrutture
- servizi internazionali
- servizi di ingegneria
- infrastrutture stradali e ferroviarie

Impatti

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

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)

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

POLI E AREE GEOGRAFICHE

(2-1, 2-6)

Il Gruppo FS, attivo in Italia e all'estero, **realizza e gestisce opere e servizi nel trasporto ferroviario, stradale e autostradale, per passeggeri e merci**. Come previsto nel modello organizzativo, che riflette le previsioni statutarie, le attività sociali vengono svolte principalmente attraverso società partecipate[16]. Il contesto di riferimento e le significative tendenze in atto a livello internazionale, richiedono una forte discontinuità e la definizione di una strategia a dieci anni, che consenta di guardare alle nuove opere nel loro intero ciclo, dalla progettazione alla realizzazione.
Per contribuire in maniera determinante a uno sviluppo sostenibile del Paese e valorizzare appieno le potenzialità di tutte le società del Gruppo, con il Piano Industriale 2022-2031 è emersa l'esigenza di **ridefinire la governance e rivedere la struttura organizzativa in quattro poli di business**, ognuno con chiari obiettivi strategici: Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano.
La nuova organizzazione mira a **rafforzare le sinergie delle aziende che operano nel Gruppo** e ad **aumentare la loro efficienza** anche in ottica di pianificazione e progettazione.
I quattro nuovi poli di business, omogenei per missione e obiettivi, rivestono un ruolo cruciale per sviluppare un sistema di infrastrutture e di mobilità sempre più integrati e sostenibili a beneficio del Paese.
La Holding svolge la funzione di indirizzo, coordinamento, controllo strategico e finanziario sulle capogruppo di settore, che hanno una funzione di indirizzo coordinamento e controllo operativo sulle società appartenenti al Polo.



16. La mappa dei settori e delle partecipazioni di Ferrovie dello Stato Italiane è aggiornata a marzo 2023. In figura sono rappresentate le società controllate direttamente dalla Capogruppo e consolidate con il metodo integrale, nonché FS SpA stessa.





Con la missione di **garantire la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale.**

Capogruppo di settore è Rete Ferroviaria Italiana (RFI), la cui mission prevede il ruolo principale di Gestore nazionale della infrastruttura ferroviaria.
Le altre società del Polo Infrastrutture sono:

- **Anas**, impegnata nella gestione della rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale;
- **Ferrovie del Sud-Est** (per la sola area Infrastrutture), per la gestione della più estesa rete ferroviaria omogenea italiana dopo RFI, attraversando le quattro province meridionali della Puglia e collegando fra loro i capoluoghi di Bari, Taranto e Lecce, nonché 85 Comuni del loro circondario;
- **Italferr**, che contribuisce ai risultati del settore attraverso le attività di ingegneria, consolidatesi in oltre 30 anni di esperienza nei progetti infrastrutturali per il settore ferroviario convenzionale e per quello ad Alta Velocità, nel trasp orto metropolitano e stradale, nella progettazione di porti e stazioni, in Italia e all'estero.

POLO INFRASTRUTTURE



Con la missione di **garantire il presidio del settore del trasporto di persone**, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone, **sviluppando un'offerta integrata di prodotti/servizi e gestendo un mix articolato di canali distributivi.**

Capogruppo di settore è Trenitalia, che si occupa dei servizi per la mobilità di viaggiatori, in ambito nazionale e internazionale, gestendo sia i servizi regionali sia quelli di media-lunga percorrenza, tra cui spicca il servizio di Alta Velocità con le Frecce.
Le altre società del Polo Passeggeri sono:

- **Busitalia – Sita Nord**, impegnata con le sue partecipate[17] nella gestione dei servizi di mobilità viaggiatori su gomma in ambito urbano ed extraurbano;
- **Ferrovie del Sud-Est** (per la sola area Passeggeri), concessionaria dei servizi ferroviari e automobilistici in Puglia.

Contribuiscono ai risultati del Polo anche il gruppo Netinera, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco attraverso circa 40 società partecipate; Hellenic Train che opera nel trasporto ferroviario passeggeri e merci in Grecia e che sulla linea tra Atene e Salonicco offre un servizio ad alta velocità; Trenitalia UK che, tramite la propria controllata Trenitalia c2c, effettua il trasporto passeggeri nel mercato inglese; Trenitalia France che effettua servizi ferroviari passeggeri a lunga percorrenza tra la Francia e l'Italia; il consorzio ILSA, composto da Trenitalia e Air Nostrum, tra i primi operatori privati ad accedere al mercato ferroviario spagnolo dell'Alta Velocità con il brand Iryo.

POLO PASSEGGERI

17. Busitalia - Sita Nord è inoltre attiva nelle aree di Utrecht e di Groningen – Drenthe, attraverso la società Qbuzz, terzo operatore di trasporto pubblico locale in Olanda.



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**.

Capogruppo di settore è Mercitalia Logistics, specializzata nella valorizzazione degli asset immobiliari a destinazione logistica e in attività di logistica integrata. Fanno parte del Polo sette società operative a livello nazionale e internazionale, tra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa; TX Logistik, la terza più grande impresa ferroviaria merci in Germania, operativa in diversi paesi europei; Mercitalia Intermodal, il più grande operatore di trasporto combinato strada/rotaia in Italia e il terzo in Europa; Mercitalia Shunting&Terminal, il riferimento italiano nelle attività di primo e ultimo miglio ferroviario e uno dei maggiori gestori di inland terminal in Italia; Mercitalia Maintenance, specializzata nella manutenzione di carri ferroviari; TerAlp (Terminal AlpTransit), specializzata nella realizzazione di infrastrutture terminalistiche all'avanguardia.

POLO LOGISTICA



Con la missione di **garantire le attività nel campo immobiliare** e il presidio del settore della **rigenerazione urbana** e delle **soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento.**

Capogruppo di settore è FS Sistemi Urbani, con l'obiettivo di valorizzare aree non più funzionali all'esercizio ferroviario per restituirle ai cittadini, che potranno così beneficiare di nuovi servizi e luoghi di aggregazione senza consumare ulteriore suolo.
Pilastri fondamentali su cui si basa l'attività della società sono sostenibilità ambientale, sociale ed economica, mobilità urbana, coinvolgimento degli stakeholder e realizzazione di spazi pubblici e privati per migliorare il benessere dei cittadini.
Del Polo fanno parte anche le Società Metropark, che gestisce 75 aree di parcheggi nelle principali stazioni ferroviarie, e GS Immobiliare.

POLO URBANO

FS Italiane è impegnata nel consolidare la propria leadership nel trasporto ferroviario in Europa e nel mercato internazionale

Il Gruppo FS Italiane, grazie alle eccellenze societarie che lo compongono, è diventato **uno dei principali punti di riferimento mondiali** nel proprio settore per il livello di professionalità associato all'uso di tecnologie innovative.
Il Gruppo esporta all'estero know-how tecnologico, operativo e ingegneristico Made in Italy, sviluppando progetti relativi alla mobilità nel suo complesso, con una focalizzazione prevalente sulla ferrovia.

La presenza internazionale del Gruppo è **garantita dall'impegno diretto di distinte società**, caratterizzate da un'offerta complementare e la cui attività è costantemente coordinata e supportata dal lavoro della Holding FS Italiane.





Le altre principali società facenti parte del Gruppo sono: Ferservizi, che gestisce in outsourcing, per le principali società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario; Fercredit, 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, che si occupa della conduzione di attività di certificazione, valutazione e prove riferite a sistemi di trasporto e infrastrutturali; FSTechnology, società dedicata alla tecnologia e all'innovazione e FS International, nata con lo scopo di esportare nel mondo l'ampio know-how del Gruppo FS.

LE ATTIVITÀ DEL GRUPPO E LA LENTE DELLA TASSONOMIA EUROPEA

Nel paragrafo seguente le attività del Gruppo FS Italiane sono esposte e commentate con riferimento alla classificazione delle attività economiche introdotta dal Regolamento UE n. 852/2020 *relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento UE 2019/2088* (cd. Tassonomia UE). La Tassonomia UE si inquadra nell'ambito del più ampio Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile[18] messo in campo dalla Commissione Europea, risalente a marzo 2018, con l'intento di finanziare una crescita sostenibile e inclusiva, prevalentemente per mezzo del riorientamento dei flussi di capitali. Con l'approvazione del Green Deal[19] nel 2019, l'Unione Europea (UE) ha sostanzialmente tracciato la rotta per investimenti più sostenibili. L'obiettivo è quello di raggiungere un'economia clima neutrale nell'UE entro il 2050, con una riduzione del 55% delle emissioni già nel 2030, rispetto ai livelli del 1990. L'UE ha adottato il Green Deal europeo per sostenere la transizione verso un sistema economico e finanziario europeo più sostenibile e nei prossimi anni diventeranno applicabili a tutte le imprese requisiti dettagliati di rendicontazione sui cambiamenti climatici nell'ambito degli standard europei sulla sostenibilità, con la consapevolezza che l'aspettativa generale, sia degli utenti che delle autorità di regolamentazione, è quella di una maggiore trasparenza sulle questioni relative al clima. Un'area informativa particolarmente importante sarà rappresentata dai piani di transizione, che aiuteranno gli utenti a capire come e se un'impresa intende spostare il proprio modello di business verso una traiettoria compatibile con le più recenti raccomandazioni in tema di clima e sostenibilità ambientale.
La Tassonomia UE è stata introdotta nel sistema europeo con il Regolamento Tassonomia UE (Reg. 852/2020), che definisce le condizioni che un'attività economica deve soddisfare al fine di essere considerata ecosostenibile e si applica, tra le altre, alle imprese che attualmente ricadono nell'ambito di applicazione della Non-Financial Reporting Directive (Direttiva 2014/95/EU), recepita nel sistema legislativo italiano con il D.Lgs. 254/2016, che verrà sostituita dalla nuova Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) a partire dagli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024.

In particolare, il Regolamento UE n. 852/2020 definisce come attività ecosostenibili quelle che contribuiscono in modo sostanziale almeno a uno dei seguenti sei obiettivi ambientali:



18. "Piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile", Comunicazione della Commissione Europea dell'8 marzo 2018.
19. "Il Green Deal Europeo", Comunicazione della Commissione Europea dell'11 dicembre 2019.



e che, contemporaneamente:

- non arrecano un danno significativo ad alcuno degli obiettivi ambientali (DNSH - Do No Significant Harm);
- sono svolte nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia.

Come stabilito dallo stesso Regolamento, i parametri da prendere a riferimento per verificare l'ecosostenibilità di ogni singola attività contemplata dalla Tassonomia sono esplicitati in appositi atti delegati emanati dalla Commissione Europea.

Processo di adozione della tassonomia nel Gruppo

Il Regolamento sulla Tassonomia è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 22 giugno 2020 ed è entrato in vigore il 12 luglio successivo. Lo stesso richiede alle società soggette all'obbligo di pubblicazione della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) di includere, nella propria dichiarazione, informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili, in particolare esplicitando la quota del loro fatturato (Turnover KPI) proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche ecosostenibili, la quota delle loro spese operative (OpEx KPI) e la quota delle loro spese in conto capitale (CapEx KPI) relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche ecosostenibili.
Per quanto concerne l'individuazione delle attività, nel corso dell'anno 2021 la Commissione Europea ha definito, per mezzo di specifico atto delegato (Regolamento delegato UE n. 2139/2021 c.d. Atto Clima[20]), le attività e i relativi criteri di screening tecnico con riferimento soltanto ai primi due obiettivi della Tassonomia (**mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici**), mentre risultano ancora in corso i lavori relativi agli altri quattro obiettivi; pertanto, l'analisi svolta dalle società del Gruppo FS si è concentrata sui suddetti due obiettivi.
Analogamente, con riferimento al contenuto, alla metodologia e alla presentazione delle informazioni, il Regolamento ha conferito alla Commissione il potere di adottare uno o più atti delegati volti a indicare alle società come riclassificare ed esporre le disclosure sulle attività. In particolare, tale atto è stato adottato il 6 luglio 2021 (Regolamento delegato UE n. 2178/2021 c.d. Atto delegato art. 8), ed è sulla base dei requisiti richiesti dallo stesso che il Gruppo FS ha prodotto l'informativa, qualitativa e quantitativa, esposta nei paragrafi seguenti.
Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, come richiesto, il Gruppo FS ha provveduto a rendicontare la quota di Turnover, OpEx e CapEx relativa alle sole attività cd. ammissibili (eleggibili - eligible activities), cioè ricadenti in senso lato nell'operatività del Regolamento, in quanto specificatamente elencate nell'Atto clima, senza verificarne l'effettivo allineamen

20. Successivamente, il 2 febbraio 2022 la Commissione Europea ha presentato un atto delegato complementare sul clima che, nel rispetto di condizioni rigorose, include nell'elenco delle attività economiche previste della Tassonomia anche attività specifiche nel settore dell'energia nucleare e del gas.

to agli screening criteria, e quindi senza appurarne l'effettiva ecosostenibilità. Si ribadisce, infatti, come l'eleggibilità sia una condizione necessaria ma non sufficiente a dimostrare la reale sostenibilità ambientale di un'attività; più semplicemente, infatti, essa indica soltanto che l'attività in questione ha il potenziale per essere allineata alla Tassonomia. Nel corso dell'anno 2022, invece, in osservazione delle tempistiche stabilite dalla normativa, le società del Gruppo hanno operato sia una completa rivisitazione delle attività ammissibili individuate nell'esercizio precedente, alla luce delle nuove e migliori conoscenze, sia una verifica dei criteri di vaglio tecnico, dell'analisi *Do No Significant Harm* – DNSH e del rispetto delle clausole minime di salvaguardia al fine di stabilire l'esatta rispondenza (allineamento) delle proprie attività ai requisiti di sostenibilità (attività allineate - aligned activities).

Nell'immagine sotto riportata il processo di screening seguito per la verifica dell'ecosostenibilità delle attività.



Di seguito si fornisce una breve descrizione, per ciascuna fase del processo che ha portato alla rendicontazione relativa alla Tassonomia UE:

1. Individuazione delle attività

L'analisi delle attività ammissibili è stata condotta da ciascuna società del Gruppo FS al fine di verificarne la corrispondenza a una o più delle attività elencate nell'Atto clima.
La seguente tabella riporta le attività eleggibili individuate dalle società del Gruppo:

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

2. Verifica di allineamento

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

3. Verifica DNSH

Per la verifica del rispetto del principio *Do No Signficant Harm* (DNSH), **il Gruppo ha identificato per ciascuna attività economica**, e sulla base del contributo sostanziale agli obiettivi di mitigazione e adattamento, **le evidenze documentali e gli elementi sufficienti a dimostrare l'assenza di impatti negativi sui restanti obiettivi ambientali**, quali ad esempio:

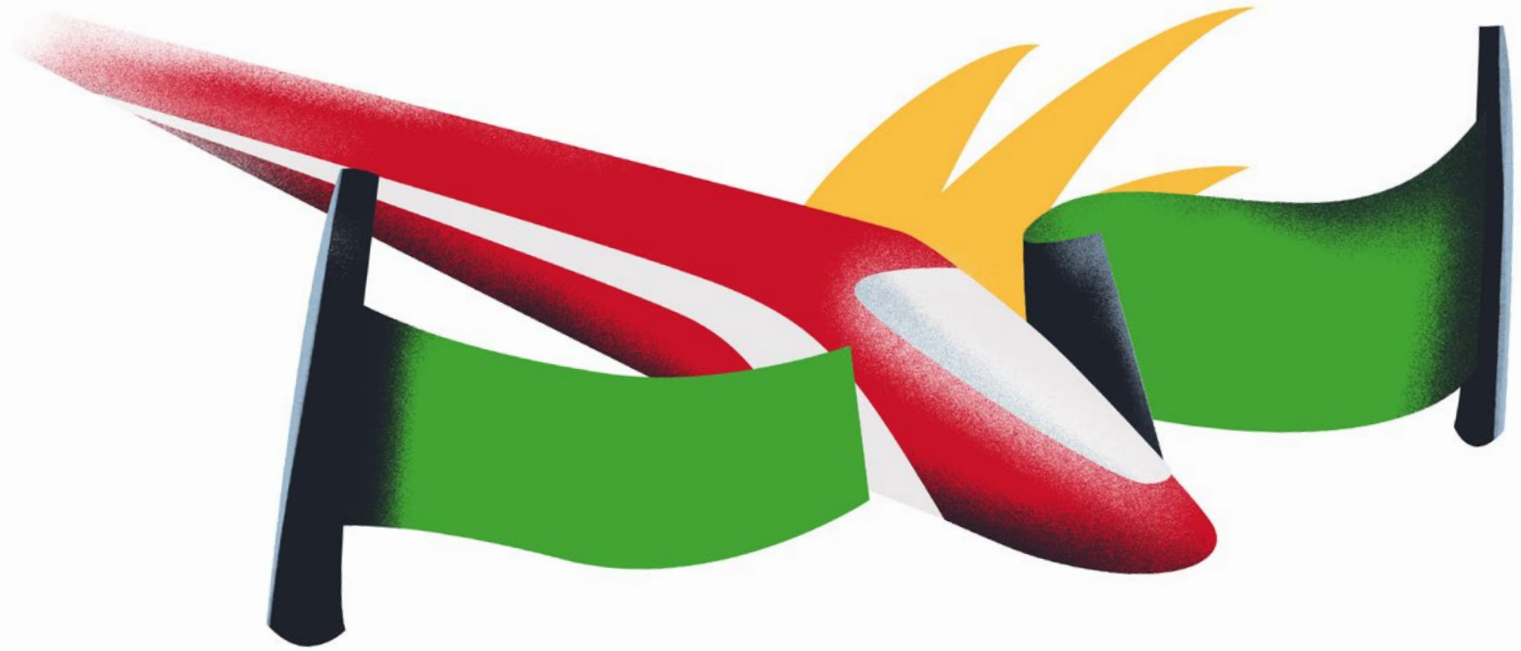
- sistemi di gestione e certificazioni (ISO14001, ISO50001, etc.);
- analisi dei rischi climatici e valutazione della vulnerabilità degli asset;
- valutazioni di impatto ambientale (VIA);
- dichiarazioni ambientali di prodotto (EPD);
- criteri ambientali minimi (CAM) e/o altri criteri di sostenibilità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

4. Verifica garanzie minime di salvaguardia

In merito al rispetto delle clausole minime di salvaguardia, **il Gruppo FS garantisce e promuove la tutela dei diritti umani**, operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization. Per maggiori dettagli riguardo le politiche, gli strumenti e le attività poste in essere dal Gruppo si rimanda al paragrafo Tutela dei diritti umani.

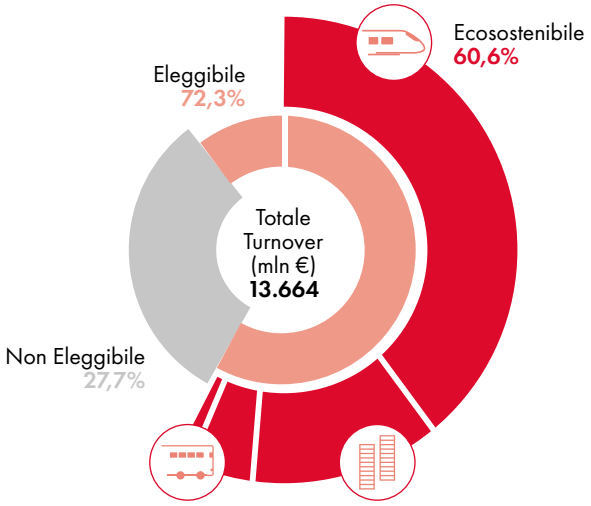
5. Rendicontazione attività ecosostenibili

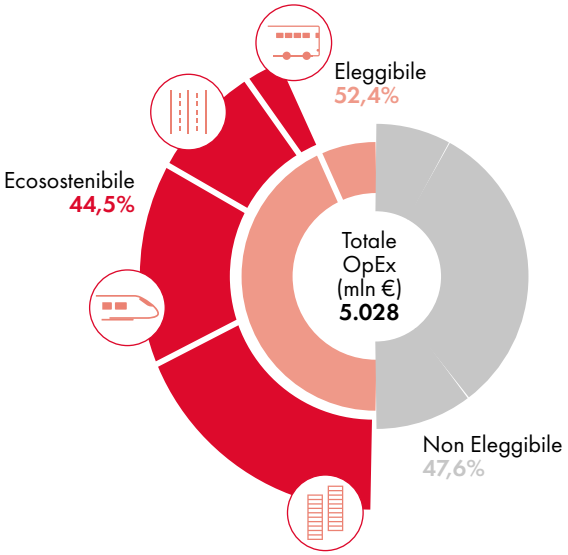
Per l'esercizio 2022, il livello di allineamento delle attività economiche del Gruppo FS alla Tassonomia UE, in ragione del loro contributo sostanziale agli obiettivi di Mitigazione e Adattamento, nel rispetto del principio di non arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali (DNSH) e delle garanzie minime di salvaguardia, è evidenziato nei grafici di seguito riportati.





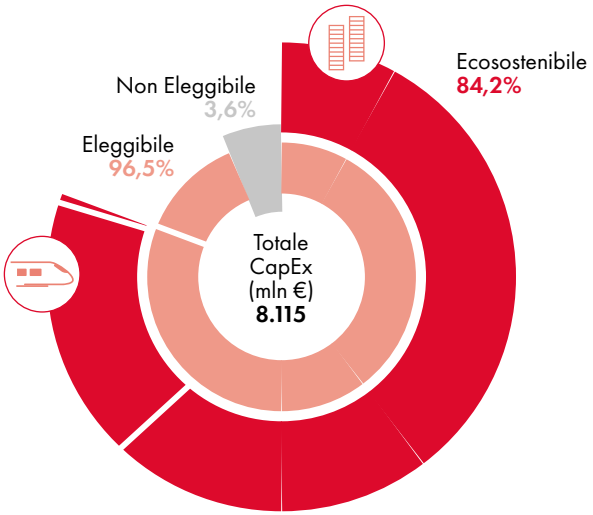
Oltre il 60% dei ricavi del Gruppo è riferibile ad attività ecosostenibili, con le attività relative al **trasporto ferroviario, passeggeri e merci, (42,9%) e le attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria (13,5%)** che contribuiscono maggiormente a tale risultato. Il trasporto su gomma pesa circa il 3,7%, l'infrastruttura stradale e le attività immobiliari contribuiscono in via residuale per circa lo 0,4%.
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**[21] definiti dall'allegato I del cd. Atto delegato art. 8, **circa il 44,5% è riferibile ad attività ecosostenibili**. Le attività relative all'infrastruttura ferroviaria e al trasporto su ferro contribuiscono alla quota ecosostenibile rispettivamente con il 18,7% e il 17,4%, l'infrastruttura stradale pesa circa il 6,7%, il trasporto su gomma l'1,7% e, in via residuale, contribuiscono anche le attività immobiliari.

Oltre l'84% delle spese in conto capitale del Gruppo sono per investimenti in attività ecosostenibili, dimostrazione dell'impegno del Gruppo nel contribuire a **sviluppare un sistema di mobilità sostenibile**. Il 64,9% dei CapEx allineati sono relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, il 19% circa è relativo al trasporto su ferro mentre la restante quota (0,5% circa) è correlata al trasporto su gomma e alle attività immobiliari.
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[22]), la quota di spese in conto capitale ecosostenibile aumenterebbe di circa 282 milioni di euro.



Nell'allegato Tabelle indicatori di performance sono riportate le tabelle informative a norma dell'articolo 8 del Regolamento sulla Tassonomia dell'UE.



21. 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.
22. Per approfondimenti riguardo l'applicazione del principio contabile si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2022 del Gruppo FS.

(2-25, 3-3)

IL RUOLO DEL GRUPPO PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

A quasi tre anni dall'inizio della crisi causata dal Covid-19, il percorso di **ritorno alla normalità** per la mobilità di passeggeri e merci si può dire concluso e la domanda ha ripreso a correre, registrando, secondo le stime del Rapporto Audimob[23], una significativa **accelerazione**, ritornando a volumi molto vicini alla soglia pre-Covid (**-6% gli spostamenti e -15% i passeggeri-km rispetto al 2019**).
Il 2022, e in particolare nei primi 9 mesi rispetto allo stesso periodo del 2019, evidenzia l'avvicinamento sostanziale dei livelli di fine 2019, in particolare per il **traffico stradale** extraurbano (rispetto al volume dei veicoli leggeri si registra appena il -5% nella rete ANAS e il -3% nella rete autostradale), mentre più lento il recupero del **trasporto pubblico** (il divario gennaio-settembre 2022 rispetto al 2019 è del -20% per l'Alta Velocità, -23% per trasporto ferroviario regionale e -13% per i passeggeri complessivi del Trasporto Pubblico Locale – TPL), aggravato, dal lato dell'offerta, dall'aumento esponenziale dei costi energetici e più in generale dell'inflazione provocati dalla crisi innestata dal **conflitto russo-ucraino**.
In riferimento alla **scelta dei mezzi di trasporto**, il profilo della ripartizione modale nel 2020 è stato profondamente influenzato dall'impatto della crisi sanitaria con un deciso orientamento verso la **mobilità attiva**, la riscoperta del **valore della prossimità** e dello **spazio pubblico**. I dati dal 2019 al primo semestre del 2022 disegnano un ritorno alla **vecchia normalità**: la **quota dell'auto** sale appena sotto la soglia del 65%, un punto e mezzo in più del livello pre-Covid (sceso al 59% nel primo anno della pandemia), riaffermando quindi la posizione dominante nelle preferenze modali degli italiani. La combinazione tra ripiegamento della mobilità attiva, pieno recupero dell'auto e faticosa risalita del trasporto pubblico, sta producendo un'uscita dall'emergenza sanitaria nella domanda di mobilità verso equilibri meno virtuosi, sotto il profilo della sostenibilità, rispetto agli anni precedenti.

In tale quadro, nonostante le criticità sopra descritte, la forte spinta nella lotta al cambiamento climatico - confermata dal Green Deal Europeo e dal pacchetto *Fit for 55* (il piano dell'UE su clima ed energia), l'accelerazione assicurata dai fondi del PNRR e la necessità di favorire la *mobilità come servizio* (Mobility-as-a-Service - MaaS) - rappresenta oggi un'**opportunità da cogliere per favorire una mobilità sempre più condivisa e sostenibile, resiliente e inclusiva** e per garantire la creazione di valore di lungo periodo per tutti gli stakeholder.

23. Rapporto sulla mobilità degli italiani realizzato dall'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i trasporti (Isfort) con il supporto del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL) e con il contributo scientifico di Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi (Agens) e Associazione Trasporti (Astra).


P

(2-22)

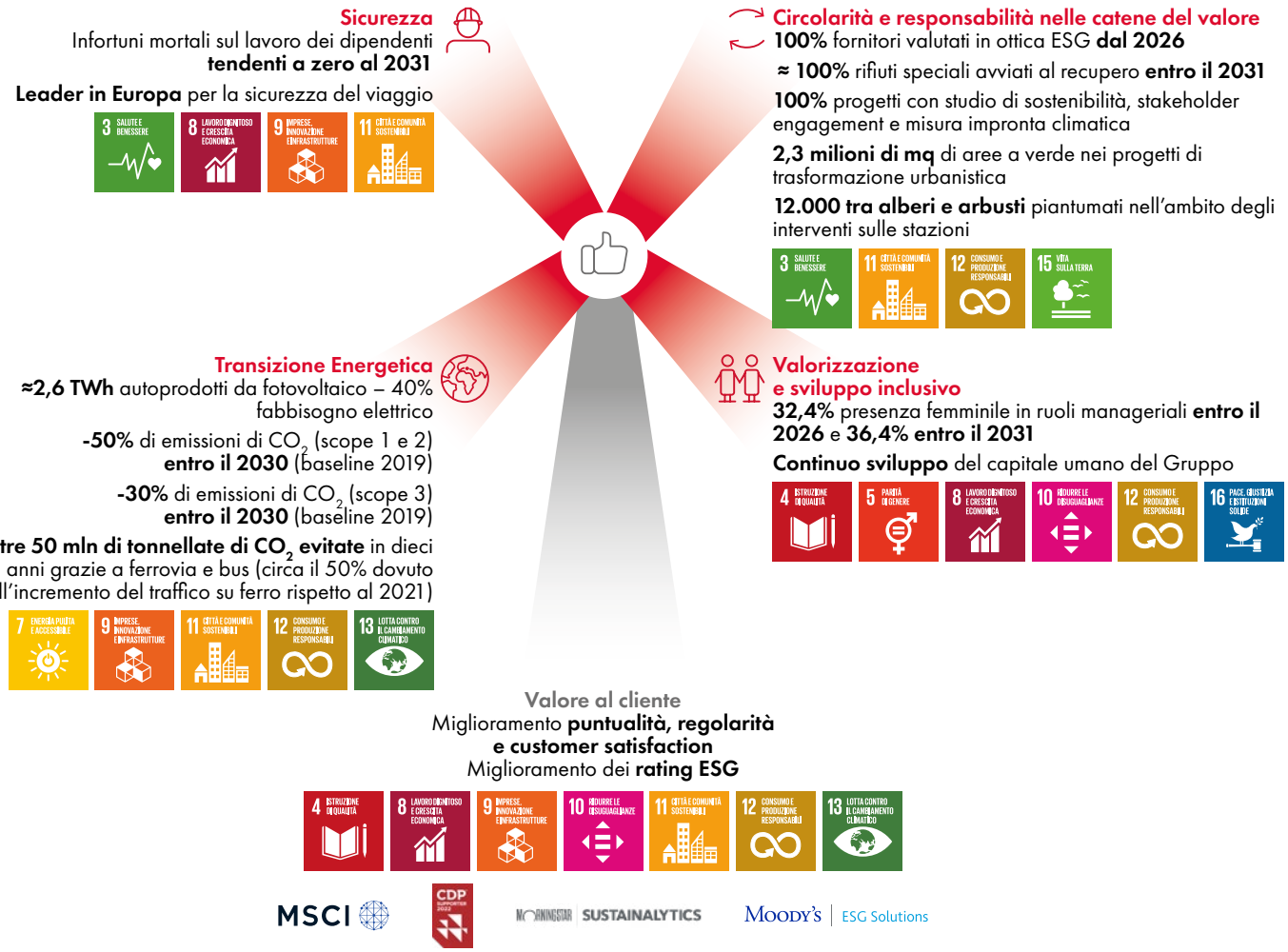
Il piano strategico e industriale

Il nuovo **Piano industriale 2022-2031** ***Un tempo Nuovo***, approvato dal Consiglio di Amministrazione a marzo 2022, prevede complessivi **190 miliardi** di euro di investimenti, attraverso i quali il Gruppo FS accelera l'impegno a servizio del Paese per realizzare un **ecosistema di mobilità sostenibile** e **logistica integrata** facendo leva su diversi fattori:

- la realizzazione degli **investimenti infrastrutturali ferroviari e stradali nazionali**;
- la ripresa e il successivo sviluppo dei volumi di traffico pre-Covid (passeggeri e merci) anche attraverso opportune **azioni di riposizionamento e di incentivazione**;
- una rinnovata attenzione al core business con un **forte presidio nella qualità dei servizi erogati**;
- la promozione di **servizi di mobilità e di logistica sempre più sostenibili**;
- **lo sviluppo di sistemi finalizzati all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili su larga scala**;
- l'abilitazione delle **sinergie tra i diversi sistemi di trasporti** in ottica **intermodale**.

Raccogliendo la sfida posta dall'**Agenda 2030 dell'Onu per lo Sviluppo Sostenibile** e avvertendo le urgenze poste da una congiuntura delicata come quella attuale, segnata dalla crisi geopolitica ed economica in corso, e dall'esigenza di ridefinire la governance della nuova struttura organizzativa costituita da **quattro Poli di business**, il Gruppo **vuole indirizzare il suo impegno strategico alla luce dei principi di sostenibilità**.

Il **nuovo Piano Strategico** definisce **5 grandi sfide**, a cui sono legati obiettivi specifici:



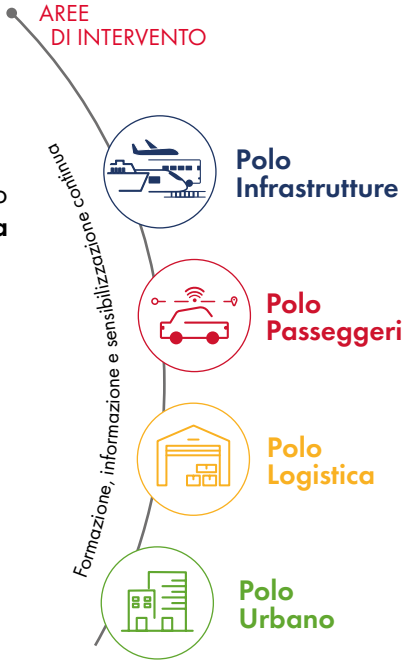
A queste sfide corrispondono diverse aree di intervento, su cui il Gruppo baserà il proprio impegno nel contribuire a 13 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, che intercettano anche molte delle missioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR):

SICUREZZA

Infortuni mortali sul lavoro dei dipendenti **tendenti a zero tendenti a zero al 2031**.

Leader in Europa per sicurezza del viaggio





- Accelerazione installazione **ERTMS*** sulla rete
- Interventi di rafforzamento e controllo della sicurezza e resilienza delle infrastrutture fisiche
- Introduzione ed estensione delle tecnologie più avanzate per l'automazione dei processi di monitoraggio e manutenzione
- Sistemi di sicurezza attiva e passiva su tutta la flotta autobus
- Installazione **ERTMS*** sui rotabili
- Introduzione attrezzature e tecnologie digitali avanzate per la manutenzione dei treni
- Installazione tecnologie digitali avanzate per l'automazione delle attività di manovra e dei processi di monitoraggio e manutenzione
- Adeguamento fonico flotta carri
- Mantenimento e miglioramento degli standard di qualità dei parcheggi
- Installazione sistemi digitali evoluti per garantire la sicurezza dei parcheggi

* European Traffic Management System

TRANSIZIONE ENERGETICA

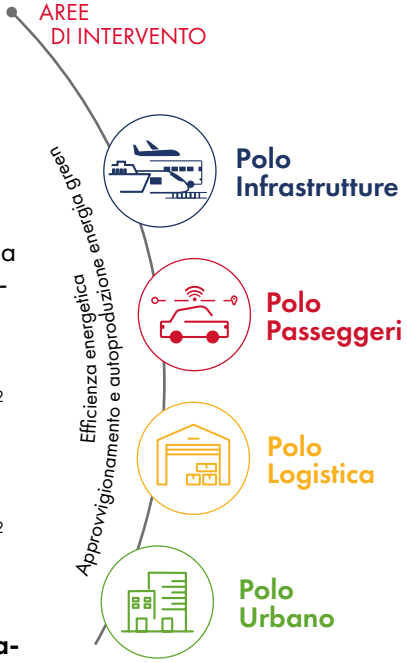
≈2,6 TWh autoprodotti da fotovoltaico – 40% fabbisogno elettrico

-50% di emissioni di CO_2 (scope 1 e 2) **entro il 2030** (baseline 2019)

-30% di emissioni di CO_2 (scope 3) **entro il 2030** (baseline 2019)

Oltre 50 mln di tonnellate di CO_2 evitate in dieci anni **grazie a ferrovia e bus** (circa il 50% dovuto all'incremento del traffico su ferro rispetto al 2021)





- Estensione connettività attraverso integrazione rete ferroviaria con altre infrastrutture e centri urbani
- Potenziamento AV
- Sviluppo/potenziamento collegamenti tra ferrovia e altre modalità per servizi sempre più integrati
- Accelerazione percorso di digitalizzazione e connettività delle strade («Smart Road»)
- Valorizzazione delle stazioni e miglioramento accessibilità
- Conversione a uso turistico linee ferroviarie dismesse
- Incremento elettrificazione della rete ferroviaria e supporto allo sviluppo dell'infrastruttura elettrica delle strade
- Rinnovo flotte con mezzi elettrici, ibridi, metano e a batteria
- Utilizzo combustibili a basso impatto ambientale
- Interventi di efficientamento energetico di flotte, impianti e depositi
- Soluzioni di integrazione modale (anche digitali in ottica MaaS)
- Interventi di ammodernamento flotta
- Introduzione soluzioni alternative per l'alimentazione dei locomotori
- Iniziative di efficientamento energetico per l'ottimizzazione dei sistemi di illuminazione e riscaldamento
- Studio di sistemi cap&trade
- Valorizzazione aree ferroviarie dismesse da destinare alla produzione di energia rinnovabile
- Realizzazione parcheggi in favore dello shift modale
- Riattivazione aree ferroviarie dismesse a favore della logistica di primo e ultimo miglio

CIRCOLARITÀ E RESPONSABILITÀ NELLE CATENE DEL VALORE

100% fornitori valutati in ottica ESG **dal 2026**

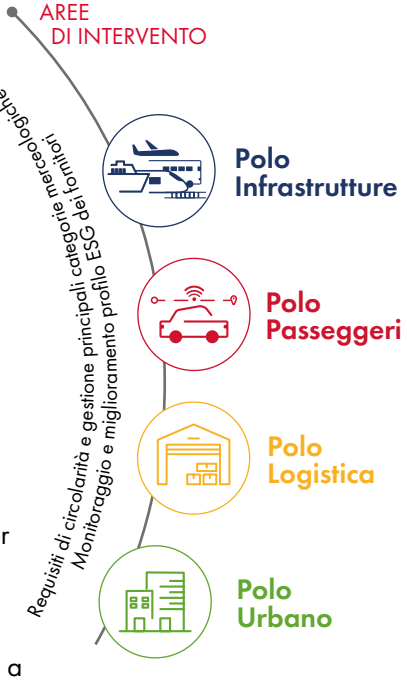
≈ 100% rifiuti avviati al recupero **entro il 2031**

100% progetti con studio di sostenibilità, stakeholder engagement e misura impronta climatica

2,3 milioni di mq di aree a verde nei progetti di trasformazione urbanistica

12.000 tra alberi e arbusti piantumati nell'ambito degli interventi sulle stazioni





- Sperimentazioni per ridurre l'approvvigionamento materiali e la produzione rifiuti nei processi manutentivi e realizzativi
- Miglioramento processo di raccolta e conferimento rifiuti in stazione
- Riutilizzo materiali e risorse idriche nelle attività di cantiere
- Valorizzazione e gestione sostenibile degli asset idrici
- Valutazione di sostenibilità dei progetti di manutenzione e sviluppo rete

- Razionalizzazione raccolta rifiuti nei processi industriali
- Sensibilizzazione personale e ditte esterne sulla gestione responsabile dei rifiuti
- Razionalizzazione/riammodernamento reti idriche per l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'acqua
- Riutilizzo materiali e sperimentazione soluzioni per recupero e riutilizzo delle acque (water circular economy)

- Sperimentazioni per riutilizzo materiali in ottica di economia circolare
- Razionalizzazione/ammodernamento reti idriche per l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'acqua
- Interventi organizzativi e comportamentali per un uso efficiente delle risorse

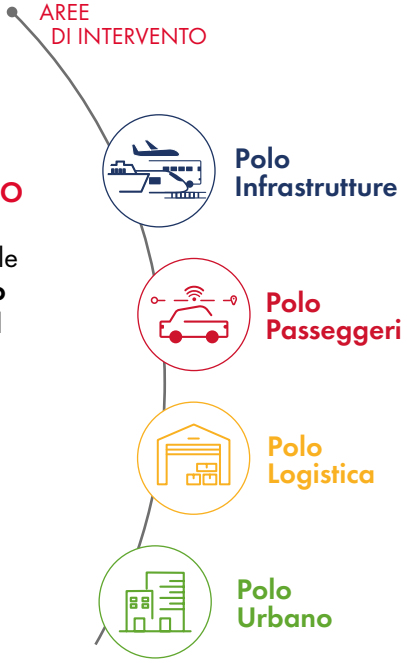
- Valorizzazione e rigenerazione urbana delle aree non funzionali all'esercizio ferroviario con attenzione allo sviluppo ambientale, sociale e turistico dei territori

VALORIZZAZIONE E SVILUPPO INCLUSIVO

32,4% presenza femminile in ruoli manageriali **entro il 2026** e **36,4% entro il 2031**

Continuo sviluppo del capitale umano del Gruppo

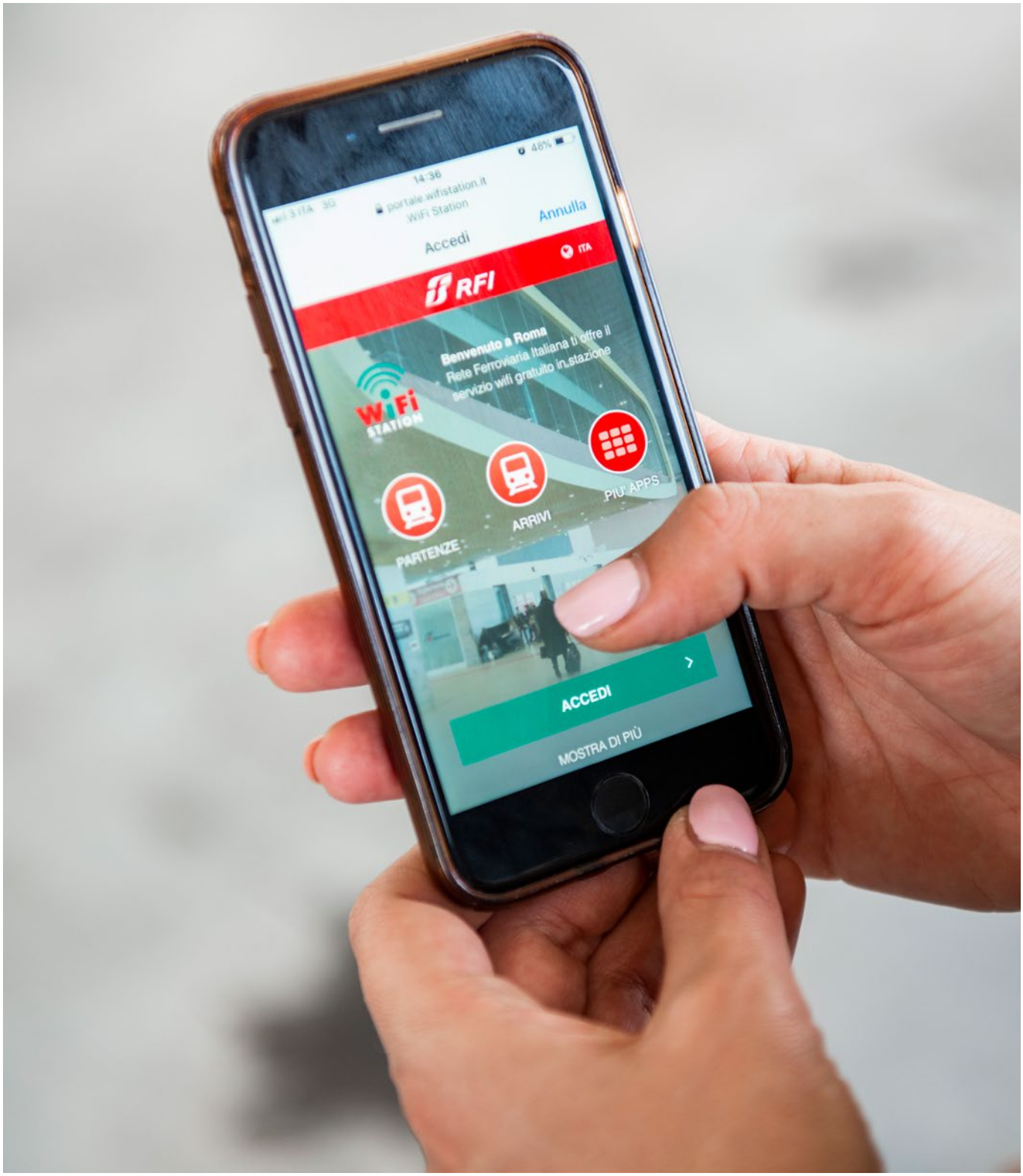




- Incremento bilanciamento di genere nei ruoli manageriali
- Accelerazione ed evoluzione di competenze e professionalità
- Digitalizzazione, flessibilità e trasversalità del way of working
- Costruzione delle key skills e key people del futuro
- Progetti di costruzione di reti di relazioni significative tra le persone
- Diffusione della cultura della valorizzazione dei talenti e delle caratteristiche individuali delle persone
- Diffusione di competenze inclusive

Alla base della strategia del Gruppo per contribuire a un progresso sostenibile ci sarà sempre l'**attenzione verso i clienti**, offrendo servizi di mobilità multimodale sempre più di qualità e promuovendo modalità di spostamento collettive e condivise. FS, pertanto, continuerà a misurare il proprio impegno e migliorare le performance di sostenibilità del Gruppo, considerando il confronto con gli stakeholder un'importante opportunità di crescita.

Ad **accelerare**, infine, tale percorso di trasformazione, saranno le **infrastrutture digitali**, attraverso la realizzazione di un centro di eccellenza necessario per assicurare che gli investimenti digitali siano rispondenti alle esigenze di business e consentano lo sviluppo di piattaforme per l'interconnessione di **persone** e merci, e le persone, a cui saranno dedicati programmi per la loro valorizzazione e il continuo sviluppo delle competenze.



(203-1; 203-2)

Il PNRR e lo sviluppo della mobilità del Paese

L'Italia ha la possibilità di voltare pagina rispetto al passato, superando gli impatti economici e sociali della pandemia e costruendo un nuovo Paese, più equo, verde e inclusivo grazie a Italia Domani, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), lo strumento programmatico definito per cogliere la grande occasione del Next Generation EU[24] e che mobilita 191,5 miliardi di euro. L'Italia ha integrato il PNRR con risorse nazionali aggiuntive per 30,6 miliardi di euro, attraverso l'istituzione del Piano Nazionale Complementare (PNC).
Il Gruppo FS è stato chiamato a svolgere un ruolo fondamentale nella definizione e nell'attuazione del PNRR e del PNC; ad oggi, infatti, sono stati assegnati a società del Gruppo FS - in qualità di soggetti attuatori e responsabili di intervento - 25,89 miliardi di euro dei fondi, di cui 24,82 miliardi di euro (96%[25]) assegnati a RFI, in dettaglio:

- 24,29 miliardi di euro inerenti la Missione 3 *Infrastrutture per una mobilità sostenibile* Componente 1 destinati a interventi di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale;
- 0,23 miliardi di euro nella Missione 1 *Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo* Componente 3;
- 0,08 miliari di euro nella Missione 2 *Rivoluzione, verde e transizione ecologica* Componente 2;
- 0,23 miliari di euro nella Missione 5 *Inclusione e Coesione* Componente 2 e Componente 3.

MISSION 3:
INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
Si pone l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, con una particolare attenzione al Mezzogiorno. Potenzia i servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale in relazione al sistema degli aeroporti. Promuove l'ottimizzazione e la digitalizzazione del traffico aereo.

Ciò in coerenza con il ruolo attribuito al trasporto ferroviario nel quadro degli obiettivi definiti dalla Sustainable and Smart Mobility Strategy (SSMS) proposta dalla UE nel 2020 per contribuire alla riduzione del 90% delle emissioni di CO_2 entro il 2050, e per completare lo spazio unico europeo dei trasporti delineato con il Libro Bianco del 2011. Questo approccio intende anche promuovere la coesione, ridurre le disparità regionali, migliorare la connettività e l'accesso al mercato interno per tutte le regioni. Aggiungendo risorse a progetti già esistenti e accelerandoli, nonché introducendone di nuovi collegati alla strategia di infrastrutturazione del Paese (#Italia Veloce), gli investimenti ferroviari inseriti nella Missione 3 del PNRR – integrati con quelli previsti dal relativo Fondo Complementare ex art. 4 DL. 59/2021 – puntano a realizzare e completare opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei o che colmano gap penalizzanti per lo sviluppo economico del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno e delle Isole.
Orientati allo sviluppo dei principali assi ferroviari, legandoli e integrandoli alla rete AV/AC, alla velocizzazione e all'ammodernamento dell'intera rete comprese le linee regionali, al rafforzamento del trasporto su ferro per la movimentazione delle merci sulle lunghe distanze e al miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio, gli investimenti PNRR della Missione 3 di cui è incaricata RFI sono articolati in otto ambiti:

1. collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per i passeggeri e le merci;
2. linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa;
3. connessioni diagonali;
4. sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS);
5. potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave;
6. potenziamento delle linee regionali;
7. potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie del Sud;
8. miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud

24. Noto in Italia come Recovery Fund o "Fondo per la ripresa".
25. Il restante 4% (1,07 miliardi) è assegnato ad altre società di Gruppo (ANAS, FSE e Fondazione FS, ecc).

Tra i benefici attesi:

- maggiore integrazione tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le ferrovie regionali;
- ampliamento e integrazione dei servizi ferro/gomma;
- omogeneizzazione degli standard di sicurezza;
- nuove connessioni passeggeri e merci con aeroporti, porti e terminali;
- ottimizzazione dell'offerta con integrazione tra servizi Alta Velocità e trasporto pubblico locale.

Capacità

Accessibilità

Regolarità

Gestione dei rotabili

Gestione degli spazi di stazione

Velocità

Intermodalità

Upgrade e sicurezza

Prestazioni

Risparmio

Integrazione della rete

Intermodalità



Gli investimenti previsti mirano a completare entro il 2026 una significativa tappa verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse al Green Deal europeo e di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs, Sustainable Development Goals) individuati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, e in particolare ad alcuni di essi.
La valenza in termini di sostenibilità degli investimenti RFI riguarda tanto le finalità delle opere da realizzare, una volta attivate, quanto le scelte e le modalità di progettazione e di realizzazione. Come previsto dal Recovery and Resilience Facility (RFF) per tutte le misure inserite nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, ne è stata infatti verificata la conformità al principio del Do Not Significant Harm (DSNH) definito dal Regolamento UE 2020/852 (c.d. Regolamento Tassonomia) in base al quale un'attività economica è sostenibile se contribuisce ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dallo stesso Regolamento senza arrecare danno ai restanti obiettivi ambientali.

PNRR

MISSIONE
M3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile

COMPONENTE
C1: Investimenti sulla rete ferroviaria

CONTRIBUTO AGLI OBIETTIVI DELL'AGENDA 2023



Per maggiori informazioni riguardo i progetti e i benefici commerciali dei principali investimenti che RFI, grazie alle risorse stanziate nell'ambito del PNRR, metterà in campo nel prossimo quinquennio 2022-2026, si rimanda al Piano Commerciale RFI:
https://www.rfi.it/it/chi-siamo/Il-rapporto-con-lo-Stato-e-con-gli-stakeholder/il-piano-commerciale.html



POLO INFRASTRUTTURE DEL GRUPPO FS PRONTO AD APRIRE CANTIERI PER QUASI 30 MILIARDI

Il 2022 si chiude per il Polo Infrastrutture del Gruppo FS con oltre 25,5 miliardi di euro di nuove gare lanciate e 15 miliardi di euro di appalti.

RFI e Anas, infatti, non solo sono riuscite a raggiungere gli obiettivi prefissati, ma hanno addirittura superato di ben 10 miliardi di euro le gare lanciate nel 2021 (+64%). Con l'accelerazione data nel mese di dicembre, che ha portato alla pubblicazione di gare per 10 miliardi di euro, le due società del Gruppo FS sono quindi pronte ad aprire nel 2023 cantieri per 30 miliardi.
Nel solo mese di dicembre RFI ha pubblicato 46 gare per oltre 8 miliardi di euro, riuscendo a chiudere il 2022 con 283 nuove gare lanciate sul mercato e superando il tetto dei 21 miliardi di procedure avviate, di cui oltre 10 miliardi per opere in PNRR.
Tra le gare lanciate numerose quelle dedicate a progetti per il Sud Italia: le 6 gare da 6 miliardi totali in Sicilia, che permetteranno di aprire tutti i cantieri della Palermo-Catania-Messina nel corso del 2023; la realizzazione della tratta Battipaglia-Romagnano, parte della nuova linea Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, del valore di oltre 2,16 miliardi di euro finanziati con risorse PNRR; la nuova linea Ferrandina - Matera La Martella.



(203-1, 203-2)

Gli investimenti per lo sviluppo della mobilità del Paese

In un contesto economico pesantemente condizionato dal contesto geopolitico e dall' aumento dei prezzi delle materie prime, il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni di sviluppo degli investimenti.

Gli investimenti tecnici[26] realizzati dal Gruppo FS nel corso del 2022 sono pari a oltre 11.269 milioni di euro (-10% rispetto al 2021); escludendo la dinamica delle anticipazioni contrattuali, pari a 2.608 milioni di euro per il 2021 e 418 milioni di euro per il 2022, il Gruppo ha registrato un incremento della spesa per investimenti di oltre il 9%, attestandosi tra i principali investitori in Italia e sostenendo lo sviluppo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica.

In particolare, RFI ha registrato investimenti per circa 6.260 milioni di euro (di cui 6.064 milioni per la Rete Convenzionale/AC, 98 milioni per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli e 98 milioni di euro per anticipi contrattuali alle imprese fornitrici), il Gruppo Anas per circa 2.678 milioni di euro (di cui 320 milioni per anticipi contrattuali alle imprese fornitrici), Trenitalia circa 1.633 milioni di euro, le società del Gruppo Busitalia oltre 38 milioni di euro, le società del Gruppo Mercitalia circa 156 milioni di euro e, per finire, le rimanenti società operanti all'estero per oltre 170 milioni di euro (Netinera, c2c, Trenitalia UK, Trenitalia France e Hellenic Train).
Si evidenzia che le attività di investimento del Gruppo FS sono concentrate per il 98% sul territorio nazionale mentre il restante 2% è relativo a società che operano all'estero.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
(milioni di euro)*



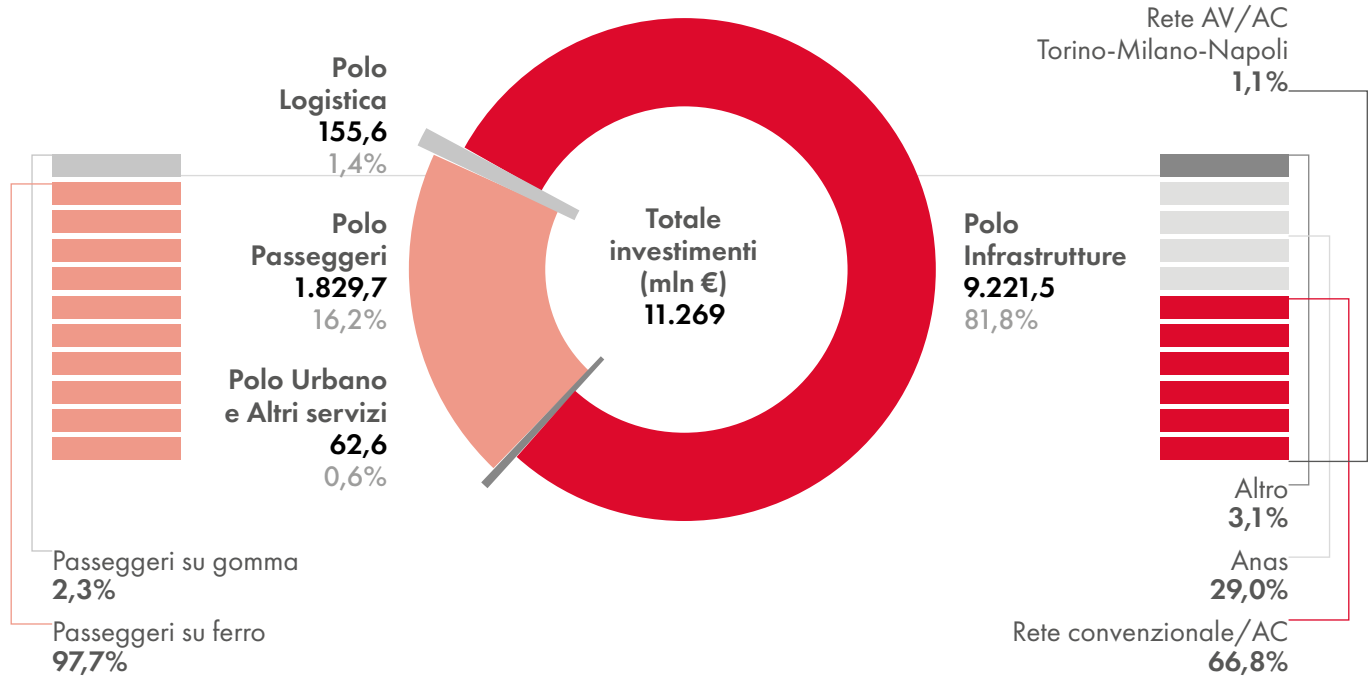
*Dal 2019 sono compresi gli anticipi contrattuali alle imprese fornitrici corrisposti da RFI e Anas.



26. Sono inclusi 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).

Di seguito un'analisi degli investimenti per poli.

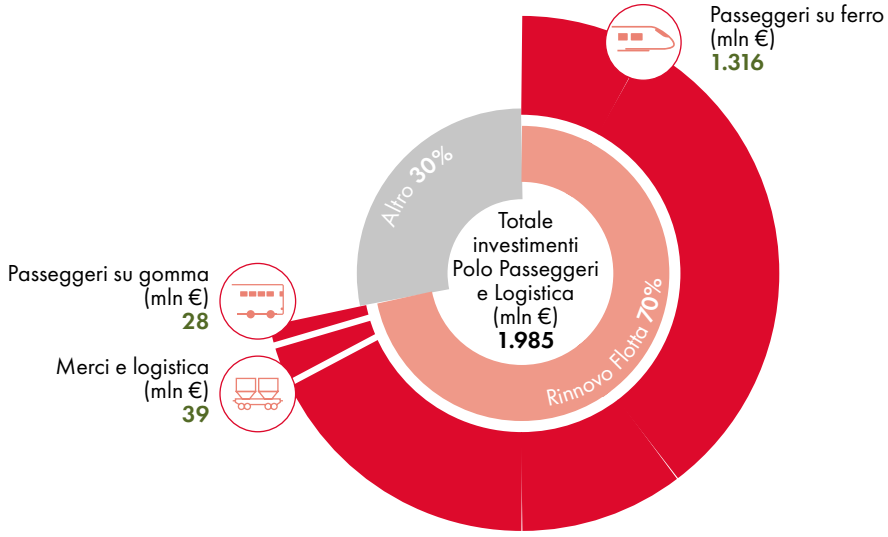
Investimenti per poli
(mln €)



Nel Polo Infrastrutture circa il 41% degli investimenti è stato destinato a sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza (di questi 281 milioni di euro sono relativi a interventi in tecnologie d'avanguardia sulla rete ferroviaria) e circa il 58% è stato dedicato a nuove opere (stradali e ferroviarie).

Per quanto riguarda il Polo Passeggeri, circa il 73% (1.345 milioni di euro) degli investimenti è stato destinato al rinnovo della flotta, interessando il trasporto sia su ferro sia su gomma.
Nel Polo Logistica il 25% degli investimenti è stato dedicato al rinnovo della flotta (circa 39 milioni di euro)[27].

Focus rinnovo flotta
(mln €)



Nel 2022 il Gruppo FS, nell'ambito del più ampio settore di Ricerca e Sviluppo, ha realizzato investimenti in Sviluppo per 12,0 milioni di euro[28], dei quali circa il 79% in tecnologie per la sicurezza della circolazione, il 18% per studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi, il 3% alla difesa di ambiente e territorio.

27. Per il trasporto passeggeri su ferro e merci e logistica il rinnovo include sia l'acquisto sia il revamping del materiale rotabile.
28. Tali investimenti rientrano negli investimenti del settore infrastruttura.

L'innovazione e la finanza sostenibile come leve del cambiamento

Innovazione

L'esecuzione dei processi di innovazione continua e sistemica rappresenta per il Gruppo un driver strategico per rafforzare le posizioni di leadership acquisite nei settori di riferimento. Attraverso l'innovazione il Gruppo mira a offrire servizi sempre più di qualità e personalizzati sulle esigenze dei viaggiatori e dei clienti, come degli altri stakeholder, abbracciando tutta la catena del valore: dalla progettazione, alla realizzazione e manutenzione, sino all'offerta di servizi di trasporto sicuri, integrati e su misura. Di fronte a uno scenario altamente incerto, dominato da una elevata inflazione e da un aumento dei prezzi del mercato energetico, dove è sempre più urgente accelerare nel miglioramento delle performance di sostenibilità, nel Gruppo FS si è ancora di più rafforzata l'esigenza di ripensare e rimodulare i servizi e l'uso delle infrastrutture, ponendo l'innovazione come uno degli acceleratori del cambiamento.
Un forte stimolo è derivato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che ha assegnato al Gruppo importanti risorse per realizzare e progettare una nuova infrastruttura ferroviaria e per rafforzare quella esistente, in ottica di sostenibilità, accessibilità, digitalizzazione, resilienza e interconnessione.

Nel 2022, il Gruppo ha presentato il piano industriale 2022 – 2031 che ha identificato tra i fattori abilitanti l'innovazione, la digitalizzazione e la connettività. Per raggiungere l'obiettivo di infrastrutture connesse e realtà tecnologiche sempre più integrate e smart, il Gruppo ha elaborato una serie di iniziative strategiche che porterà avanti attraverso sei piattaforme digitali: piattaforma Resilience, per il monitoraggio delle infrastrutture stradali e ferroviarie; piattaforma di smart mobility, dedicata ai passeggeri, un unico punto di accesso per l'armonizzazione degli orari, la pianificazione dei viaggi, la bigliettazione e la gestione dei parcheggi; piattaforma per la logistica integrata, che prevede l'unificazione dei sistemi delle società del Gruppo che si occupano del trasporto merci; piattaforma per l'"orario intelligente" che concilia i bisogni manutentivi e i livelli di servizio disponibili; piattaforma per i pagamenti di Gruppo, che integra la gestione delle transazioni su un unico sistema di acquisto; piattaforma Gigabitrail che connette l'infrastruttura ferroviaria.

Nell'ambito delle attività di ricerca e innovazione internazionali, il Gruppo collabora con le associazioni di settore e le istituzioni europee per una transizione verso un futuro più sostenibile, integrato e multimodale. Il Gruppo ha un ruolo attivo nei progetti di ricerca e sviluppo finanziati da programmi europei come l'Horizon Europe, il principale programma di finanziamento dell'UE per la ricerca e l'innovazione, che contribuisce al conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e stimola la competitività e la crescita dell'UE. Nell'ambito del partenariato pubblico-privato Europe's Rail a cui il Gruppo partecipa come membro fondatore, il primo bando di gara per le attività di ricerca e innovazione ferroviaria è stato vinto dal Gruppo FS (il cofinanziamento da parte di Europe's Rail è pari a 232,8 milioni di euro). Le soluzioni operative, tecnologiche e innovative oggetto del bando riguardano la gestione della rete ferroviaria europea, l'automazione e la digitalizzazione delle operazioni ferroviarie, i sistemi sostenibili e resilienti, il trasporto ferroviario di merci e le linee regionali e capillari.

Oltre alle attività svolte con associazioni di settore e istituzioni europee, il Gruppo è stato molto attivo sul fronte dell'interazione con startup e PMI innovative: sono oltre 200 le start-up che hanno risposto alle call to action lanciate dal Gruppo nel 2022. Sempre nel corso dell'anno il Gruppo, oltre ad ampliare la sua rete di collaborazioni con le start up e le piccole imprese, ha stretto partnership con incubatori d'impresa e ha anche supportato progetti di co-innovazione con le start up nei campi della sostenibilità, della gestione documentale digitale di cantiere, della manutenzione predittiva e della gestione della relazione con i clienti.
Il 2022, come l'anno precedente, ha visto l'esecuzione di diverse soluzioni di open innovation: tre Call4Ideas, il primo Hackathon firmato FS e diversi scouting verticali svolti per rispondere a specifici business need delle società operative.

Il Gruppo affianca la ricerca di stimoli e partner per soluzioni innovative dall'esterno, con programmi sviluppati internamente volti a promuovere la corporate entrepreneurship. Nel corso dell'anno è stata attivata la terza edizione



di Innovate, il programma per lo sviluppo dell'imprenditorialità interna al Gruppo FS incentrata sui temi connettività, automazione e internet of things; energia e nuovi materiali; e customer experience. Il programma, con ben 216 proposte pervenute, ha portato all'individuazione di 5 progetti innovativi che, dopo il lavoro di accelerazione, vedrà la selezione del progetto vincitore.

Infine, a supporto dei processi di innovazione, il Gruppo dispone di 3 Innovation Hub a Roma, Napoli e Catania dove talenti, startup e aziende potranno incontrarsi, mettendo in comune competenze ed esperienze.

La finanza sostenibile

Gli strumenti di finanza sostenibile rappresentano per il Gruppo una delle leve più importanti per assicurare la sostenibilità e il vantaggio competitivo nel medio-lungo termine, con dirette conseguenze sulla reputazione e sulla capacità dell'impresa di raccogliere fondi sul mercato dei capitali.
I recenti sviluppi normativi e la crescente pressione dell'opinione pubblica stanno favorendo la collaborazione tra istituzioni, finanza e imprese per unire gli sforzi nel mantenere il riscaldamento globale entro i limiti stabiliti dall'accordo di Parigi e per garantire alle generazioni future la possibilità di vivere in un mondo più sostenibile.
Il Recovery Plan, il Green New Deal, la tassonomia UE e la finanza sostenibile spingono la transizione verde del continente per migliorare il benessere delle persone e raggiungere la carbon neutrality entro il 2050.
Il Gruppo, consapevole del proprio ruolo in Europa, nel sistema Paese, e in particolare nel settore dei trasporti, ha scelto di impegnarsi nella promozione di una mobilità (infrastruttura e servizi) sempre più integrata, inclusiva, collettiva e a basso impatto ambientale.
In tale contesto si inquadra la scelta di finanziare tutti i progetti che contribuiscono al miglioramento delle performance del Gruppo attraverso strumenti di finanza sostenibile.
Tali strumenti, oltre a garantire un vincolo di destinazione dei proventi verso progetti sostenibili, incrementano la trasparenza nei confronti degli stakeholder attraverso la rendicontazione delle modalità di impiego dei fondi ricevuti e dei relativi impatti ambientali e sociali.
Con lo scopo di finanziare progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale e sociale, Ferrovie dello Stato Italiane ha dunque sviluppato un Green Bond Framework (aggiornato nel 2022) in linea con i Green Bond Principles emanati dall'International Capital Market Association (ICMA) e allineato con la Tassonomia Europea.
Il 27 marzo 2018 è stato istituito il Green Bond Working Committee con le funzioni di attuazione e aggiornamento del Green Bond Framework, con particolare riguardo alle attività di individuazione e valutazione degli Eligible Green Projects, anche attraverso il dialogo con le controparti coinvolte nell'analisi di *greenness* dei progetti e nell'implementazione delle procedure di reporting e gestione dei proceeds delle emissioni.
Dal 2017 al 2022 sono stati emessi sei Green Bond[29] per un totale di 3,95 miliardi di euro.
Dalla prima emissione, nel 2017, è stato avviato un percorso che ha l'obiettivo di integrare le decisioni di finanziamento con criteri ESG, in linea con il modello di business del Gruppo.

I Green Bond hanno finanziato finora l'acquisto di materiale rotabile di ultima generazione per il trasporto pubblico e per il trasporto delle merci, la manutenzione del materiale rotabile e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie ad alta velocità contribuendo ad abbattere le emissioni derivanti dallo svolgimento del servizio.

29. Per approfondimenti si rimanda al seguente indirizzo https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/investor-relations/debito-e-credit-rating/green-bond-framework.html.

In particolare, specificatamente al finanziamento del nuovo materiale rotabile, i proventi dei Green Bond Emessi hanno permesso l'acquisto di:

- **nuovi treni regionali Pop** (media capacità) e **Rock** (alta capacità), sono dotati di tecnologie ad alta efficienza energetica (come motori a ventilazione naturale, utilizzo di leghe leggere, luci a led, sensori per una climatizzazione ottimale, smart parking mode, ecc.) che consentono una riduzione delle emissioni di CO_2 di circa il 20% rispetto ai treni dello stesso segmento. Inoltre, tali treni hanno un indice di riciclabilità tra il 92%-96%, maggiori spazi e punti di ricarica per bici elettriche e hanno avuto accesso al meccanismo dei certificati bianchi (meccanismo incentivante per tecnologie ad alta efficienza energetica);
- **treni ETR 1000** (Frecciarossa 1000), primi treni Alta Velocità (AV) al mondo ad avere ottenuto la certificazione di impatto ambientale (EPD), riescono a contenere in 28 grammi l'emissione di CO_2 a passeggero-chilometro (circa -20% di emissioni rispetto al treno della generazione precedente ETR 500). Ad oggi, il Frecciarossa 1000 è il treno più silenzioso e con minori vibrazioni prodotto in Europa, grazie alla ridotta resistenza aerodinamica. Con riferimento al suo fine vita, inoltre, i materiali utilizzati per la sua realizzazione sono riciclabili per oltre il 94%.
- **nuove locomotive** (E494 ultimo modello della famiglia TRAXX single-system locomotive) sono state disegnate al fine di ridurre i consumi energetici, le vibrazioni e l'inquinamento acustico, attraverso la dotazione di nuove tecnologie quali parking mode, eco-mode (che permettono di modulare i consumi anche in funzione del carico), un sistema frenante dinamico (che permette di recuperare l'energia di frenata) e un sistema di climatizzazione di ultima generazione. Anche i **nuovi vagoni** sono dotati di accorgimenti tecnologici che permettono di incrementare la sicurezza (sensori elettronici che prevengono gli incidenti) e di ridurre i consumi energetici (sono più leggeri di circa 1.400 kg).

FS Italiane è la prima azienda in Italia ad aver ottenuto la certificazione dalla Climate Bonds Initiative, un'organizzazione no profit che promuove a livello mondiale la finanza sostenibile come strumento per contrastare i cambiamenti climatici.

A testimonianza della volontà del Gruppo nel prediligere strumenti di finanza sostenibile a sostegno degli investimenti per ridurre gli impatti ambientali del settore, il "Green Bond ratio[30]" è pari al 58% mentre il "Green Debt ratio[31]" è pari al 46%.
Nel 2022 sono stati emessi due green bond:

- nel mese di luglio è stato emesso il quinto Green Bond per un valore nominale di 200 milioni di euro e durata pari a 17 anni. La sottoscrizione rappresenta la seconda tranche dell'ammontare di 550 milioni di euro, approvato dalla BEI nel 2021 e destinato ai nuovi acquisti di Trenitalia per convogli ad alta velocità, a valere del proprio Green Bond Purchase Programme e segue l'emissione di 350 milioni euro, sottoscritta nel mese di dicembre 2021 come primo corporate Green Bond mai acquistato dalla Banca. Le risorse dell'emissione sono destinate all'acquisto di nuovissimi treni alta velocità ETR1000 da parte di Trenitalia per l'impiego sulle linee italiane e spagnole, agevolando la modernizzazione della flotta esistente e accrescendo al tempo stesso la competitività nel business fuori dall'Italia;
- nel mese di settembre è stato emesso il sesto Green Bond per un valore nominale di 1,1 miliardi di euro con scadenza aprile 2027 che rappresenta la più grande emissione obbligazionaria finora collocata da FS. I proventi consentono/hanno consentito di finanziare i nuovi Eligibile Green Projects previsti dal Green Bond Framework aggiornato a giugno 2022. In particolare, l'emissione ha permesso l'acquisto di nuovi treni, la copertura di spese destinate alla manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia nonché, per la prima volta, gli investimenti per il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli di RFI tra cui il finanziamento del passante di sotto attraversamento dell'area di Firenze. Tutti gli investimenti finanziati rispondono ai criteri della Tassonomia UE, come confermato dalla second party opinion di Sustainalytics.

Il Gruppo, oltre ai Green Bond, ha fatto negli ultimi anni ricorso anche ad altri strumenti di finanza sostenibile, in particolare:

- un green loan (prestito bancario) con Unicredit, per l'acquisto di nuovi Frecciargento (treni elettrici) per il trasporto passeggeri, in linea con i criteri della Tassonomia Europea;

30. Importo totale delle obbligazioni verdi in essere (a fine esercizio) diviso per l'importo totale (media mobile a cinque anni) delle obbligazioni in essere (previsto dagli "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima" emessi dalla Commissione Europea il 20 giugno 2019).
31. Importo totale di tutti gli strumenti di debito verde in essere (a fine esercizio) diviso per l'importo totale (media mobile a cinque anni) di tutti i debiti in essere (previsto dagli "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima" emessi dalla Commissione Europea il 20 giugno 2019).



- emissioni obbligazionarie in private placement per l'acquisto di nuovi treni per il trasporto pubblico, rispettosi dei criteri della Tassonomia UE, finanziati tramite il programma di Green Bond di Eurofima;
- un climate action financing della Banca europea per gli investimenti (BEI) per l'acquisto nuovi treni ibridi per il trasporto regionale;
- una linea di credito irrevocabile, cd. Revolving Credit Facility (RCF), di tipo Sustainability Linked.

Con riguardo alla RCF, a giugno 2021, FS Italiane ha stipulato tale linea di credito committed e revolving di ammontare pari a **2,5 miliardi** di euro e durata triennale (ampliata a **3 miliardi** di euro nel 2022). La linea è il primo prodotto Sustainability Linked del Gruppo FS Italiane, grazie alla previsione contrattuale di meccanismi di revisione del margine e della commitment fee al raggiungimento di target relativi a quattro Key Performance Indicators che fotografano l'impegno del Gruppo su molteplici temi in ambito ESG (Environmental, Social, Governance). Di seguito una descrizione degli obiettivi in questione:

OBIETTIVI ESG

Gender gap nelle popolazioni dirigenziali
Riduzione gender gap attraverso l'incremento di **donne in posizione dirigenziale**

ESG Rating
Miglioramento del **profilo di sostenibilità** del Gruppo misurato secondo la metodologia dell'agenzia di **rating Moody's ESG Solutions**

Easy Stations
Incremento numero di **interventi di abbattimento delle barriere architettoniche in stazione** che garantiscano a tutti i viaggiatori la completa autonomia durante gli spostamenti (innalzamento marciapiedi, installazione ascensori e percorsi tattili)

Integrated mobility
Incremento numero di **posti bici** disponibili sulla flotta di **treni regionali** in Italia, al fine di incrementare lo **shift modale** a favore della mobilità collettiva e condivisa

Nella tabella seguente si riporta il monitoraggio degli obiettivi ESG legati alla Sustainability Linked RCF[32]:

KPI	Unità di misura	Baseline	Target 2021	Target 2022	Consuntivo 2021	Consuntivo 2022	Status
ESG Rating – Moody's ESG Solutions (già Vigeo Eiris)	score	52	54	56	64	65	✓
Gender gap[33]	%	27,5	n.a.	28,4	29,7	30,95	✓
Easy station							
Interventi	n.	605	≥730	≥870	759	889	✓
Percorsi tattili	km	53	≥60	≥70	72	84,56	✓
Integrated mobility							
Posti bici	n.	5.050	≥5.500	≥6.000	5.711	6.198	✓

Legenda:
Target raggiunto ✓

Come mostra la tabella, il Gruppo porta avanti gli impegni assunti, che sono stati tutti raggiunti anche nel 2022, (garantendo a FS di ottenere il beneficio economico per il miglioramento delle condizioni economiche della RCF) e testimonia il ruolo cruciale che vuole rivestire per lo sviluppo di una mobilità sicura, integrata e sostenibile. Tali obiettivi prioritari per FS e per il Paese sono oggetto di monitoraggio e misurazione annuale, fino al termine della durata della linea di credito nel 2024.

32. Per maggiori informazioni relativamente all'obiettivo legato al miglioramento del profilo di sostenibilità del Gruppo misurato da un rating ESG assegnato dall'agenzia Moody's ESG Solutions si rimanda al paragrafo "Rating ESG e altri riconoscimenti".
33. L'obiettivo è stato strutturato sui prossimi due anni, a partire dal 2022. Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani (al netto dei distaccati verso Metropark), Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, Nugo, FS Technology e Cremonesi Workshop.


ESG

(2-25, 3-3)

TRASPARENZA E RESPONSABILITÀ NEL BUSINESS

Per contribuire sempre più allo sviluppo e al benessere dei Paesi nei quali operiamo, dobbiamo capire le tendenze e le forze che daranno forma alla nostra impresa in futuro e muoverci rapidamente per prepararci a quello che verrà. In questo percorso verso il domani, **sostenibilità, responsabilità, trasparenza, etica e integrità** rappresentano i principi che guidano il Gruppo nella costruzione dei processi di governance.

I valori e gli standard di comportamento contenuti nel Codice Etico riflettono **il nostro impegno a far sì che tutte le Persone, interne o esterne al Gruppo, agiscano sempre nel massimo rispetto della Legge e dei principi etici.**

Integrità e onestà

Integrità e onestà si vedono nelle grandi scelte ma anche nelle azioni quotidiane. Hanno a che fare non solo con il rispetto delle norme, di per sé non sufficiente, ma anche con quei comportamenti sinceri, leali e trasparenti che ti fanno sentire in pace, anche quando nessuno ti osserva. Sono la base per agire correttamente e comunicare in modo chiaro e coerente.

Responsabilità e consapevolezza

La responsabilità è nel DNA delle nostre persone. È la consapevolezza del ruolo che ognuno di noi ha per i clienti, per i colleghi e per i paesi in cui operiamo. Siamo consapevoli della sicurezza e del valore dei nostri clienti, delle nostre persone, dei mezzi e delle infrastrutture, dell'ambiente e delle comunità in cui operiamo.

Passione

Siamo appassionati del nostro mestiere, anche se ne conosciamo fatiche e difficoltà. Puntiamo all'eccellenza, a far del nostro meglio e a migliorare nel tempo. Questo ci rende in ogni momento i migliori ambasciatori del Gruppo.

Coraggio e autocritica

Le grandi innovazioni nascono dal coraggio di cambiare e dall'integrazione delle differenze. Puntiamo sempre all'innovazione, accettiamo le idee diverse dalle nostre e trasformiamo gli sbagli in opportunità di crescita e miglioramento.

Apertura e rispetto

Essere aperti e rispettosi significa considerare le differenze una ricchezza e accoglierle come stimolo alla creatività e occasione per la comprensione dell'altro, che sia un collega, un cliente o qualunque altra persona. Sono alla base dell'equità e del riconoscimento del merito.

Gioco di squadra

Ognuno di noi è parte di una squadra che può realizzare grandi sfide lavorando insieme in modo coeso e integrato. Essere un team significa anche collaborare in un clima di apertura, dove regnano partecipazione e feedback costruttivi, per il benessere comune.

Fonte: Codice Etico del Gruppo FS.

(2-1, 2-9, 2-10, 2-12, 2-13, 2-15, 2-17, 2-18, 2-21, 2-22, 2-23, 2-24, 405-1)

La Corporate governance

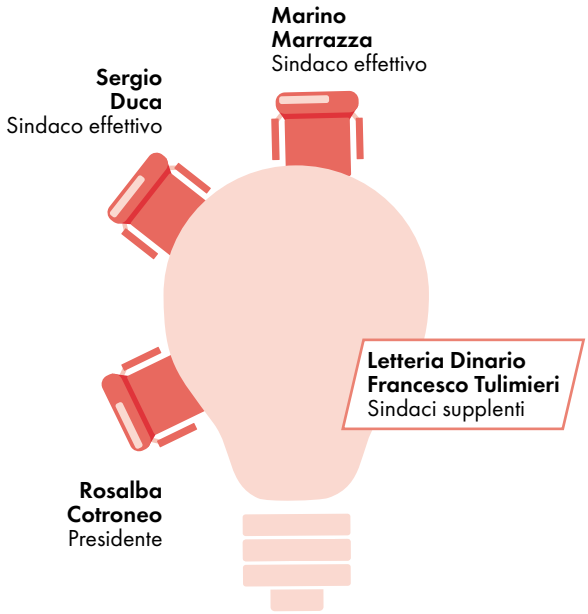
La struttura di corporate governance di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione (CdA), cui compete la gestione (il CdA di FS SpA è attualmente composto da sette amministratori) e un Collegio Sindacale, cui competono i controlli (il Collegio di FS SpA è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti). L'Assemblea nomina, inoltre, una società di revisione[34], con funzioni di revisione legale dei conti. Alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958.
Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione: (i) nomina un Amministratore Delegato; (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, su materie delegabili ai sensi di legge; (iii) costituisce comitati, ove necessario, con funzione consultiva e propositiva (in FS SpA sono stati costituiti due Comitati: il Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione e il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità); (iv) nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.
Di seguito uno schema rappresentativo della struttura di corporate e governance di FS SpA.
Per ulteriori informazioni si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2022 del Gruppo (cap. Relazione sulla gestione, par. Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari).



34. La revisione legale dei conti, sia della Holding sia delle società controllate, è stata affidata a partire dall'esercizio 2014 alla KPMG 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 Ente di Interesse Pubblico conseguente all'emissione nel 2013 del prestito obbligazionario quotato, l'incarico di revisione legale dei conti prevede la durata di 9 esercizi (2014-2022). Con delibera dell'Assemblea di FS SpA del 21 marzo 2023 è stato deliberato il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA per il periodo 2023-2031 al nuovo revisore.

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 Ente di Interesse Pubblico, ha assunto anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti e 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.







Consiglio di Amministrazione

È responsabile della gestione della Società e del compimento di tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale. Ai sensi dello Statuto (come da ultimo modificato**), 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. Si è riservato competenze su materie di importanza economica e strategica per il Gruppo e sul voto da esprimere nelle assemblee delle società controllate individuate come strategiche (ivi incluse le nomine dei relativi organi sociali).

Luigi Ferraris
Amministratore Delegato

Riccardo Barbieri Hermitte
Consigliere

Paola Gina Maria Schwizer
Consigliere

KPMG SpA
Società di revisione

Giovanni Coppola
Magistrato della Corte dei Conti



Assemblea degli azionisti

Costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Organismo di Vigilanza 231***

Rocco Blaiotta
Presidente

Maurizio Bortolotto
Umberto La Commara

Dirigente preposto alla redazione dei documenti

Roberto Mannozzi

Management

Group Transformation
Corporate Affairs
Administration, Finance & Control
Technology, Innovation & Digital
Strategy & Sustainability
Communication
Legal Affairs
FS Security Project
International
Security & Risk
Audit

*In data 28 febbraio 2023, il CdA ha deliberato di individuare Alessandra Bucci quale consigliere referente per la Sostenibilità, con il compito di: i) fungere da raccordo tra il CCRS e il CdA; ii) collaborare all'organizzazione di apposite induction per il CdA; iii) partecipare stabilmente come uditore alle riunioni del CCRS che trattano la materia.
**Modifica dell'art.12 dello Statuto sociale deliberata dall'Assemblea di FS SpA in data 3 maggio 2022, con effetto dal 1° giugno 2022.
***Il Consiglio di Amministrazione di FS SpA, con delibera del 17 dicembre 2020, ha modificato il Modello 231 di FS SpA e lo Statuto dell'Organismo di Vigilanza (OdV) di FS SpA, relativamente alla composizione dell'Organismo di Vigilanza, prevedendo che lo stesso sia costituito da tre membri, di cui:: (i) almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali - in possesso di specifiche competenze sul D.lgs. n.231/2001 - viene altresì nominato presidente, e (ii) un altro soggetto di provenienza esterna al Gruppo o come alternativa il responsabile della funzione aziendale internal auditing in carica. Un componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di presidente può essere individuato in un membro del Collegio Sindacale.



Comitati consiliari

Governance, Nomine e Remunerazione

I componenti di tale Comitato sono Stefano Cuzzilla (Presidente), Pietro Bracco e Alessandra Bucci. Tale Comitato ha compiti di natura istruttoria, propositiva e consultiva a supporto delle valutazioni e delle decisioni del Consiglio di Amministrazione con riferimento, tra l'altro a: metodologie di selezione e individuazione delle figure dirigenziali con Responsabilità Strategiche e dei componenti dell'organo di amministrazione e controllo delle società del Gruppo; linee guida e criteri in tema di politica retributiva e su sistemi di incentivazione; criteri di misurazione e valutazione degli obiettivi di performance.

Controllo, Rischi e Sostenibilità

I componenti di tale Comitato sono: Pietro Bracco (Presidente), Riccardo Barbieri Hermitte, Stefano Cuzzilla. Tale Comitato ha il compito di supportare, con attività propositive e consultive, le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative: al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, all'approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario nonché ai profili di sostenibilità connessi all'esercizio dell'attività di FS e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli stakeholder.

Altri comitati

Green Bond Working

Monitora la persistenza, in capo ai progetti individuati, dei criteri di finanziabilità* attraverso Green Bond, di cui al vigente Green Bond Framework (GBF) di FS SpA, valuta l'eventuale individuazione di nuovi progetti eligible all'interno del vigente GBF.

Etico

Ha un ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme di cui al Codice Etico del Gruppo FS Italiane, con il principale compito di chiarire il significato e l'applicazione del Codice Etico, esaminare le segnalazioni ricevute, promuovendo le verifiche opportune, garantire la massima riservatezza del segnalante, fornire supporto per la definizione di iniziative comunicativo/formative in materia etica, esaminare eventuali necessità di modifiche/integrazioni, coordina e mantiene flussi informativi con l'OdV e informa periodicamente il CdA della società di appartenenza.

*Emanati dall'International Capital Market Association.



Sostenibilità

Garantisce l'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie del Gruppo nonché la promozione dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile, nel rispetto delle esigenze e delle aspettative degli stakeholder.

Sponsorizzazioni e Partnership

Valuta, al fine di approvare, le iniziative di sponsorizzazione e partnership di comunicazione e/o di marketing proposte dalle strutture aziendali e dalle società del Gruppo per garantire che siano coerenti con le strategie e gli obiettivi di comunicazione del Gruppo e abbiano un adeguato ritorno in termini di immagine nonché di promozione di prodotti/servizi di FS Spa e/o delle società del Gruppo richiedenti.

Gestione delle crisi estere

Viene attivato in caso di necessità dal Travel Security Team operante di FS Spa e opera in collaborazione con il provider specializzato e con le Istituzioni competenti.

Crediti

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

Pari Opportunità

Promuove iniziative e azioni positive finalizzate a offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia.

Commissione paritetica nazionale sulla formazione per il Gruppo FS/Comitato di pilotaggio

Indirizza, supporta e valuta a consuntivo le attività formative finanziate nel Gruppo, oltre che di raccordo con il livello interconfederale e di categoria, ha anche la funzione di "Comitato di pilotaggio" con i compiti principali di: approvare per conto delle Parti i piani formativi intersocietari e/o monoaziendali da presentare a Fondimpresa; monitorare il loro svolgimento e verificare la riuscita delle iniziative già realizzate; redigere e sottoscrivere i verbali d'intesa per accedere ai finanziamenti.

Capital Allocation

In relazione alle operazioni di M&A del Gruppo, alle iniziative rilevanti di investimento/disinvestimento e di partecipazione a gare proposte dalle strutture aziendali e dalle società del Gruppo, fornisce il proprio nulla osta, garantisce la coerenza con le strategie e gli obiettivi del Piano Industriale del Gruppo FS Italiane, assicurare la sostenibilità economico-patrimoniale e monitora lo stato di avanzamento.

Crisis Management

Assicura la gestione coordinata di situazioni di gravi crisi derivanti da eventi antropici o naturali nello scenario nazionale e/o internazionale e relative alla sicurezza dei lavoratori del Gruppo all'estero, attiva le risorse e i flussi informativi necessari per garantire la business continuity e garantisce il presidio per le "criticità rilevanti e incidenti" nell'ambito dell'esercizio ferroviario qualora potenzialmente in grado di produrre impatti negativi su più società del Gruppo.

Con la DdG n. 304/AD del 18 maggio 2022 è stato definito il **Modello di Governance del Gruppo FS Italiane** in coerenza con il Regolamento del Gruppo, approvato dal Consiglio di Amministrazione di FS SpA a marzo 2022. Il Regolamento disciplina gli ambiti e le modalità di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento, allo scopo di delineare un complessivo assetto organizzativo e informativo di Gruppo idoneo alla generazione di valore per gli stakeholder, al perseguimento di uno sviluppo sostenibile nella sua dimensione ambientale, sociale ed economica, ispirato ai valori della legalità, dell'etica, dell'integrità e della trasparenza.
Il Modello di Governance è impostato con una articolazione funzionale a realizzare il progetto strategico unitario proprio di un Gruppo che opera in più settori tra loro complementari e assicurare, al contempo, l'autonomia della gestione dei quattro settori (Polo Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano) e dell'operatività delle società controllate. Nel rispetto della normativa vigente e ferma restando la piena autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle società controllate, dirette e indirette, il nuovo modello organizzativo prevede le seguenti articolazioni:

- la **Holding**, con un ruolo di indirizzo strategico generale e di coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo, esercita l'attività di direzione e coordinamento nei confronti delle società Holding di Settore e delle altre società direttamente controllate;

- le **società Holding di Settore**, ovvero società controllate direttamente dalla Holding e individuate per esercitare l'attività di direzione e coordinamento per l'indirizzo, il coordinamento e il controllo tecnico-operativi, compresi i modelli, sistemi e protocolli di gestione dei rischi, delle società che appartengono al rispettivo settore di riferimento (Polo);

- le altre società che non sono identificate come Holding di Settore e sono sottoposte alla direzione e coordinamento da parte della Holding;

- le società che fanno parte di ciascun Polo.

Nell'ambito del nuovo Modello di Governance, **FS SpA** svolge il **ruolo di direzione e coordinamento** nei confronti delle società Holding di Settore e delle altre società controllate, con l'obiettivo di svolgere le **funzioni di indirizzo strategico generale e di coordinamento attuativo e finanziario** del comune disegno imprenditoriale del Gruppo.
Nell'ambito dell'attività di indirizzo e coordinamento, la Holding agisce nei seguenti ambiti: definizione di strategie generali d'impresa e di investimento; finanza; presidio e sviluppo dei mercati esteri; modifiche dei perimetri di business; innovazione e sviluppo tecnologico e digitale; governance e assetti societari; linee guida metodologiche per i modelli di controllo interno e gestione dei rischi; macro disegni organizzativi; relazioni istituzionali; modelli di compliance normativa (non tecnico-operativa o ambientale); modelli di budget, controllo, pianificazione e processi amministrativi e di reporting; politiche di gestione/sviluppo delle risorse umane di Gruppo e comunicazione e immagine.
Per il governo dei processi trasversali (o di staff), la Holding esercita il proprio ruolo anche tramite una gestione per **Famiglie Professionali**, che attribuisce alle funzioni della stessa una responsabilità diretta a livello di Gruppo sul funzionamento efficace ed efficiente della funzione di competenza, al fine di favorire lo sviluppo e la valorizzazione di sinergie e di presidiare in maniera unitaria e omogenea lo sviluppo delle competenze e conoscenze, anche attraverso la condivisione dei modelli di lavoro e delle esperienze e l'ordinata compartecipazione al know-how disponibile nel Gruppo.
I Process Owner di Gruppo per le famiglie professionali di competenza e con il supporto specialistico e metodologico della competente struttura della Corporate Affairs di FS SpA assicurano: la definizione dei modelli di governance, l'aggiornamento di politiche e linee guida, procedure e metodologie comuni di Gruppo; l'analisi in via preliminare dei documenti organizzativi di recepimento delle società ai fini della verifica di conformità alle politiche/indirizzi di Gruppo definiti e al fine di fornire, ove necessario, supporto metodologico; il monitoraggio del recepimento di detti indirizzi; l'identificazione e la definizione degli standard professionali per l'area/famiglia professionale di competenza nonché la definizione dei parametri per l'aggiornamento delle competenze della famiglia professionale di riferimento; la coerenza dei modelli organizzativi societari per i processi trasversali con gli indirizzi definiti.
Il Gruppo FS Italiane garantisce ai propri stakeholder una conduzione dell'impresa coerente con gli obiettivi strategici definiti. Al fine del miglior raggiungimento di tali scopi, la Holding promuove l'adozione nel Gruppo di idonei Modelli di funzionamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio. Per quanto riguarda la prevenzione dei rischi ex D.Lgs. n. 231/2001 le società del Gruppo FS Italiane adottano autonomi modelli di organizzazione, gestione e controllo, ne curano l'effettiva attuazione e aggiornamento e istituiscono un organismo di vigilanza, dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo, con il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei modelli e di curarne e/o di promuoverne l'aggiornamento. In tale ambito la Holding detta linee di indirizzo in merito a requisiti e criteri per la nomina e il funzionamento dell'organismo di vigilanza.
L'assetto organizzativo di FS S.p.A. (in termini di strutture/posizioni organizzative, missioni e responsabilità attribuite, titolarità e sedi di lavoro) e le sue variazioni sono formalizzati e divulgati tramite Disposizioni Organizzative (DOr).

In particolare:

- l'Amministratore Delegato (AD) di FS SpA sottoscrive per autorizzazione le DOr relative alle strutture/posizioni a suo primo riporto gerarchico;
- il Presidente di FS SpA sottoscrive per autorizzazione le Dor relative alla funzione Audit;
- i Responsabili a diretto riporto dell'AD e/o del Presidente congiuntamente con il Responsabile di Corporate Affairs, sottoscrivono per autorizzazione le DOr relative alle variazioni riguardanti l'articolazione sottostante di competenza.

Con tale processo è assicurato il deployment nella catena gerarchica delle responsabilità di gestione ordinaria e straordinaria della Società in capo all'Amministratore Delegato, ivi incluse le responsabilità sui temi economici, ambientali e sociali.

Per maggiori dettagli riguardo la Corporate Governance del Gruppo si rimanda alla Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari inclusa nella Relazione Finanziaria Annuale 2022.



(2-24)

La Governance della sostenibilità

Crediamo che lo sviluppo economico, l'inclusione sociale e la tutela dell'ambiente possano essere perseguiti solo attraverso una buona governance della sostenibilità. Per questo abbiamo definito e adottato un Modello di Governo della Sostenibilità della cui accountability abbiamo incaricato il più alto organo di governo interno, il CdA di FS Italiane. Dal 2016 ci siamo dotati di un Comitato di Sostenibilità (CdS) di Gruppo, con funzione di advisory board per l'AD di Gruppo (in qualità di Presidente del CdS) a garanzia dell'integrazione dei principi della sostenibilità nelle strategie di *business*.



*Con la DOr. N. 243/AD del 15 dicembre 2022 che sostituisce la CO/G n. n. 76/AD del 15 dicembre 2021, è stata aggiornata la composizione del Comitato di Sostenibilità.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

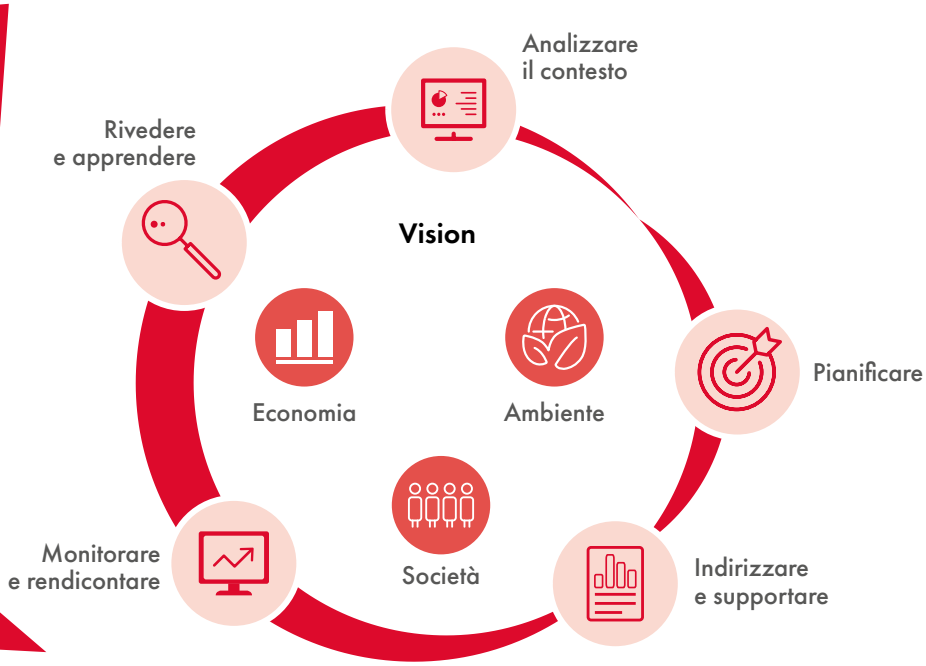
Consiglio di Amministrazione
Esamina e approva i piani strategici, industriali e finanziari, compreso il Piano Industriale, che integrano obiettivi e linee guida per promuovere un modello di business sostenibile e creare valore nel lungo periodo.
Il Consiglio è responsabile dell'approvazione del Rapporto di Sostenibilità e della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ex D.Lgs. 254/16 (DNF), previo parere preventivo del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità.

Amministratore Delegato
Presidente del Comitato di Sostenibilità, valuta e approva le proposte formulate dal CdS in merito ai temi di integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie di Gruppo, anche attraverso il dialogo con gli stakeholder, esamina e valida la bozza del Rapporto di Sostenibilità.

Chief Strategy & Sustainability
Garantisce la definizione di indirizzi, metodologie e modelli per la corretta implementazione delle politiche di sostenibilità e svolge anche il ruolo di **segreteria tecnica del Comitato di Sostenibilità**.

Comitato di Sostenibilità*
- **RFI**
- **Trenitalia**
- **Mercitalia Logistics**
- **FS Sistemi Urbani**
- **Chief Officer di FS**

Al fine di garantire il presidio delle tematiche di sostenibilità all'interno delle società operative del Gruppo, anche attraverso un corretto dimensionamento organizzativo, è proseguito nel 2022 il percorso di change management attraverso la revisione della Famiglia Professionale "Sostenibilità e Ambiente"



Per rafforzare conoscenza e commitment sul tema della sostenibilità e la sua valenza strategica per il Gruppo FS, promuovendo una crescita della cultura aziendale, è stato attivato un percorso di induction rivolto ai CdA e al management delle principali società del Gruppo.
Il percorso formativo, avviato con i CdA e teso a favorire un business model che garantisca l'equilibrio tra le componenti ESG, è distinto in 2 sessioni:

- **Entry-Level Session**, che assicura conoscenza di base sulle principali tematiche ESG;
- **Deep Dive Session**, che approfondisce specifiche tematiche per favorire l'integrazione dei principi ESG nella strategia aziendale.

È stata completata la prima sessione del percorso – Entry Level Session – che ha visto il coinvolgimento di oltre 20 CdA[35], e proseguirà nel corso del secondo semestre 2023, interessando anche il management. Il contenuto formativo rivolto a quest'ultimo, avrà l'obiettivo di diffondere i principi fondamentali della sostenibilità e dare una visione sistemica del Gruppo e del contesto esterno allargato.
Entrambi i percorsi prevedono rispettivamente l'intervento di specialisti - in qualità di speaker, di primo piano nel panorama nazionale e/o internazionale, con dimostrata seniority ed expertise - e di esperti aziendali di settore.

35. A partire da dicembre 2022, hanno partecipato all'Entry Level Session i CdA di Anas, Bluferries, Blujet, Busitalia Campania, Busitalia - Sita Nord, Busitalia Veneto, Fercredit, Ferrovie del Sud-Est, Ferservizi, Fondazione FS, FS SpA, FS Sistemi Urbani, Metropark, FSTechnology, Grandi Stazioni Rail, Italcertifer, Italferr, Infrarail, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting&Terminal, RFI, Terminali Italia e Trenitalia.

(2-12, 2-23, 2-24, 2-26, 205-1, 205-2, 205-3, 207-1, 207-2, 207-3, 403-1)

Business integrity

Promuoviamo una cultura aziendale improntata sull'integrità, l'etica, la lealtà, la correttezza, la trasparenza e il rispetto delle norme, principi determinanti per governare la complessità favorendo l'assunzione di decisioni consapevoli. Preveniamo e ci asteniamo da qualunque situazione di conflitto di interessi e ripudiamo e disincentiviamo ogni forma di corruzione, a qualunque livello praticata, sia in Italia sia all'estero. Al fine di garantire nei confronti degli stakeholder trasparenza nella gestione e nel controllo del business, abbiamo definito le migliori pratiche attraverso un solido sistema, costituito da regole, strumenti, attività, procedure e strutture organizzative, orientato a tutelare la reputazione e l'integrità del Gruppo e degli stessi stakeholder.



Sistema di controllo interno

Il Sistema di controllo interno e gestione rischi (SCIGR) è l'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative finalizzate a una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, al fine di contribuire al successo sostenibile della società. FS SpA utilizza il CoSO Report[36] quale framework di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per l'implementazione, l'analisi e la valutazione del SCIGR.
Il SCIGR si articola nei seguenti 3 livelli di controllo:

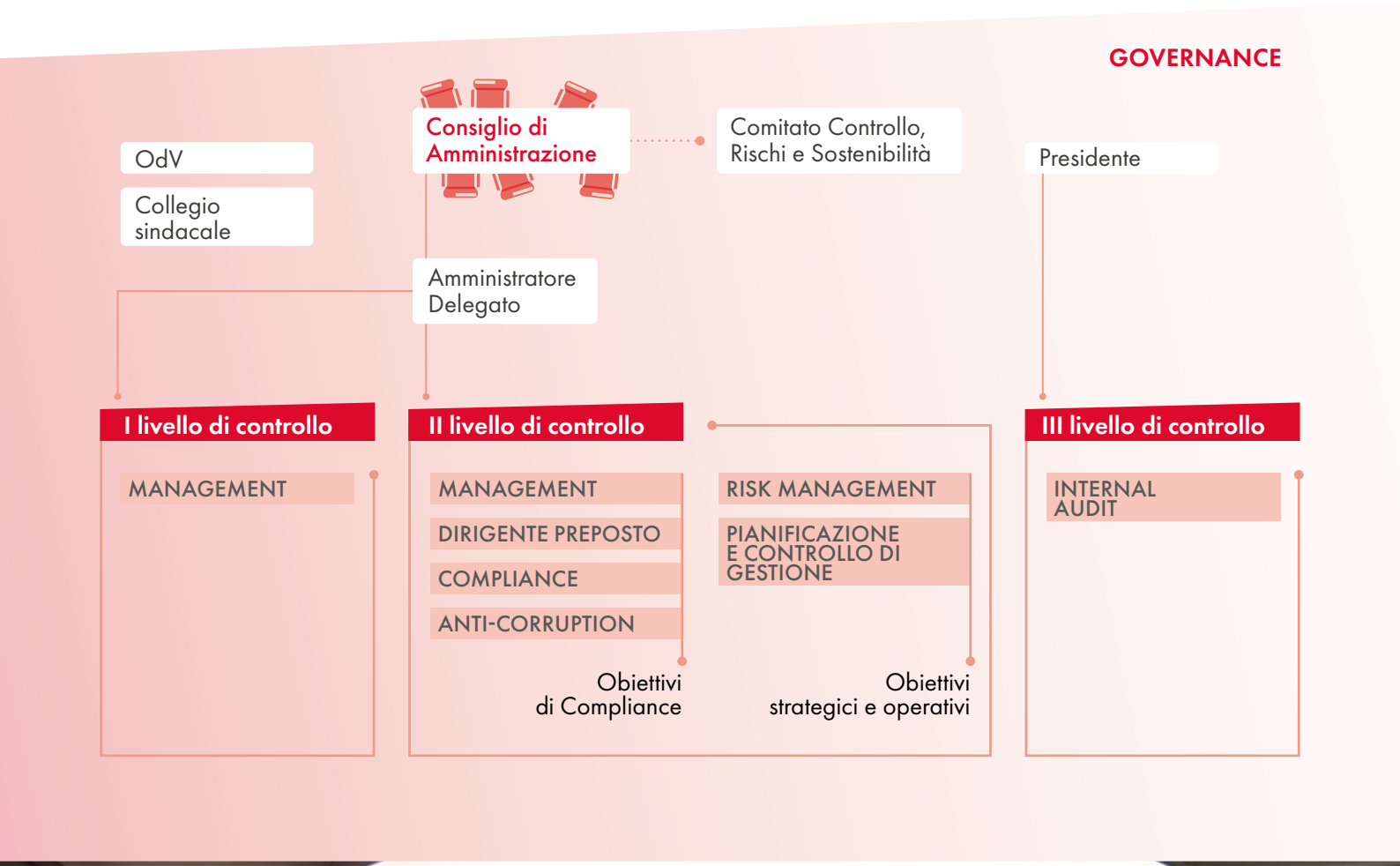
- **I livello di controllo**: diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi. Rientra in tale attività anche la verifica periodica dell'efficacia e dell'efficienza del disegno e dell'effettiva operatività dei controlli al fine di: i) accertare che agiscano in funzione degli obiettivi a essi assegnati, ii) verificare che siano adeguati rispetto a 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.

- **II livello di controllo**: volto ad assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento dei principali rischi attraverso il loro monitoraggio, nonché a monitorare l'adeguatezza e l'operatività dei controlli (posti a presidio dei principali rischi). Fornisce, inoltre, supporto al primo livello nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. È svolto dal management e da altre specifiche funzioni quali il Risk Management, la Compliance, Anti-Corruption e il Dirigente Preposto.

- **III livello di controllo**: atto a fornire assurance indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e in generale sul SCIGR nel suo complesso. È svolto da unità indipendenti, diverse da quelle operative, quali l'Internal Audit.

36. "Internal Control – Integrated Framework" pubblicato dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission".

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





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

La figura del Dirigente Preposto, istituita su base volontaria nel 2007 a seguito della esplicita richiesta dell'Azionista MEF, è diventata nel 2013 a tutti gli effetti obbligatoria ex lege, ricadendo a pieno nell'ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF, per effetto dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese (Programma EMTN Euro Medium Term Notes) in conseguenza della quale 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".
Il Dirigente Preposto è responsabile della definizione di adeguate procedure amministrativo contabili per la formazione del bilancio di esercizio e consolidato, e del rilascio, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato, delle Attestazioni circa l'adeguatezza e l'effettiva applicazione del sistema dei controlli definito.
Il Dirigente Preposto di FS SpA definisce e aggiorna il Modello di controllo sull'informativa finanziaria del Gruppo (c.d. "Modello 262") in coerenza con le previsioni del già citato articolo 154 bis del Testo Unico della Finanza e sulla base di standard di riferimento internazionali (CoSO Report "Internal Control – Integrated Framework" pubblicato dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission"). Il Modello prevede la presenza di un Dirigente Preposto nella Holding e di Dirigenti Preposti nelle principali società controllate. Il Dirigente Preposto di FS SpA definisce e monitora il Piano di attività annuale per la compliance alla L. 262/2005 del Gruppo ed emana linee guida in termini di predisposizione delle procedure amministrativo – contabili, di verifica dell'adeguatezza ed operatività delle stesse, nonché di rilascio delle Attestazioni inerenti al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria. I Dirigenti Preposti di società implementano e manutengono il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria societaria, con flussi di interscambio continui con il Dirigente Preposto di Holding. Il processo di controllo sull'informativa finanziaria prevede le seguenti fasi: definizione del perimetro delle società/processi in c.d. ambito 262; mappatura dei processi; risk & control assessment; emanazione/revisione delle procedure; autocertificazione dell'adeguatezza ed operatività dei controlli a cura dei Control Owner/Process Owner (meccanismo di Self Assessment); test indipendenti; valutazione carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle Attestazioni.

Compliance

La struttura organizzativa Compliance assicura la definizione e l'aggiornamento del Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane, individuando gli standard metodologici e i sistemi di controllo a livello di Gruppo, nonché svolge assessment periodici di Compliance delle società controllate, al fine di verificare il corretto recepimento delle policy e degli standard definiti e attivare eventuali azioni di comunicazione e formazione in materia. In coerenza con il Modello di Governance del Gruppo FS Italiane, il Responsabile della funzione Compliance supporta il *Chief Legal Officer*, quale Process Owner di Gruppo, nelle attività di indirizzo e coordinamento della famiglia professionale Legal & Compliance. In particolare, la funzione Compliance di Holding garantisce il presidio centralizzato della famiglia professionale, attraverso leve



di gestione unitaria e l'individuazione ed implementazione di modalità di integrazione, favorendo lo sviluppo e la valorizzazione di sinergie, promuovendo la massima integrazione professionale e presidiando in maniera unitaria ed omogenea lo sviluppo delle competenze e conoscenze, anche attraverso la condivisione dei modelli di lavoro e delle esperienze e l'ordinata compartecipazione al know-how disponibile nel Gruppo.
Inoltre, la struttura organizzativa Compliance monitora la normativa e le best practices nazionali e internazionali a cui il sistema delle regole aziendali e di Gruppo deve essere conforme, assicurando e fornendo alle strutture interessate il necessario supporto per la definizione delle azioni da adottare per garantire la conformità alle nuove disposizioni; verifica l'allineamento delle norme organizzative interne per gli eventuali adeguamenti; assicura il supporto specialistico, in coordinamento con le altre competenti strutture aziendali, rispetto all'implementazione e gestione dei modelli di controllo interno e dei programmi di compliance relativi all'Anti-Bribery&Corruption management system e all'Antitrust Compliance Program delle società del Gruppo; assicura, attraverso il coordinamento del Team 231, l'aggiornamento del Modello 231 di FS Italiane SpA,in relazione all'evoluzione della normativa di riferimento e a modifiche organizzative e di processo intervenute, garantendo il monitoraggio dell'andamento delle eventuali azioni correttive; supporta altresì i processi decisionali di business mediante l'analisi dei profili di business & trade compliance relativamente ad iniziative di sviluppo commerciale all'estero (business partners, consulenti e promotori commerciali), operazioni di M&A, sponsorizzazioni, ed altre iniziative strategiche.





Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane

Tale Modello **presidia il rischio di incorrere in violazioni** di norme nazionali o internazionali, ovvero di autoregolamentazione che, oltre a poter procurare danni alla reputazione delle società e del Gruppo, possono comportare sanzioni, comminate da autorità giudiziarie o amministrative, nazionali, estere o sovranazionali, anche con misure restrittive e interdittive, **stimolando l'attivazione dei presidi organizzativi specifici** volti a identificare, valutare, mitigare e monitorare i rischi di compliance nonché intercettare in via preventiva i comportamenti che possono violare le prescrizioni di autoregolamentazione e eteroregolamentazione, al fine di assicurare il rigoroso rispetto delle stesse nonché di **promuovere una cultura aziendale improntata a principi di integrità, etica, lealtà, correttezza e rispetto sostanziale delle norme.**

In coerenza con le soluzioni organizzative adottate dalle altre funzioni di controllo di secondo e terzo livello che compongono il più generale SCIGR è previsto un Modello di Compliance di Gruppo "decentrato", che vede nella Holding, la presenza di una struttura Compliance quale Responsabile Funzionale di Gruppo e di strutture/presidi di Compliance nelle società controllate.

Tale articolazione organizzativa consente un'adeguata specializzazione per tipologia di business, di valorizzare la vicinanza alle unità di business nonché di valorizzare le specificità organizzative e operative delle singole società, garantendo al contempo la definizione e l'adozione di un Modello unico di Governance della Compliance, omogeneo a livello di Gruppo.

Tale Modello di Compliance viene recepito nel proprio sistema normativo interno dalle società del Gruppo, che provvedono allo scopo a declinarne i contenuti nella rispettiva realtà aziendale. Le strutture/presidi di Compliance delle società controllate del Gruppo, sulla base delle proprie specificità organizzative e di business, nonché della complessità operativa delle attività, assicurano l'applicazione di metodologie e modalità operative coerenti con quelle rappresentate nell'ambito del Modello di Compliance di Gruppo.

A tal fine, la struttura organizzativa Compliance garantisce il supporto specialistico e metodologico alle strutture/presidi di Compliance delle società controllate su temi relativi alla implementazione del Modello di Compliance di Gruppo.



Antitrust Compliance Program

Il Gruppo FS Italiane ha definito la revisione degli strumenti interni di compliance antitrust, volta a implementare ulteriormente i presìdi di prevenzione in materia antitrust e ad ampliare la diffusione della cultura della concorrenza all'interno delle società del Gruppo e tra tutto il personale. Tale processo ha portato all'adozione di un **Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS Italiane** (il "Programma"), la cui fase attuativa si è conclusa con l'emanazione della **Policy Antitrust del Gruppo FS Italiane**, di cui alla Disposizione di Gruppo n. 274/AD del 3 ottobre 2019. Il documento istituisce, tra l'altro, l'**Organismo Responsabile dell'esecuzione del Programma**, composto dal responsabile della struttura Compliance (Legal Affairs) e dal responsabile della struttura Affari Regolatori e Antitrust (Corporate Affairs), cui è demandato il compito di curare l'aggiornamento del Programma stesso e monitorarne l'implementazione, d'intesa con i Referenti Antitrust delle singole società del Gruppo.

L'Organismo Responsabile è inoltre tenuto a informare annualmente il vertice aziendale delle attività svolte in materia di compliance antitrust – nel rispetto dei principi di autonomia decisionale, separatezza e trasparenza a cui aderisce il Gruppo, con particolare riguardo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale – **mediante la predisposizione di una apposita relazione**, contenente evidenza di:

- eventuali segnalazioni ricevute e delle misure conseguentemente adottate;
- attività di informazione e formazione eseguite, sia tramite training online, sia tramite corsi di formazione in aula, e dei risultati ottenuti all'esito delle fasi di verifica dei training online;
- assessment e delle verifiche eventualmente svolti, dei risultati emersi e delle misure adottate per rimediare alle criticità eventualmente rilevate;
- attività pianificate per l'anno successivo per la corretta ed efficiente attuazione del Programma.

Ad integrazione degli strumenti di Compliance Antitrust di Gruppo e in linea con quanto previsto dal framework generale del Programma, le maggiori società del Gruppo si stanno dotando di strumenti di compliance specifici, quale ulteriore presidio di prevenzione dei rischi antitrust legati alle peculiarità del proprio business. Tali, ulteriori strumenti di compliance individuano le aree di maggiore attenzione per ciascuna società, declinando le regole di comportamento da adottare per garantire il rispetto e la tutela della concorrenza nei loro specifici ambiti di attività.

Anti-Corruption

Tra i presidi di "secondo livello" del SCIGR, la struttura organizzativa Anti-Corruption, collocata in ambito Security & Risk di FS SpA, assicura la definizione e il monitoraggio sull'attuazione di strategie, indirizzi e politiche di Gruppo in materia di contrasto alla corruzione, anche attraverso la progettazione, l'implementazione e il governo del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione (Framework Anticorruzione), il relativo monitoraggio integrato e il reporting agli organi di governance e controllo di Gruppo. Inoltre, assicura l'indirizzo e il coordinamento delle funzioni che compongono la relativa famiglia professionale.
In base alle Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione ogni società del Gruppo FS deve dotarsi di una funzione anticorruzione connotata da autonomia e indipendenza operativa e sinergica con altre funzioni di controllo societarie. Al fine di verificare la conformità dell'operato dei presidi anticorruzione del Gruppo rispetto alla mission attribuita e al quadro normativo aziendale di riferimento nonché l'applicazione delle metodologie definite dalla Holding, è svolta un'attività periodica di Internal Quality Review.

Risk Management

Nell'ambito del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, la struttura organizzativa Risk Management & Climate Resilience, collocata in ambito Security & Risk di FS SpA, assicura il coordinamento del processo di gestione del rischio di Gruppo, attraverso la progettazione, l'implementazione ed il governo del sistema di gestione dei rischi aziendali (Framework di Risk Management o Framework[37]), il relativo monitoraggio integrato ed il reporting agli organi di governance e di controllo, nonché coordinando metodologicamente le funzioni ed i presidi di Risk Management delle Società del Gruppo.

Il Framework di Risk Management del Gruppo FS Italiane definisce ambiti, responsabilità, metodologie e strumenti per una gestione efficace del processo di identificazione, valutazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali attuali e prospettici a supporto delle decisioni di business in un'ottica risk based. L'adozione di un Framework unico a livello di Gruppo consente, tra l'altro, di:

- definire il perimetro di applicazione del processo di risk management, individuando gli ambiti di azione e i processi decisionali in cui tale processo è declinato;
- individuare strumenti e modelli di valutazione e gestione dei rischi univoci e coerenti a livello di Gruppo, definendo le responsabilità di gestione e utilizzo degli stessi tra la Holding e le società, in base alla tipologia di attività e all'ambito di azione in cui tali attività sono svolte;
- assicurare modalità di interpretazione, analisi e rappresentazione dei risultati delle attività di risk management comuni;
- promuovere la diffusione di una cultura aziendale maggiormente orientata alla gestione dei rischi
- favorire la crescita della famiglia professionale, attraverso la diffusione di un "linguaggio" comune e l'adozione di percorsi finalizzati a garantire lo sviluppo delle competenze e della professionalità delle risorse coinvolte nel processo di risk management.

La risk governance, in coerenza con il modello di governance del Gruppo FS, prevede una chiara distinzione tra il ruolo della funzione Risk Management di Holding, che assicura la definizione ed il monitoraggio attuativo di strategie, indirizzi e politiche di Gruppo, e quello di funzioni/presidi delle Società del Gruppo che, attuando strategie, indirizzi e politiche definiti da Holding, assicurano l'esecuzione del modello operativo, presidiando i rischi di business ed operativi. Le Società Capogruppo di Settore, inoltre, coordinano e verificano l'attuazione del Framework nell'ambito del Settore (o Polo) di riferimento. La struttura organizzativa Risk Management & Climate Resilience assicura l'implementazione, il governo metodologico e il monitoraggio del Framework di Gruppo per la gestione e misurazione del complesso dei rischi aziendali in una logica di Enterprise Risk Management; cura il coordinamento del processo di Risk Management del Gruppo, assicurando, per FS SpA, la definizione del profilo di rischio e le attività di identificazione, analisi, misurazione, valutazione e monitoraggio continuo dei rischi e assicurando alle società controllate il supporto metodologico; assicura l'integrazione del Framework di risk management con i processi di pianificazione strategica e programmazione operativa del Gruppo; assicura il presidio del framework di Project e Portfolio Risk Management a supporto della valutazione, in termini di tempi e costi, dei rischi relativi agli investimenti infrastrutturali nazionali e ai progetti internazionali intrapresi dal Gruppo, con riferimento anche ai progetti previsti nel Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR); assicura, d'intesa con le competenti strutture aziendali e di Gruppo, il governo e l'implementazione del framework di Gruppo in materia di climate resilience a supporto dei Piani di Transizione e Adatta-

37. Il Framework di Risk Management di Gruppo, ispirato ai requisiti previsti dal Codice di Corporate Governance applicato dalle Società quotate e coerente con le best practices nazionali ed internazionali (tra cui il "COSO Enterprise Risk Management Framework – Integrating with Strategy and Performance" e la norma UNI ISO 31000:2018 "Gestione del rischio - Principi e linee guida")

mento ai cambiamenti climatici attraverso la definizione di indirizzi, linee guida, metodologie, scenari di rischio e lo sviluppo di collaborazioni strategiche per l'attuazione di opportune sinergie e la promozione e partecipazione a progetti/network nazionali e internazionali.
Nell'ambito del più ampio Framework di Risk Management, il processo di Risk Assessment, secondo la metodologia definita a livello di Holding e coerente con i principali standard internazionali e best practice di mercato (es: Norma UNI ISO 31000:2018 *Gestione del rischio - Principi e linee guida*), è finalizzato a identificare e valutare i principali rischi che i Risk Owner percepiscono come rilevanti per il raggiungimento degli obiettivi aziendali anche in una logica ESG (Environmental, Social and Corporate Governance).
Il metodo adottato per lo svolgimento del Risk Assessment è il Risk & Control Self Assessment (RCSA), caratterizzato dalla partecipazione attiva dei Risk Owner nell'identificazione e valutazione dei rischi connessi alle loro attività, dei controlli posti a presidio nell'ambito del Sistema di Controllo Interno nonché nell'individuazione di eventuali proposte di azioni migliorative a contenimento dei rischi.

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

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

- **Strategy &Sustainability**, in un'ottica di generazione di valore - economico, ambientale e sociale - per tutti gli stakeholder, assicura la definizione delle strategie di Gruppo, il posizionamento strategico e le linee di sviluppo dei business del Gruppo, a livello nazionale e internazionale;

- **Administration, Finance & Control**, garantisce il presidio del processo di pianificazione, in coerenza con gli indirizzi strategici e gli obiettivi definiti da Strategy & Sustainability, e di budget e controllo, e assicura la definizione delle politiche finanziarie, di bilancio, in materia fiscale e di Merger & Acquisition.

Internal Audit

L'Internal Audit svolge un'attività indipendente e obiettiva di assurance e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione. Ha il compito di: i) verificare l'operatività e l'adeguatezza del SCIGR sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e di fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia; ii) fornire supporto specialistico al management in materia di SCIGR al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della governance e del risk management.
L'assetto organizzativo e di funzionamento dell'Internal Audit nel Gruppo prevede:

- la presenza della funzione Internal Audit nella Holding FS SpA e – di norma - nelle società controllate dirette. Per le altre società controllate del Gruppo, italiane ed estere, la funzione Internal Audit della controllata diretta di FS SpA, congiuntamente con la rispettiva funzione della Holding di Settore, valuta l'istituzione della funzione nella società sua controllata, diretta o indiretta, tenendo conto: i) delle specificità e dei rispettivi profili di rischio, ii) dei criteri di efficienza, fermo restando l'obiettivo dell'efficace presidio del proprio SCIGR;

- un ruolo di indirizzo, coordinamento e controllo attuativo, da un punto di vista metodologico – da parte della funzione Internal Audit di FS SpA - delle funzioni Internal Audit di tutte le società del Gruppo anche attraverso: i) la definizione e l'aggiornamento di indirizzi, modelli di funzionamento, metodologie di audit e monitoraggio/controllo della loro corretta applicazione; ii) la gestione della famiglia professionale dell'Internal Audit, in qualità di Process Owner di Gruppo, ivi inclusa la valutazione dei candidati a Responsabili delle funzioni Internal Audit delle società controllate.

Le funzioni Internal Audit[38] dipendono gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione, il cui Presidente garantisce il raccordo tra le funzioni Internal Audit e l'organo

38. Oltre a Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società dotate di una funzione di Internal Audit sono: Trenitalia, RFI, Ferservizi, Italferr, Busitalia - Sita Nord, Fercredit, FS Sistemi Urbani, Grandi Stazioni Immobiliare, Italcertifer, Ferrovie del Sud Est, Mercitalia Logistics, FSTechnology, ANAS e FS International.

amministrativo. Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (ove istituito), di concerto con il Presidente del Consiglio di Amministrazione, monitora l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza delle funzioni Internal Audit.
Le funzioni Internal Audit supportano operativamente l'Organismo di Vigilanza delle relative società nello svolgimento delle attività di vigilanza.
Sono oggetto di Internal Audit tutte le funzioni, unità, processi e/o sottoprocessi, sistemi informatici aziendali, con riferimento ai rischi e conseguenti obiettivi di:

- efficacia ed efficienza dei processi aziendali;
- affidabilità dell'informativa finanziaria;
- rispetto delle leggi, regolamenti, statuto sociale e normative applicabili;
- salvaguardia del patrimonio sociale.

Nel rispetto degli standard internazionali[39] per la pratica professionale dell'Internal Audit, le finalità, i poteri e le responsabilità dell'Internal Audit sono stati formalmente definiti nel *Modello di Governance Internal Audit*, cosiddetto *Audit Charter*. Tale documento definisce chiaramente gli ambiti, il perimetro, le macro-modalità operative e i flussi informativi (in particolare con il Vertice e gli Organi di controllo/vigilanza).

Controlli esterni

- **Società di Revisione legale dei conti**: la revisione legale dei conti della Holding e delle società da questa controllate è stata affidata, a partire dall'esercizio 2014, a KPMG SpA;
- **controllo della Corte dei Conti**: la Corte dei Conti esercita un controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA, avvalendosi di un magistrato delegato che presenzia alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale.

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

La Disposizione di Gruppo n.306/P/AD del 20 luglio 2022, che ha sostituito le precedenti in materia a partire dal 2002, prevede che le società del Gruppo FS Italiane adottino e garantiscano l'efficace attuazione di Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001, istituiscano (i) un Organismo dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo con il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei Modelli e di curarne e/o proporne l'aggiornamento e (ii) canali di segnalazione in conformità alla normativa applicabile e alla normativa interna in materia di Gestione delle Segnalazioni.
La citata DdG prevede che gli Organismi di Vigilanza abbiano, di norma, forma collegiale[40] e siano composti: (i) da almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali - in possesso di specifiche competenze sul D.Lgs. n. 231/2001 - viene altresì nominato Presidente, e (ii) dal responsabile della funzione aziendale Internal Auditing 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.
Qualora l'OdV si componga esclusivamente di membri esterni, il medesimo Organismo di Vigilanza, al fine di favorire l'integrazione e la sinergia tra gli attori del sistema di controllo interno, con propria delibera stabilisce se (i) il responsabile della funzione aziendale internal auditing in carica partecipa stabilmente come uditore alle riunioni dello stesso con funzioni consultive e di supporto, ovvero se (ii) il predetto responsabile viene di volta in volta convocato dall'Organismo di Vigilanza per partecipare a singole riunioni o alla trattazione di specifici argomenti, sempre con funzioni consultive e di supporto.
Al fine di garantire l'indipendenza degli organismi, i loro componenti non possono avere incarichi analoghi presso società controllate o controllanti né essere legati da interessi o rapporti economici rilevanti alla società[41], nei tre anni precedenti la nomina, o alle controllate o controllanti.
FS Italiane S.p.A. si è dotata, sin dal 2003, di un proprio

39. Gli Standard internazionali dell'Internal Audit hanno lo scopo di: 1. Promuovere l'aderenza agli elementi vincolanti dell'International Professional Practices Framework; 2. Fornire un quadro di riferimento per lo svolgimento e lo sviluppo di una vasta gamma di servizi di internal audit a valore aggiunto; 3. Definire i parametri per la valutazione della prestazione dell'internal audit; 4. Promuovere il miglioramento dei processi e delle attività dell'organizzazione.
40. La Disposizione di Gruppo n. 306/P/AD del 20 luglio 2022 prevede che le società del Gruppo caratterizzate da minore complessità organizzativa e/o dimensionale possano istituire un Organismo monocratico, composto da un soggetto esterno al Gruppo dotato di alte e specifiche competenze nella materia.
41. Salvo che per l'espletamento di funzioni di audit e/o di membro del Collegio Sindacale.

Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 (in breve "Modello 231") progressivamente aggiornato nella prospettiva del miglioramento continuo, da ultimo, in data 26 ottobre 2022 (vedi box sottostante).
FS Italiane S.p.A. ha istituito un team interfunzionale "Team 23[42]" , coordinato dalla funzione Compliance, a cui ha attribuito, tra l'altro, il compito di avviare, d'iniziativa o su raccomandazione dell'Organismo di Vigilanza, le attività di aggiornamento del Modello 231 della società, istruire, previo esame dell'Organismo di Vigilanza, proposte di aggiornamento dello stesso e garantire un flusso informativo periodico verso l'Organismo di Vigilanza.
Il Modello 231, è disponibile, anche in lingua inglese, sulla intranet aziendale ed è presente, nella sua Parte Generale, sulla pagina "Etica, Compliance e Integrità" del sito web istituzionale che ospita il Codice Etico, la Policy Anticorruzione, il Modello 231, l'ABC system, il Programma di Compliance Antitrust, il Modello di Compliance e la gestione delle segnalazioni - whistleblowing, ed è oggetto di periodiche iniziative di formazione.

Aggiornamento del Modello 231 di FS Italiane SpA

Il 26 ottobre 2022 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane SpA ha approvato l'ultimo aggiornamento del Modello 231, che vede ampliate/aggiornate le fattispecie di reato applicabili in considerazione delle novità normative intercorse, nonché riflesse le principali variazioni organizzative e di governance che hanno interessato la Società.
Le attività di aggiornamento sono state articolate in diverse fasi, di seguito illustrate:

- analisi delle attività aziendali di potenziale rilevanza ex D.lgs. n. 231/2001, individuazione di ipotetiche modalità di commissione dei reati e contestuale identificazione dei processi in cui è configurabile il rischio di realizzazione degli illeciti;

- mappatura dei rischi-reato (risk assessment), diretta ad individuare nel dettaglio i comportamenti e le attività a rischio da cui potrebbe discendere la responsabilità amministrativa ex D.lgs. n. 231/2001, con identificazione, per ciascun rischio-reato, delle attività sensibili/processi strumentali correlabili e delle strutture aziendali responsabili delle attività operative che presidiano tali attività.

Attività di Gap analysis del sistema di controllo interno tramite (i) l'analisi del disegno del sistema di controlli esistenti ("as is") a presidio delle aree/attività a rischio identificate, (ii) la comparazione del sistema di controllo esistente rispetto ai requisiti identificati nella metodologia applicata e nelle Linee Guida/Best Practices di riferimento e la contestuale valutazione di adeguatezza degli stessi, e (iii) la definizione di un piano di azioni implementabili per ulteriore rafforzamento del sistema di controllo interno in ottica di miglioramento continuo.

42. La composizione e i compiti del Team 231 sono stati da ultimo aggiornati con DOr n. 242/LEG-COA del 13 dicembre 2022

Trasparenza fiscale

La governance fiscale vede il conivolgimento diretto del Consiglio di amministrazione della Holding. Nella seduta consiliare del 16 aprile 2019 il CdA ha emanato la Strategia Fiscale di Ferrovie dello Stato Italiane e del Gruppo, quale elemento cardine del più ampio sistema di controllo del rischio fiscale di FS, il c.d. *Tax Control Framework* o TCF. Tale documento individua gli obiettivi di FS e del Gruppo nella gestione della variabile fiscale, definisce i parametri di gestione del rischio e declina, altresì, le regole di condotta da seguire.
In particolare, con riguardo alla gestione del rischio fiscale, il CdA riconosce il proprio ruolo di indirizzo e lo esercita attraverso il governo del Tax Control Framework che prevede l'attribuzione di ruoli e responsabilità a tutti i livelli aziendali. Il TCF individua le figure chiave del processo di gestione e controllo del rischio fiscale nel Tax Director di Gruppo, incardinato nella struttura Administration, Finance & Control, nel Responsabile Fiscale delle società del Gruppo FS dotate di un sistema di controllo del Rischio Fiscale, nel Tax Compliance Manager di Holding e nel Tax Compliance Manager di società.
Nell'ambito del più ampio Tax Control Framework, il *Modello di Controllo Interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*[43] (di seguito, il *Modello di controllo dei rischi fiscali* o Modello), che è costruito in logica di piena ed efficiente integrazione con quello del Dirigente Preposto di Gruppo (Modello 262), individua i presidi e i controlli da adottare per la rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali insiti nei processi aziendali, definendo, quindi, le modalità di gestione del processo di controllo:

i. la mappatura e la misurazione dei rischi fiscali connessi ai processi aziendali;
ii. l'individuazione delle procedure aventi a oggetto i processi aziendali che abbiano ricadute fiscali;
iii. la descrizione dei controlli a presidio del rischio fiscale e l'attribuzione di ruoli e responsabilità connesse;
iv. la previsione di efficaci procedure di monitoraggio che consentano l'individuazione di eventuali carenze o errori nel suo funzionamento e la conseguente attivazione delle necessarie azioni correttive;
v. la previsione di efficaci procedure volte all'aggiornamento del Modello in conseguenza di cambiamenti che riguardano l'impresa o il quadro normativo di riferimento;
vi. l'annuale rendicontazione agli organi di gestione.

Le procedure e i controlli previsti dal Modello attengono a tutti i processi aziendali in cui è presente un rischio fiscale e attribuiscono le responsabilità circa il rispetto della normativa tributaria in capo a tutti i dipendenti coinvolti nelle attività di cui si compone il processo.
L'effettivo funzionamento del Tax Control Framework richiede, pertanto, la diffusione e la promozione di una cultura del rischio fiscale a tutti i livelli aziendali e, altresì, una adeguata conoscenza delle regole e dei principi del sistema di controllo del rischio fiscale. A tal fine, è stata creata nella Intranet aziendale un'apposita sezione dedicata all'adempimento collaborativo che accoglie la descrizione del regime, la normativa e la prassi di riferimento, i documenti cardine del TCF, i corsi di formazione organizzati in materia fiscale e il relativo materiale di supporto.
Il Tax Control Framework, attraverso i presidi in precedenza elencati e applicati a tutti i livelli aziendali, contribuisce a ridurre la dispersione di valore in termini economici che si genererebbe in caso di errata applicazione della normativa tributaria a titolo di maggiore imposta, sanzioni e interessi - oneri che rappresentano un danno economico e ancor più reputazionale.

FS, sensibile all'esigenza di garantire la promozione di una cultura aziendale improntata a principi di onestà, correttezza e rispetto della normativa tributaria e consapevole dell'importanza di assicurare una adeguata gestione del rischio fiscale insito nei processi aziendali, a tutela della propria posizione e immagine, ha aderito, unitamente alle società controllate Trenitalia S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., al regime di adempimento collaborativo di cui al D.Lgs. n. 128/2015. Tale regime è volto a promuovere una nuova forma di comunicazione e di cooperazione rafforzata, all'insegna della certezza del diritto e della semplificazione dei rapporti con il fisco, tra l'amministrazione finanziaria e i contribuenti dotati di un efficace sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo del rischio fiscale, inteso come "rischio di operare in violazione di norme di natura tributaria ovvero in contrasto con i principi o con le finalità dell'ordinamento". Con la Cooperative Compliance FS ha, dunque, instaurato un dialogo costante con l'Agenzia delle entrate al fine di pervenire, prima della presentazione delle dichiarazioni fiscali o dell'assolvimento di altri obblighi tributari, a una comune valutazione delle fattispecie suscettibili di generare rischi, così da risolvere anticipatamente potenziali controversie fiscali.

43. Il Modello di controllo dei rischi fiscali è adottato e implementato, con le necessarie specifiche, da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Trenitalia S.p.A. che, unitamente a FS, hanno aderito alla Cooperative Compliance. Tuttavia, Holding, valuta l'opportunità di applicare il Modello, quale strumento privilegiato di controllo e gestione del rischio fiscale, ad altre Società del Gruppo, indipendentemente dalla loro adesione al regime di adempimento collaborativo.


Invoice

Sistemi di Gestione certificati

Continua l'impegno di Ferrovie dello Stato Italiane e delle principali società del Gruppo nell'attuazione, certificazione e mantenimento dei propri Sistemi di Gestione adottati volontariamente, con l'obiettivo di continuare a migliorare le prestazioni del Gruppo[44], utilizzando inoltre tali strumenti per rafforzare il SCIGR nelle sue componenti "ambientale" e "salute e sicurezza sul lavoro".

	QUALITÀ	AMBIENTE	SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE		✓	✓
RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
TRENITALIA – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
ITALFERR – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
BUSITALIA – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
FERSERVIZI – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
MERCITALIA LOGISTICS – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
SISTEMI URBANI – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE		✓	
FERROVIE DEL SUD EST – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓		✓
Anas – GRUPPO FS ITALIANE	✓		

44. Per maggiori informazioni relativamente alle certificazioni e al perimetro di certificazione dei Sistemi di Gestione delle società operative del Gruppo, si rimanda alla tabella conclusiva della sezione *Schede societarie*, in allegato al Rapporto.

CONTROLLO E PREVENZIONE DELLE INFEZIONI A BORDO DEI NOSTRI TRENI E NEI LUOGHI DI AGGREGAZIONE

Rinnovata la **Biosafety Trust Certification di Trenitalia**, la prima impresa ferroviaria al mondo a ottenere la certificazione secondo lo schema certificativo sviluppato dal RINA che riconosce le best practice adottate in materia di prevenzione e controllo delle infezioni nei luoghi di aggregazione gestiti dalla Società e a bordo dei veicoli ferroviari e negli impianti al fine di garantire i più alti livelli di sicurezza ai viaggiatori, ai dipendenti e ai propri fornitori. Nonostante la cessazione, nel corso dell'anno, dello stato di emergenza sanitaria legata alla presenza della pandemia da virus SARS-CoV-2, il Sistema di gestione della prevenzione e controllo delle infezioni è mantenuto attivo come valido strumento per la minimizzazione del rischio infezione diretta e indiretta da numerosi virus e batteri e per soddisfare le esigenze della collettività.
Il sistema di gestione per la prevenzione e la riduzione dei rischi adottato dalla società, integrato con i Sistemi di Gestione Ambientale, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro e Qualità, prevede infatti il coinvolgimento periodico di un Team interdisciplinare al fine di individuare i possibili agenti infettanti che possono essere presenti negli ambienti di vita e di lavoro, valutarne il rischio infettivo e definire, quindi, le azioni mirate alla loro eliminazione o alla mitigazione.

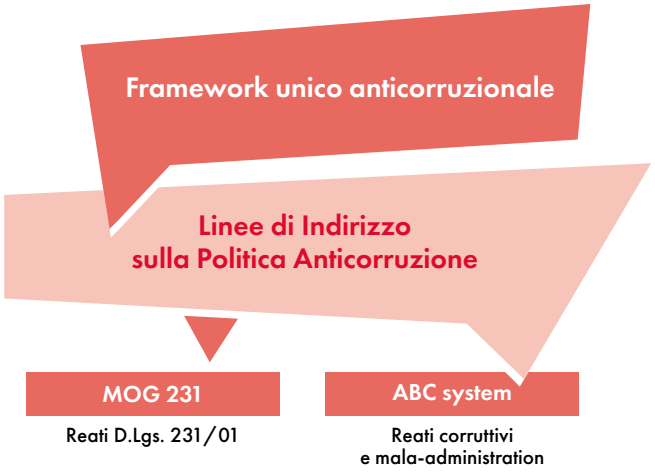


ABC System

Il Gruppo FS Italiane nella conduzione del business si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica e dello zero tolerance for corruption: l'adozione del Codice Etico di Gruppo e del Modello 231, e l'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite, il cui decimo principio impegna le imprese "a contrastare la corruzione in ogni sua forma", sono prova dell'impegno verso un agire aziendale improntato sui suddetti principi.
A ulteriore consolidamento di tale impegno, dal 2017 la Capogruppo si è dotata, su base volontaria di **uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi, il c.d. Framework Anticorruzione**, articolato su due modelli di gestione e controllo:

- **il Modello 231**, per le fattispecie penali di corruzione poste in essere nell'interesse o a vantaggio dell'ente;
- **l'Anti Bribery&Corruption management system ("ABC system")**, predisposto in attuazione delle *Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione* che costituiscono anch'esse parte integrante del Framework e che contengono i criteri direttivi per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA.

L'ABC system rafforza i presidi anticorruzione aziendali prendendo in considerazione sia le ipotesi di reati corruttivi che quelle di mala-administration, cioè tutti i casi di deviazione da regole, anche interne, che comportano una violazione dei predetti principi di integrità, etica e legalità.
Le società controllate, direttamente e indirettamente, da FS SpA adottano il Framework adeguandolo alle specificità organizzative e di business, nel rispetto comunque degli obblighi normativi applicabili.
Con l'obiettivo di garantire un sistema di regole e presidi di prevenzione uniforme all'interno del Gruppo FS, a luglio 2022 è stata approvata dal CdA di FS SpA la **Policy Anticorruzione** del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (la "Policy Anticorruzione"). La Policy Anticorruzione si applica ed è obbligatoria anche per i terzi che intrattengono con le società del Gruppo FS rapporti professionali e/o d'affari ed è pubblicata - anche in lingua inglese - sul sito internet e intranet delle società.
Nel corso del 2022 sono state inoltre aggiornate la "clausola d'integrità" dei format contrattuali di FS SpA nonché gli standard dei contratti di lavoro e il disclaimer dei documenti organizzativi di Gruppo, al fine di assicurare la piena conoscibilità della Policy Anticorruzione, all'interno e all'esterno della Società, e di imporne l'osservanza da parte di tutti i destinatari.
La Policy Anticorruzione contiene principi di controllo trasversali e principi di comportamento per 14 aree sensibili demandando ai singoli modelli anticorruzione aziendali l'adozione e la gestione delle misure a presidio dei processi specifici societari, avendo riguardo al contesto normativo, giuridico ed operativo di riferimento.



In coerenza con tale impostazione, gli **ABC system individuano gli strumenti di prevenzione, di controllo e organizzativi** per far fronte ai rischi specifici e ai processi caratteristici delle singole società. In particolare, l'ABC system di FS SpA si incentra sui processi relativi alle aree: *Acquisti e Appalti, Conferimento di incarichi di consulenza, Iniziative di sviluppo del business nei mercati internazionali, Quote associative, sponsorizzazioni, co-marketing, erogazioni liberali e omaggi* e *Risorse Umane*, ritenute dalla normativa e dalle best practices di riferimento come maggiormente esposte al rischio di corruzione.
L'analisi delle predette aree è condotta attraverso la definizione e il monitoraggio di Key Performance Indicators (KPI, standard di comportamento) e Key Risk Indicators (KRI, indicatori di possibili anomalie).
Gli standard di comportamento dell'ABC system sono recepiti nelle disposizioni aziendali così da rendere più immediata l'individuazione delle regole comportamentali da rispettare nello svolgimento delle attività ed agevolarne quindi l'applicazione.
Tale set di strumenti è stato definito nel corso del 2022 anche per le ulteriori aree sensibili **Rapporti con la Pubblica Amministrazione e con Enti Privati rilevanti** e **Rapporti con Soggetti Privati** - individuate sulla base dell'analisi integrata degli input a disposizione della struttura Anti-Corruption e verranno pubblicati con il prossimo aggiornamento dell'ABC system di FS SpA.

La Società Anas SpA nel dicembre 2021 ha ottenuto la certificazione di conformità del sistema di gestione anticorruzione allo standard internazionale UNI ISO 37001:2016, convalidato nel 2022 all'esito della prima sorveglianza.
L'ABC system si chiude con un **cronoprogramma** in cui sono individuate le attività finalizzate all'attuazione delle previsioni del documento e i relativi attori, nonché la tempistica di realizzazione: il cronoprogramma, **che costituisce parte integrante dell'ABC system ed è aggiornato** su base annuale, rappresenta l'impegno dell'Azienda al **perseguimento di una politica anticorruzione che sia realmente efficace e non si traduca in un mero adempimento di compliance.**

Nel 2021 si è conclusa in FS SpA la prima campagna di **Risk Assessment Anti Bribery&Corruption**, con l'obiettivo di individuare ambiti di arricchimento dell'ABC system (ad es. ulteriori aree di rischio per le quali prevedere strumenti di prevenzione specifici).
L'attività di Risk Assessment Anti Bribery&Corruption è stata svolta secondo la metodologia del **Control Risk Self Assessment** e ha coinvolto il management di tutte le strutture di primo riporto dell'AD/Presidente nell'analisi dei processi di competenza sotto il profilo della rischiosità «inerente» e nella valutazione dei controlli esistenti ai fini della stima del rischio c.d. «residuo». Tale metodologia si ispira ai principi di riferimento ISO in materia (31001) ed è stata elaborata con il supporto della struttura di risk management di FS SpA.
Le novità organizzative e di governance intervenute in FS a partire dalla metà del 2021 e in tutto il 2022 rendono necessario un aggiornamento del Risk Assessment. Nelle more, ad esito dell'analisi integrata dell'insieme degli input a disposizione della struttura Anti-Corruption raccolti tra il 2021 e il 2022, sono state individuate le ulteriori aree **Rapporti con la Pubblica Amministrazione e con Enti Privati rilevanti** e **Rapporti con Soggetti Privati**, per le quali sono stati predisposti specifici standard di comportamento e indicatori di possibili anomalie che arricchiranno la prossima edizione dell'ABC system di FS SpA.



Altri strumenti normativi a presidio dei processi a rischio corruzione

Nel corso del 2022, FS SpA ha, inoltre, rafforzato i presidi in materia di corruzione mediante l'emissione di strumenti normativi specifici.

NEW UPDATE Emissione e revisione di strumenti normativi a presidio di alcuni processi a rischio corruzione

- NEW Linee Guida per la **gestione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione** e con **Enti privati rilevanti**
- UPDATE Policy sull'utilizzo corretto e sicuro delle **Risorse Digitali**
- NEW **Policy Anticorruzione** del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
- UPDATE Procedura **partecipazione alle iniziative di gara nazionali e internazionali** del Gruppo
- UPDATE **Comitato Sponsorizzazioni e Partnership**
- UPDATE Procedura per la gestione di **Sponsorizzazioni, Partnership, Iniziative di Co-Marketing**
- UPDATE **Modello di Governance** del Gruppo in materia di **affidamento di consulenze e prestazioni professionali equiparate** e relativo monitoraggio
- UPDATE Procedura in materia di **Recruiting di Ruoli Critici**
- UPDATE Linee Guida e Procedura di Gruppo per il **Conferimento, Gestione e Revoca delle Procure**
- UPDATE **Green Bond Working Committee**
- UPDATE Gestione acquisti di **beni e servizi digitali e tecnologici asserviti e/o a ricaduta digitale**
- UPDATE Procedura **acquisti tramite piccola cassa, mendati di anticipazione e carte di credito aziendali**
- UPDATE Linee Guida e procedura in materia di **politiche retributive e sistemi di incentivazione**
- UPDATE Linee Guida e Procedura in materia di **Partecipazione ad Associazioni e designazione del personale del Gruppo**



Whistleblowing e gestione delle segnalazioni

Il 6 ottobre 2021 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha aggiornato la **procedura per la gestione delle segnalazioni di FS SpA**[45] , emessa in attuazione della Legge n. 179/2017 (cd. legge sul whistleblowing).
La procedura disciplina la ricezione, l'analisi e il trattamento delle segnalazioni (anche anonime) inviate da persone del Gruppo FS o terzi, su fatti che possano integrare illeciti, irregolarità o comunque condotte poste in essere in violazione: i) del Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o dell'Anti Bribery&Corruption management system; ii) del Codice Etico; iii) di leggi o regolamenti o normative interne o di provvedimenti delle autorità, e/o in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS.
È assicurata la tutela della riservatezza dell'identità del segnalante e dei segnalati, nonché dell'onorabilità di questi ultimi. FS SpA vieta ogni forma diretta o indiretta di provvedimenti e comportamenti ritorsivi o discriminatori adottati nei confronti del segnalante in conseguenza della segnalazione.

Nel Codice Etico del Gruppo, aggiornato a febbraio 2018, disponibile sulla intranet aziendale e sul sito internet della Società, **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**.

Nel corso del 2022 il Comitato Etico di FS SpA ha ricevuto e gestito n. 46 segnalazioni, di cui n. 19 chiuse/archiviate (nello stesso periodo, inoltre, il Comitato Etico ha chiuso/archiviato n. 31 segnalazioni ricevute in periodi precedenti al 2022), **e l'Organismo di Vigilanza di FS SpA ha ricevuto e gestito n. 18 segnalazioni** che risultano chiuse/archiviate (nello stesso periodo l'OdV ha chiuso/archiviato n. 4 segnalazioni ricevute in periodi precedenti al 2022).

Durante l'anno è stato attivato un flusso dati relativo alle segnalazioni **a livello societario**; in particolare, **nel 2022 le società controllate hanno ricevuto complessivamente n. 401 segnalazioni**, di queste n. 265 sono state chiuse/archiviate nel 2022. Inoltre, nel 2022 le società controllate hanno **chiuso/archiviato n. 124 segnalazioni ricevute in periodi precedenti al 2022**.



FS SpA si è dotata di una **piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni**, da considerarsi canale preferenziale in quanto maggiormente idoneo a garantire immediatamente, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni.
Tramite la **piattaforma, accessibile tramite i siti internet e intranet aziendali** (nel sito internet nella sezione dedicata all'interno della pagina "Etica, Compliance e Integrità"), è possibile segnalare comportamenti in violazione:

- del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 di FS SpA e delle procedure che ne costituiscono attuazione;
- dell'Anti Bribery&Corruption management system;
- del Codice Etico del Gruppo FS Italiane.

45. Emessa con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 73/AD del 17 novembre 2021.



Sensibilizzazione, comunicazione e formazione su politiche anticorruzione

In attuazione dei criteri direttivi individuati nelle Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione, l'ABC system prevede tra i suoi elementi portanti la "responsabilizzazione del management", "la cultura della prevenzione" e una "formazione e comunicazione continue"[46].
Il documento riconosce, infatti, primaria importanza all'obiettivo di sensibilizzazione sulle tematiche anticorruzione nei confronti del management e in generale del personale, anche attraverso apposite iniziative di formazione e comunicazione, nel convincimento che la conoscenza delle regole poste a presidio dei comportamenti aziendali e la diffusione di una cultura dell'integrità costituiscano uno dei presupposti indispensabili per la consapevole applicazione della disciplina in materia di prevenzione della corruzione.
In FS SpA, nel 2022 sono state pubblicate **due pillole formative** sui temi tracciabilità e incaricato redazione del capitolato, individuati tramite una survey interna, è stato effettuato un intervento di aggiornamento e restyling delle tre pillole pubblicate nel 2021 ed è stata erogata una formazione digital su *Ospitalità e Omaggi*.

Queste iniziative verticali seguono al corso e-learning (lanciato in FS SpA tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020), che continua a essere erogato per i neoassunti.

Con riguardo alle attività di comunicazione, accanto alla pagina **internet di FS SpA *Etica, compliance e integrità*** – nella quale sono sintetizzati obiettivi, strumenti e principi del modello di FS SpA, anche con il fine di rappresentare all'esterno il commitment della società sui temi dell'etica, della legalità e della correttezza dell'agire – è prevista una pagina intranet ***ABC system*** in cui sono pubblicati i modelli di FS SpA e delle altre società del Gruppo che se ne sono dotate e dove sono permanentemente disponibili altri contenuti in materia ABC system. Inoltre, nel corso del 2022 sono stati pubblicati gli indicatori di possibili anomalie dell'ABC system in formato navigabile sul sito intranet e la Policy Anticorruzione - in italiano e in inglese – sui siti intranet e internet.
Con riguardo alla formazione dell'ABC system, a partire da dicembre 2022 sono state messe a disposizione delle società per la relativa erogazione **tre pillole** formative sul processo *Acquisti e Appalti* (Responsabile della gestione del contratto, Conflitto di Interessi, Accordi di Vigilanza collaborativa), ed è stata svolta **formazione d'aula**, arti-

46. Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: RFI SpA, Trenitalia, FS Spa, Italferr, Ferservizi, Gs Rail, Busitalia Sita Nord, Busitalia Campania, Ferrovie del Sud Este Servizi Automobilitstici, FStechnology, Mercitalia Shunting & Terminal, Metropark, Fercredit, FS Sistemi Urbani, e Busitalia Veneto.



Oltre 2.000 giornate/uomo di formazione anticorruzione

colata in quattro incontri, sul *Modello di Governance del Gruppo in materia di affidamento di consulenze e prestazioni professionali equiparate e relativo monitoraggio* che ha coinvolto 416 persone delle società del Gruppo, compresa FS SpA.

Infine, a settembre è stato svolto il workshop ***PNRR e Gruppo FS: sfide e strumenti a presidio della legalità***. L'evento, con circa 400 invitati delle principali società in collegamento streaming e live, è stato promosso da Security & Risk di FS SpA nell'ambito delle iniziative connesse all'attuazione dell'ABC system di FS SpA e ha dato spazio agli interventi degli AD delle principali società destinatarie dei fondi del PNRR e di autorevoli rappresentanti di istituzioni e forze di polizia.

Anche nel 2022, in occasione della **Giornata Internazionale contro la corruzione** promossa dalle **Nazioni Unite**, il Gruppo FS ha espresso attraverso messaggi dedicati pubblicati sui siti internet e intranet il suo impegno ad una conduzione dei propri business nel rispetto dei principi di integrità, etica e legalità e alla diffusione di una cultura aziendale ispirata alla *zero tolerance for corruption*.

Sono state infine pianificate iniziative ad hoc di comunicazione, formazione e sensibilizzazione in merito ai rischi e alle attività sensibili per la Società e ai relativi strumenti preventivi individuati nel Modello 231. Quanto all'attività di formazione, è stato previsto l'aggiornamento del modulo formativo e-learning rivolto a tutta la popolazione aziendale nonché l'organizzazione di sessioni formative in aula da erogare ai Process Owner di Gruppo. Con riferimento alle attività di comunicazione, il Modello 231, completo di allegati, è pubblicato sulla intranet aziendale e nella sottosezione dedicata al Modello 231 della pagina internet di FS *Etica, Compliance e Integrità* è pubblicata, anche in lingua inglese, la Parte Generale del Modello, al fine di dare maggiore cogenza alle clausole contrattuali di integrità che ne impongono il rispetto.

Tutela dei Diritti Umani

Il Gruppo FS promuove la tutela dei diritti umani tra dipendenti, clienti, cittadini, fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization.
Nella *Politica di Sostenibilità*, emessa nel 2019, tra i principi alla base dell'operato del Gruppo risaltano il rispetto dei diritti umani e l'impegno a contribuire alla creazione di una filiera responsabile. Impegno ribadito anche nel Codice Etico (documento guida per i rapporti con gli stakeholder). A rafforzare gli impegni già assunti a livello di Gruppo, le principali società operative hanno emesso una propria politica di Sostenibilità, identificando il rispetto e la promozione dei diritti umani, sia in Italia sia all'estero, come uno tra i principi chiave del proprio modello di impresa. Il Gruppo, inoltre, promuove ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrasta ogni comportamento discriminatorio o lesivo della persona, previene qualsiasi forma di lavoro irregolare, sostiene politiche rivolte al benessere psicofisico del personale.
Dal 2017, il Gruppo aderisce al network del Global Compact dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, nel Codice Etico, nel modello 231, nell'Anti Bribery&Corruption management system e nella Policy Anticorruzione. In particolare, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:

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

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

- l'utilizzo di clausole contrattuali standard e specifiche[47] 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[48];
- la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della supply chain grazie alla partecipazione ai lavori nell'ambito di Railsponsible, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario e all'impegno del Gruppo nella redazione delle *Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti* tese a integrare i più recenti standard, nazionali e internazionali, in tema di sostenibilità – inclusi i diritti umani - nelle fasi di acquisto di beni, servizi e lavori;
- la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità. Il Gruppo dispone in 332 stazioni di un servizio di assistenza per assicurare ai viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie che ne compromettano la mobilità in modo temporaneo o permanente, il diritto a spostarsi in modo agevole. Punto di riferimento per l'organizzazione del servizio è il network delle Sale Blu costituito da 15 Sale Blu territoriali presenti nelle più importanti stazioni italiane e la nuova Sala Blu nazionale, nata durante l'emergenza sanitaria. Nel 2022 sono stati erogati 6 interventi formativi finalizzati al miglioramento delle competenze tecnico-relazionali degli operatori delle Sale Blu, che hanno previsto il coinvolgimento di circa 120 risorse, ed è stato avviato lo sviluppo di un nuovo cruscotto per il monitoraggio in tempo reale delle code telefoniche, al fine di ottimizzare i tempi di attesa;
- la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie. Da anni è attivo un progetto di solidarietà realizzato in collaborazione con enti locali e terzo settore attraverso la concessione in comodato d'uso gratuito di locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità ed emergenza sociale[49].

47. 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.
48. RFI SpA, a partire dal secondo semestre 2017, ha avviato l'introduzione nelle gare di un criterio premiale che include, tra gli elementi di valutazione, il rispetto dei diritti umani (lotta contro lavoro minorile e lavoro forzato, lotta contro discriminazione, sostegno dei diritti fondamentali dell'uomo); prendendo spunto da questa iniziativa di RFI, è stato avviato il progetto *Supply Chain Sustainable Management* per il miglioramento del profilo di sostenibilità dei fornitori del Gruppo FS. Per approfondimenti si veda il paragrafo Sustainable procurement.
49. Per approfondimenti si veda il paragrafo *Relazioni con le comunità*.



Rating ESG e altri riconoscimenti

L'impegno del Gruppo nel **migliorare le proprie performance ESG** (Environmental, Social, Governance) trova **positivo riscontro nei rating di sostenibilità**.

Attraverso l'applicazione di differenti metodologie, gli analisti valutano le performance dell'azienda rispetto ai temi ambientali, sociali e di governance, la sua capacità di avere una vista di lungo periodo, di minimizzare i rischi e di contribuire, al contempo, al raggiungimento degli SDGs.



Di seguito sono riportati alcuni **importanti risultati raggiunti:**

RATING ESG	POSIZIONAMENTO	DETTAGLIO
CDP SUPPORTER 2022	Il Gruppo è passato da B del 2021 ad **A-** nel 2022 nel questionario di CDP Climate Change, posizionandosi al di sopra della media europea e di quella del settore ferroviario. Nella sua valutazione – che coinvolge più di 18mila aziende a livello mondiale – CDP prende in considerazione gli obiettivi, le soluzioni di pianificazione strategica e finanziaria, la governance, i processi di gestione dei rischi, la capacità di rendicontare le tipologie di gas serra, le iniziative di risparmio ed efficientamento energetico, ecc.	Carbon Disclosure Project è un'organizzazione internazionale no-profit che supporta le organizzazioni nel riconoscere la capacità di rendicontare i consumi energetici, le emissioni e le iniziative introdotte per la riduzione del proprio impatto ambientale.
Moody's ESG Solutions	A gennaio 2023, il profilo ESG del Gruppo è stato **valutato complessivamente "Advanced"** (punteggio ESG: 65/100), posizionandosi **al quinto posto tra le 44 società a livello europeo nel segmento "Transports and Logistics".**	Le analisi ESG di Moody's valutano il modo in cui un'azienda gestisce la propria esposizione ai rischi e alle opportunità ESG rilevanti per la sua attività e i suoi stakeholder.
MORNINGSTAR SUSTAINALYTICS	Il Gruppo ha ricevuto un **risk rating di 15,2,** rientrando nella fascia di valutazione del rischio ESG **bassa.**	Sustainalytics è uno dei leader nella ricerca e nel rating ESG, supporta molti dei più importanti investitori al mondo che incorporano le informazioni ESG nei loro processi di investimento.
MSCI	Il Gruppo ha ricevuto la valutazione **BBB**, posizionandosi nella **fascia «Average».**	MSCI ESG Research fornisce rating ESG a società pubbliche globali e ad alcune società private, su una scala da AAA a CCC, in base all'esposizione ai rischi ESG specifici del settore e alla capacità di gestione della società.
World Benchmarking Alliance	Il Gruppo FS Italiane ha partecipato al **2022 Transport Benchmark** condotto da **World Benchmarking Alliance (WBA)** e ha ottenuto una valutazione che ha valso il settimo posto all'interno del campione di novanta aziende selezionate da WBA tra le più importanti aziende di trasporto del mondo valutate in base ai loro progressi verso la decarbonizzazione e la transizione giusta.	WBA è un organizzazioni che mette insieme oltre 300 stakeholder differenti, interessati alla costruzione di strumenti per garantire il progresso verso un futuro sostenibile. Periodicamente effettua analisi settoriali, tra cui il WBA Transport Benchmark che presenta una classifica di 90 aziende chiave del settore dei trasporti basata su una valutazione della transizione a basse emissioni di carbonio (ACT) e su una valutazione sociale che comprende indicatori fondamentali di transizione sociale e giusta.

Nel 2022, inoltre, **il Gruppo ha conseguito molteplici riconoscimenti**, in particolare:

Il Gruppo FS vince il premio **Women in STEM**, all'**Universum Award Italy 2022** - Edizione Studenti e giovani professionisti di Universum, posizionandosi al primo posto come lavoro ideale per le studentesse delle facoltà STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics)

Il Gruppo FS è, anche nel 2022, l'azienda più apprezzata per la gestione della candidate experience online e per il proprio impegno nel mantenere un dialogo costante con i candidati, confermandosi al primo posto nella classifica stilata da **Potential Park**, società svedese di talent communication

Il Gruppo FS guadagna il **primo posto** nella classifica **Italy's best employer** nella sezione **Trasporti e Logistica**[50]

Tra le **eccellenze digitali** del nostro Paese, **Busitalia** e **Ferrovie dello Stato** Italiane si posizionano rispettivamente al **secondo** e **quinto posto** tra le aziende del settore dei trasporti[51]

Il **Diversity Brand Index** (DBI)[52] include **FS Italiane** fra i **20 top brand più inclusivi in Italia**, riconoscendolo come fra i più attivi nel promuovere iniziative concrete per lo sviluppo di una maggiore inclusione sociale, sia all'interno dell'Azienda che nel sistema Paese

Il Gruppo FS con il progetto ***Carri intelligenti***[53] si aggiudica il "**Premio Innovazione 2022 di Smau**", l'appuntamento di riferimento in Italia sull'innovazione e le startup

Ferrovie dello Stato Italiane e **Busitalia** sono rispettivamente al **primo** e **secondo posto** del settore **Ferroviario** e **Autobus** nella classifica **Green Star - Le aziende più sostenibili 2022**[54] , all'interno della categoria **Trasporti**

Ferrovie dello Stato Italiane, si conferma prima compagnia del cluster Trasporti a comparire nell'**ESG Perception Index**[55]

Italferr rientra per il quarto anno consecutivo nelle classifiche stilate da **Engineering News-Record**[56], a conferma dell'eccellenza dimostrata in importanti progetti di infrastrutture di trasporto in Italia e nel mondo

Mercitalia Rail, società del Polo Logistica del Gruppo FS, si è aggiudicata il **Premio Logistico** nella sezione "**Trasporti e sostenibilità**". Il riconoscimento, assegnato da Assologistica, premia il servizio Green Alps, un collegamento eco-friendly Italia-Francia che consente di trasportare via treno quantità di bottiglie d'acqua per l'equivalente di circa 5.000 autotreni all'anno, senza emissioni di CO_2

Premiato il Gruppo FS come **Best in Media Communication**, certificazione istituita da Fortune Italia e Eikon Strategic Consulting e consegnata a Roma nel corso della BIC Convention. Una speciale commissione ha valutato, attraverso un sistema integrato, i risultati della comunicazione del Gruppo FS sui media nazionali e locali, tradizionali e digitali

Ferrovie dello Stato Italiane ha ricevuto il riconoscimento di **Azienda Ambasciatrice per i dritti delle donne** durante gli Awards 2022 di **Differenza Donna Aps**, la onlus che dal 1989 opera per contrastare la violenza di genere ed è l'attuale gestore del 1522, numero nazionale antiviolenza del Dipartimento Pari Opportunità

Il progetto **StationLAND** di RFI è stato premiato con il primo posto negli awards della ESRI User Conference di San Diego, in California. La piattaforma di location intelligence ideata dalla Direzione Stazioni di RFI, dopo il riconoscimento della UIC (Union Internationale des Chemins de fer) a Berlino nell'ambito degli International Sustainable Railway Awards, è salita ancora sul podio per ricevere il prestigioso premio dell'Environmental System Research Institute (ESRI)[57]

50. Il sondaggio è realizzato dal Corriere della Sera in collaborazione con Statista.
51. Lo studio è svolto dall'Istituto Tedesco Qualità ITQF e il suo Media Partner La Repubblica Affari&Finanza.
52. Il Diversity Brand Index è la ricerca curata da Diversity e dalla società di consulenza strategica Focus MGMT per misurare e premiare la capacità delle imprese di sviluppare una cultura orientata all'inclusione e alla diversità.
53. Un sistema in grado di trasformare i carri ferroviari in sistemi intelligenti e digitalizzati, dotati di telematica di bordo e sensori per il tracciamento e il monitoraggio dei principali parametri di marcia e d'esercizio.
54. Per l'indagine, condotta dall'Istituto Tedesco di Qualità e Finanza (ITQF) in collaborazione con l'Istituto per il Management e la Ricerca Economica IMWF di Amburgo, è stata utilizzata la metodologia del social listening, prendendo in considerazione quasi un milione di contenuti online riguardanti l'impatto green delle imprese in Italia.
55. Messo a punto dall'Osservatorio di Reputation Science, società di analisi e gestione della reputazione. L'Osservatorio prende in esame le maggiori aziende sul mercato italiano per produrre, ogni sei mesi, la classifica delle prime 200 società percepite come più sostenibili sul web. Il modello di analisi valuta la prossimità del brand a 17 pillar della sostenibilità definiti dall'ONU e produce per ciascuna un indicatore da (0 a 100) basato su parametri quali-quantitativi e strutturali.
56. La più autorevole rivista americana di ingegneria e costruzioni - che riportano rispettivamente le più importanti società di ingegneria in base al loro fatturato globale e in relazione ai progetti internazionali.
57. Multinazionale americana leader mondiale nelle soluzioni geospaziali, nella geolocalizzazione e nei sistemi informativi geografici.


GRUPPO FERROVI
REGIONALE

GESTIONE INTEGRATA DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ

(201-2)

Il Gruppo FS Italiane opera in settori caratterizzati da una elevata complessità e varietà di attività (progettazione, realizzazione e manutenzione infrastrutture, gestione delle reti ferroviarie e stradali, servizi di trasporto passeggeri e merci, gestione del patrimonio immobiliare) che rendono di fondamentale importanza la gestione dei rischi per garantire la continuità del Gruppo nel medio – lungo termine.
Il Gruppo ha definito un modello di presidio dei rischi descritto nel Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR). In tale contesto, la struttura organizzativa Risk Management & Climate Resilience di Ferrovie dello Stato Italiane assicura il coordinamento del processo di gestione del rischio di Gruppo, attraverso la progettazione, l'implementazione e il governo del sistema di gestione dei rischi aziendali (Framework di Risk Management o Framework), il relativo monitoraggio integrato e il reporting agli organi di governance e di controllo. Le società Capogruppo di Polo coordinano e verificano l'attuazione del Framework nell'ambito del Polo di riferimento. Anche nel corso del 2022, attraverso un coordinamento metodologico unico, le principali società del Gruppo nell'ambito del più ampio Framework di Risk Management hanno svolto una campagna di risk assessment principalmente focalizzata sui rischi operativi e di business, tipici della propria operatività.
Le misure di prevenzione e mitigazione dei rischi relative alla sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario, alla sicurezza del lavoro e alla tutela ambientale sono attuate nell'ambito dei Sistemi di Gestione integrati direttamente nelle singole società operative del Gruppo.
Per ulteriori informazioni si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2022 del Gruppo (cap. *Relazione sulla gestione*, par. *Fattori di rischio*).

Il Gruppo monitora costantemente i rischi e le opportunità (attuali e prospettici), comprendendo anche aspetti sociali e ambientali, inclusi quelli legati al cambiamento climatico. Si riporta di seguito un estratto schematizzato della Relazione Finanziaria Annuale 2022 del Gruppo FS per la disamina dei principali ambiti di rischio strategici e operativi, con evidenza anche delle relative opportunità.



Rischio	Descrizione	Presidi	Opportunità
Rischi di business e strategici	i. concorrenza derivante dall'apertura dei mercati di riferimento ii. andamento dei consumi interni e dei principali fattori economici iii. gestione finanziaria legata ai rapporti con entità pubbliche, sia in termini di incassi dei crediti sia di finanziamento degli investimenti collegati a concessioni di breve durata iv. potenziale instabilità dello scenario normativo di riferimento v. cambiamento dei comportamenti di viaggio vi. evoluzione del quadro normativo e regolatorio vii. incremento del costo di alcune commodities e in particolare dell'energia	i. valutazione e monitoraggio continuo dell'offerta dei concorrenti e della presenza sul mercato ii. mantenimento e miglioramento della qualità del servizio offerto e rapido adattamento all'evoluzione della domanda iii. monitoraggio della domanda per rendere l'offerta commerciale più mirata alle esigenze della clientela iv. rafforzamento e rinnovamento della flotta quale elemento di innovazione e di attrazione di potenziali clienti v. monitoraggio continuo delle posizioni creditorie, con politiche di finanziamento del capitale investito a tassi competitivi vi. monitoraggio dei contratti e dell'equilibrio economico-finanziario degli stessi vii. fidelizzazione dei clienti, agendo sulla propria offerta commerciale, anche attraverso partnership mirate a potenziare i servizi offerti in termini geografici e di servizio viii. monitoraggio dei costi anche con l'obiettivo di riproporzionarli ai nuovi volumi ix. monitoraggio continuo dell'evoluzione del quadro normativo e regolatorio da parte di strutture specialistiche e azioni di coordinamento e dialogo con gli organismi di governo e regolazione	i. possibilità di incrementare la presenza in Europa e continuo miglioramento dei servizi offerti ii. offerta di servizi sempre più vicini alle esigenze delle persone e crescita dei servizi digitali iii. offerta di servizi integrati per sfruttare sinergie e possibilità di offrire servizi addizionali (servizi ancillari) iv. spostamento delle preferenze dei consumatori verso il vettore ferroviario per via dell'elevata inflazione ma anche per le politiche nazionali e internazionali volte a favorire lo shift modale
Rischi operativi	i. capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione e della costruzione dei rotabili ii. realizzazione di progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie e uno strutturato apparato organizzativo e di project management iii. interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio iv. saturazione delle tratte a maggior valenza commerciale v. gestione di licenze, concessioni, pubblicità, trasporti eccezionali, royalties, credito commerciale connessi all'esercizio della rete stradale vi. potenziali violazioni contestate riferite alla sicurezza sul lavoro	i. procedure strutturate di qualifica dei fornitori che, oltre a valutazioni di tipo economico-finanziario, includono anche quelle tecniche. Progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e realizzazione dell'infrastruttura, di progettazione e gestione degli impianti tecnologici e di produzione di componenti ferroviari ii. miglioramento della pianificazione degli approvvigionamenti agendo sul lato contrattuale attraverso la sottoscrizione di contratti pluriennali e una gestione operativa più flessibile iii. procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali iv. sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia e realizzazione di specifici cicli manutentivi sulla rete, adottando procedure di gestione delle anormalità ed emergenze con costante attenzione all'informazione al pubblico e alla fornitura dei servizi accessori ai clienti. In ottica di ottimizzazione e rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, è in corso un progetto di ampio respiro legato al Climate Change e la rivisitazione del processo di pianificazione, programmazione e riprogrammazione operativa delle attività di manutenzione dell'infrastruttura e di diagnostica e dello strumento informatico di supporto v. implementazione di sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario e di gestione del traffico vi. interventi per rendere più fluida la circolazione e aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani e attivazione di programmi di investimento per upgrade tecnologici vii. monitoraggio continuo dei contratti e delle relative posizioni creditorie viii. valutazione e monitoraggio costante della sicurezza sul lavoro da parte del vertice aziendale e delle strutture preposte ix. specifici programmi di potenziamento delle attività di sorveglianza e di ispezione	i. rapporti di collaborazione sempre più stretti con i fornitori, per contribuire alla crescita del Gruppo ii. miglioramento continuo dei processi e realizzazione di infrastrutture di qualità ed efficienti iii. incremento della sicurezza, della puntualità e della qualità dei servizi offerti iv. miglioramento continuo dell'ambiente di lavoro e della performance di sicurezza

Rischio	Descrizione	Presidi	Opportunità
Rischio paese 	i. dinamicità del contesto internazionale e marcata instabilità politica ed economica di alcune aree geografiche	i. presidi volti ad assicurare l'indirizzo e il coordinamento del business internazionale ii. rafforzamento del presidio normativo interno con disposizioni volte a definire i processi, i ruoli e le responsabilità nella gestione delle iniziative	i. incremento della presenza internazionale
Rischi di compliance, legali e contrattuali 	i. rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con potenziali conseguenti effetti sanzionatori di natura giudiziaria o amministrativa, perdite finanziarie e danni reputazionali	i. definizione del Modello di Compliance e istituzione di strutture organizzative (internal audit, compliance, DPO) che verificano l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle best practice nazionali e internazionali ii. definizione e adozione di un programma di compliance antitrust per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza iii. definizione e azione del Framework di protezione dei dati personali	i. miglioramento continuo dei processi e delle attività e allineamento alle best practice ii. crescita della trasparenza e miglioramento della reputazione del Gruppo
Rischi IT e Cyber 	i. adozione di nuove tecnologie, quali blockchain, Intelligenza Artificiale e IoT potrebbe essere un terreno per futuri attacchi informatici che hanno come obiettivo il furto di informazioni riservate o il blocco dell'erogazione di servizi essenziali, anche con finalità terroristiche	i. adozione di un modello integrato di indirizzo e governo della security e adozione di principi generali e logiche di intervento operative uniformi ii. realizzazione e operatività del Cyber Security Operation Center, un polo specialistico in cui convergono le risorse umane e tecnologiche più avanzate per prevenire, rilevare e contrastare gli attacchi informatici iii. costituzione di una società dedicata al presidio delle tematiche ICT a livello di Gruppo, alla definizione delle strategie e all'ottenimento di sinergie ed economie di scala iv. mitigazione delle minacce derivanti dall'esposizione dei servizi di business sulla rete Internet, tramite dotazione di strumenti di protezione da attacchi cibernetici v. modello di gestione e controllo volto alla classificazione delle informazioni in relazione alle caratteristiche di riservatezza al fine di proteggere le informazioni da possibili violazioni	i. miglioramento della capacità di prevenzione delle minacce informatiche ii. la nuova dimensione digitale potrà favorire l'offerta di servizi più efficienti e personalizzati
Rischi ambientali e climatici 	i. non conformità rispetto a leggi e regolamenti in materia ambientale ii. rischi connessi al cambiamento climatico (per approfondimenti vedi tabella successiva)	i. struttura dedicata al presidio delle tematiche ambientali e definizione di Sistemi di gestione ambientale (certificati ISO 14001) ii. obbligo contrattuale per le società a cui è stata affidata la realizzazione delle opere infrastrutturali di adottare, per la durata dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale (conforme alla norma ISO 14001:2015) delle attività di cantiere	i. capacità di competere anche attraverso lo sviluppo di nuovi servizi e processi con ridotte emissioni di gas serra ii. crescita della reputazione e della percezione positiva da parte di passeggeri e clienti industriali
Rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani 	i. mancato rispetto dei diritti umani da parte del Gruppo, delle persone e dei partner industriali e commerciali	ii. definizione di clausole contrattuali standard con riferimento al rispetto del Codice Etico di Gruppo e della normativa in materia di salute e sicurezza dei lavoratori iii. firma di un Protocollo per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari iv. adesione al Global Compact dell'ONU e introduzione, in fase di gara, di criteri di valutazione dei fornitori anche con riferimento al rispetto dei diritti umani	i. crescita della reputazione del Gruppo

Rischio	Descrizione	Presidi	Opportunità
Rischi legati alla gestione delle risorse umane 	i. mancato monitoraggio dei fattori di rischio legati alla gestione del personale (presenza di risorse chiave, skill specialistici di difficile reperibilità, motivazione e sviluppo professionale) potrebbe inficiare il raggiungimento degli obiettivi del piano industriale ii. salute e sicurezza dei lavoratori	i. relazioni industriali improntate alla trasparenza e alla collaborazione ii. formazione e aggiornamento continuo del personale, accompagnato da specifiche campagne di ricerca di professionalità anche sul mercato esterno iii. piani di incentivazione e di welfare aziendale iv. ottimizzazione e digitalizzazione dei processi di selezione v. approccio organizzativo strategico di Diversity&Inclusion vi. specifici interventi sull'istituto dello smart working e del welfare	i. miglioramento dell'ambiente di lavoro e della motivazione del personale, incremento dell'attrattività e della capacità di retention
Rischi relativi alla corruzione 	i. commissione di atti illeciti e in particolare atti di corruzione	i. contrasto dei fenomeni della corruzione e dell'illegalità con l'adozione da parte di FS SpA del Modello 231 e l'emanazione della Policy Anticorruzione del Gruppo FS ii. definizione di uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi, il cd. Framework Anticorruzione (che include anche l'Anti Bribery&Corruption management system) iii. continua attività formativa e di comunicazione anche attraverso specifici corsi e-learning sull'*ABC system* iv. procedura per la gestione delle segnalazioni (whistleblowing) v. Policy Anticorruzione contenente i principi di controllo trasversali e principi di comportamento per aree sensibili	i. promozione della reputazione del Gruppo, sia all'interno sia all'esterno dell'organizzazione, attraverso l'impegno al rispetto dei principi etici e dei presidi organizzativi e procedurali
Rischi di oscillazione del costo degli approvvigionamenti 	i. i prezzi per la fornitura di servizi, di materie prime, dell'energia e dei trasporti possono variare in relazione all'andamento del mercato; potrebbe non essere possibile – o esserlo in misura limitata – riflettere i maggiori costi di fornitura dell'energia sul prezzo di vendita ai clienti, con conseguenti effetti sulla marginalità del Gruppo	i. definizione di direzioni e strutture che presidiano l'andamento dei prezzi delle materie e dei servizi fondamentali per l'esercizio del business nonché la normativa che eventualmente li regola. Avviato un progetto volto al ridisegno del processo di approvvigionamento basato su un modello analitico per la determinazione del prezzo ottimale delle forniture, anche nell'ottica di una maggiore velocizzazione, semplificazione, tracciatura e dematerializzazione	i. miglioramento continuo dei processi di approvvigionamento ii. predisposizione di un piano di auto-produzione energetica da fonti rinnovabili e di una business unit dedicata alla sua implementazione, che sfrutti le aree disponibili per la realizzazione degli impianti

Per la redazione del presente paragrafo, oltre a quanto previsto dal D.lgs. 254/2016, sono stati analizzati anche gli orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima definiti dalla Commissione Europea nel mese di giugno 2019, nonché le raccomandazioni della Task Force on Climate-related Financial Disclosures – TCFD, che descrivono la modalità di gestione e monitoraggio dei rischi e delle opportunità legate al cambiamento climatico e la stima delle relative implicazioni finanziarie.
Il Gruppo FS intende assicurare infrastrutture e servizi di mobilità sempre più climate-resilient attraverso:

- la valutazione dell'esposizione ai rischi derivanti dalla crisi climatica nel medio e lungo periodo;
- la predisposizione di un sistema di monitoraggio puntuale degli effetti del clima e dei suoi mutamenti;
- la definizione di un piano organico di interventi di adattamento al cambiamento climatico.

Da una prima analisi di alto livello e sulla base di quanto definito dalla Comunicazione della Commissione Europea di giugno 2019 e dalla TCFD, i rischi e le opportunità legati ai cambiamenti climatici sono monitorati e classificati come:

Categoria di rischio	Rischio	Descrizione	Impatto sul business	Impatto finanziario potenziale	Presidi di mitigazione
Rischio di transizione	Rischio di evoluzione normativa	Cambiamento del quadro regolatorio in materia di emissioni di gas serra	Imposizione di requisiti di efficienza energetica, revisione del quadro tariffario delle emissioni, introduzione di un prezzo del carbonio	i. Maggiori costi operativi ii. Maggiori costi per investimenti e impairment asset	i. Presidio normativo continuativo con monitoraggio dell'evoluzione del sistema di autorizzazione all'emissione di gas a effetto serra ii. Definizione e monitoraggio di target relativi ai consumi energetici e alle relative emissioni
Rischio di transizione	Rischio legale	Esposizione a controversie legali in caso di mancata adozione di misure di mitigazione di effetti negativi sul clima	Possibili impatti reputazionali e finanziari nel caso di mancato presidio	i. Maggiori costi operativi	i. Implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale a presidio della compliance con il quadro normativo di riferimento
Rischio di transizione	Rischio connesso ai mercati di riferimento	Cambiamento nel comportamento di passeggeri e clienti orientati verso prodotti e servizi più green e incertezza del mercato di approvvigionamento	Maggiore concorrenza e riduzione domanda di trasporto	i. Minori ricavi operativi ii. Maggiori costi operativi di approvvigionamento materie prime (es. energia)	i. Monitoraggio delle esigenze di passeggeri e clienti e sviluppo di nuovi servizi personalizzati ii. Promozione dello shift modale a favore della mobilità collettiva e del trasporto su ferro rispettivamente per passeggeri e merci
Rischio di transizione	Rischio connesso all'evoluzione tecnologica	Diffusione di nuove tecnologie a basse emissioni	Mancata adozione di tecnologie all'avanguardia (low-carbon) e mancato sviluppo delle relative competenze gestionali	i. Minori ricavi operativi ii. Maggiori costi operativi (R&D)	i. Investimenti continui in nuove tecnologie a minore impatto ambientale, nella formazione del personale e nella selezione di persone con competenze specifiche nella gestione delle nuove tecnologie
Rischio di transizione	Rischio reputazionale	Perdita di reputazione connessa a una maggiore sensibilità dell'opinione pubblica sui temi legati al cambiamento climatico	Possibile dissenso da parte degli stakeholder nei confronti delle nuove opere (es. nuove infrastrutture) a causa delle potenziali esternalità negative, con conseguenti possibili ritardi di realizzazione	i. Minori ricavi operativi ii. Maggiori costi operativi	i. Adesione a iniziative nazionali e internazionali mirate a rafforzare l'impegno alla riduzione delle emissioni ii. Iniziative di stakeholder engagement per comunicare in modo trasparente i possibili impatti (positivi e negativi) delle nuove opere iii. Monitoraggio e rendicontazione dei target pluriennali definiti per contrastare il cambiamento climatico

Il Gruppo FS ha sviluppato metodologie con l'obiettivo di definire un approccio per l'adattamento al rischio di cambiamento climatico omogeneo e sinergico tra i vari business del Gruppo. Il Gruppo monitora le dinamiche climatiche e di transizione attese attraverso la partecipazione a gruppi di lavoro settoriali promossi dall'UIC e dal PIARC-World Road Association nonché analisi di scenario basate sugli scenari Representative Concentration Pathway (RCP) definiti dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Il Gruppo FS nel corso del 2021 ha definito un programma strutturato in risposta al rischio fisico da cambiamento climatico, volto al miglioramento delle performance e dell'affidabilità del servizio, alla riduzione dei costi emergenti indotti dal clima e al rafforzamento della sicurezza di circolazione.
L'obiettivo del programma per l'adattamento e la resilienza climatica consiste nel gestire l'incertezza dell'impatto di tali cambiamenti, al fine di individuare e pianificare i più opportuni interventi fisici sulla rete infrastrutturale con logica proattiva. L'approccio del programma per la resilienza climatica delle infrastrutture è basato su tre fattori abilitanti, quali i) la conoscenza scientifica dei pericoli climatici futuri, ii) la digitalizzazione del patrimonio infrastrutturale e la tecnologia per il monitoraggio del clima attuale, e iii) gli interventi strutturali di adattamento.

Categoria di rischio	Rischio	Descrizione	Impatto sul business	Impatto finanziario potenziale	Presidi di mitigazione
Rischio fisico	Rischio fisico acuto	Derivante da fenomeni climatici estremi quali uragani, inondazioni, siccità, le cui crescenti frequenze e intensità sono correlate al global warming e vanno anche a inasprire il dissesto idrogeologico	Interruzioni delle attività, mancata erogazione dei servizi e danni rilevanti alle infrastrutture e agli asset, con possibili ricadute sulla sicurezza delle persone	i. Minori ricavi operativi per riduzione offerta ii. Maggiori costi operativi (es. costi per maggiori premi assicurativi e per il ripristino della normale funzionalità degli asset) iii. Riduzione del valore degli asset esistenti iv. Maggiori investimenti per incremento capacità di resilienza infrastruttura	i. Elaborazione di scenari di rischio, modelli di vulnerabilità e data collection per la quantificazione del rischio potenziale ii. Strumenti tecnologicamente avanzati e ambientalmente sostenibili per il monitoraggio e il controllo dello stato delle infrastrutture e degli impianti interessati iii. Progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture volte a renderle maggiormente resilienti agli effetti del cambiamento climatico, anche grazie a meccanismi di ridondanza (gestione life-cycle) iv. Inclusione dei temi relativi al cambiamento climatico anche nell'elaborazione dei piani strategici
Rischio fisico	Rischio fisico cronico	Derivante da mutamenti climatici a più lungo termine (innalzamento della temperatura media, scarsità di risorse idriche, innalzamento del livello del mare, perdita di stabilità dei terreni, ecc.) che agiscono anche sul dissesto idrogeologico	Interruzioni delle attività, mancata erogazione dei servizi e danni rilevanti alle infrastrutture e agli asset	i. Minori ricavi operativi per riduzione offerta ii. Maggiori costi operativi (es. costi per maggiori premi assicurativi e per il ripristino della normale funzionalità degli asset) iii. Riduzione del valore degli asset esistenti iv. Maggiori investimenti per incremento capacità di resilienza infrastruttura	i. Elaborazione di scenari di rischio, modelli di vulnerabilità e data collection per la quantificazione del rischio potenziale ii. Strumenti tecnologicamente avanzati e ambientalmente sostenibili per il monitoraggio e il controllo dello stato delle infrastrutture e degli impianti interessati iii. Progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture volte a renderle maggiormente resilienti agli effetti del cambiamento climatico (gestione life-cycle) iv. Inclusione dei temi relativi al cambiamento climatico anche nell'elaborazione dei piani strategici

I cambiamenti climatici possono anche comportare delle opportunità per il Gruppo:

Ambito	Tipologia di opportunità	Descrizione	Impatto sul *business*	Impatto finanziario potenziale	Possibili azioni
Efficienza delle risorse	Modalità di trasporto più efficienti	Utilizzo di modalità di trasporto più efficienti da un punto di vista energetico per passeggeri e merci	Riduzione dei consumi energetici e delle emissioni e offerta di servizi distintivi rispetto alla concorrenza	Maggiori ricavi operativi Minori costi operativi	Continuo presidio delle nuove tecnologie a basso impatto ambientale e continuo monitoraggio delle esigenze della clientela
Fonti energetiche	Utilizzo di fonti energetiche rinnovabili e/o a basso impatto	Utilizzo di fonti energetiche rinnovabili e/o a basso impatto	Riduzione delle emissioni e offerta di servizi distintivi rispetto alla concorrenza	Minori costi operativi Maggiori ricavi operativi	Continuo presidio delle nuove tecnologie a basso impatto ambientale
Prodotti e servizi	Offerta di servizi green	Sviluppo o espansione di servizi a basse emissioni di CO_2	Miglioramento dei servizi offerti e della reputazione del Gruppo	Minori costi del capitale Minori costi operativi Maggiori ricavi operativi	i. Continuo presidio delle nuove tecnologie a basso impatto ambientale, continuo monitoraggio delle esigenze della clientela e offerta di servizi distintivi ii. Monitoraggio delle opportunità derivanti dagli strumenti della finanza sostenibile
Mercati	Accesso a nuovi mercati	Offerta di servizi distintivi anche nei mercati esteri e possibilità di incrementare il vantaggio competitivo	Incremento dei ricavi attraverso lo sbocco in nuovi mercati e miglioramento della posizione competitiva nei mercati domestici	Maggiori ricavi operativi	Continuo monitoraggio delle esigenze della clientela e offerta di servizi distintivi a basso impatto ambientale
Resilienza	Infrastrutture resilienti	Progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture volte a renderle maggiormente resilienti	Riduzione dei rischi di perdita di valore degli asset e di interruzione del servizio	Minori costi operativi Maggiori ricavi operativi Protezione del valore degli asset	Progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture volte a renderle maggiormente resilienti agli effetti del cambiamento climatico, anche grazie a meccanismi di ridondanza


FRECCIAROSSA
HITACHI
ETR 1000

(2-12, 2-28, 2-29, 201-1)

STAKEHOLDER MANAGEMENT E CREAZIONE E DISTRIBUZIONE DI VALORE

Gestire in maniera continua le relazioni con i propri stakeholder, attraverso **un approccio "programmatico e proattivo"** che utilizza diversi strumenti di coinvolgimento e meccanismi di feedback continuo, **rappresenta una priorità per il Gruppo** al fine di orientare le scelte strategiche nell'ottica di **creare e distribuire valore nel medio e lungo periodo alle persone, all'ambiente e a tutti i portatori di interesse**.

Coinvolgimento degli stakeholder

Il Gruppo FS si impegna, con i propri stakeholder[58], a mantenere un rapporto trasparente e collaborativo, basato sul coinvolgimento attivo e sul dialogo continuo, nella convinzione che la comprensione delle reciproche aspettative e la conciliazione degli interessi sia garanzia di una effettiva creazione di valore duraturo.

Principali canali di comunicazione con gli stakeholder

PERSONE DI FS E SINDACATI
- Portale Intranet del Gruppo - WE
- Eventi/Webinar
- Colloqui di valutazione
- Survey di gradimento
- Tavoli sindacali e incontri collettivi

COMUNITÀ FINANZIARIA
- Presentazioni periodiche
- Incontri individuali e di gruppo
- Roadshow
- Questionari rating ESG

CLIENTI E PASSEGGERI
- Indagini di customer satisfaction
- Ricerche di mercato
- Workshop, seminari
- Canali di comunicazione dedicati
- Social network
- Panel stakeholder

AZIONISTI
- Presentazioni periodiche
- Incontri individuali e di gruppo
- Assemblea degli azionisti

ENTI E ISTITUZIONI
- Incontri specifici
- Comunicazioni istituzionali
- Survey
- Protocolli d'intesa
- Panel stakeholder

FORNITORI E BUSINESS PARTNER
- Incontri/gruppi di lavoro
- Convegni
- Audit
- Questionari
- Panel stakeholder

SOCIETÀ CIVILE E COMUNITÀ LOCALI
- Incontri specifici
- Gruppi di lavoro
- Comunicati
- Social network
- Interviste
- Panel stakeholder

MEDIA
- Comunicati stampa
- Social network e web
- Eventi
- Interviste

58. I criteri utilizzati per l'individuazione degli stakeholder sono i seguenti: responsabilità, dipendenza, rilevanza, influenza, livello d'interesse/impatto/conoscenza.

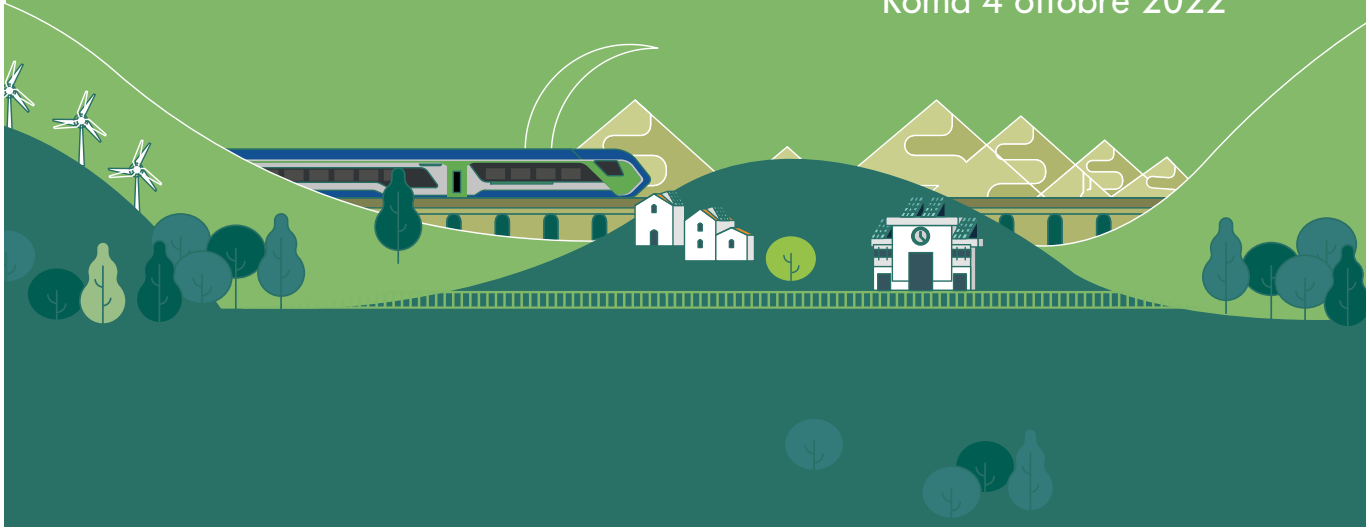
Sustainability Day 2022 del Gruppo FS

Il 4 ottobre 2022 presso il Palazzo delle Esposizioni il Gruppo FS ha organizzato la prima edizione del Sustainability Day, all'interno della giornata di apertura del **Festival dello Sviluppo Sostenibile 2022** promosso da Asvis (Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile). L'evento ha rappresentato l'occasione per un confronto tra vertici e manager di FS e stakeholder del mondo accademico, delle istituzioni e delle organizzazioni della società civile, con l'obiettivo di raccogliere spunti, osservazioni e riflessioni utili per affrontare gli scenari in rapida evoluzione.
Dopo un'introduzione al Piano Strategico di Gruppo, l'evento si è articolato su tre temi: transizione energetica della logistica e dei trasporti, sviluppo sostenibile delle infrastrutture, valorizzazione e rigenerazione urbana.
L'evento è stato trasmesso in diretta su FSNews e il Festival dello Sviluppo Sostenibile 2022.
Nello stesso giorno del Sustainability Day di Ferrovie, l'Amministratore Delegato di Trenitalia ha presentato il Frecciarossa con la livrea decorata con i 17 obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, che simboleggia il percorso orientato alla sostenibilità del Gruppo FS Italiane.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

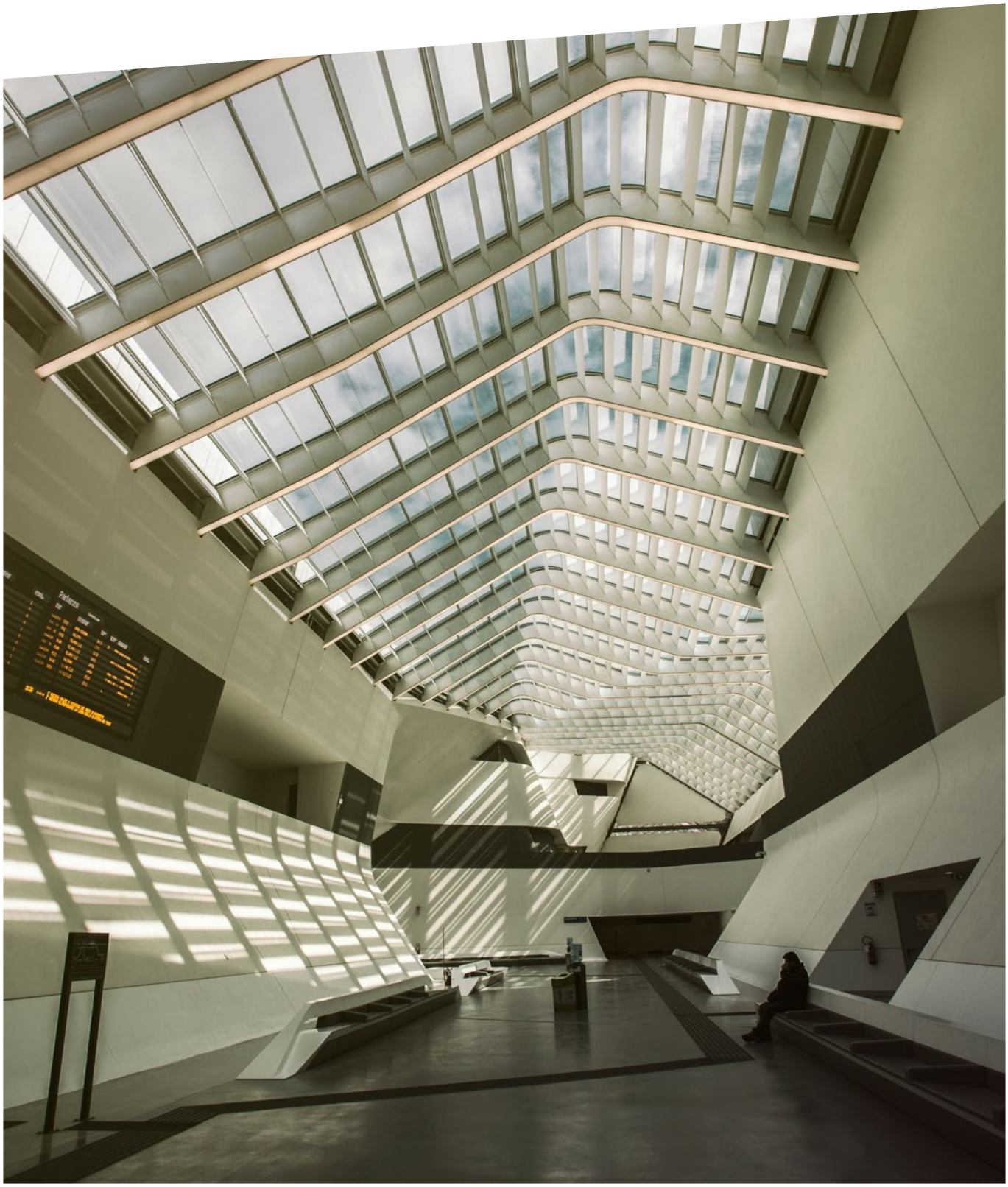
SUSTAINABILITY DAY

Roma 4 ottobre 2022



Politica di Sostenibilità

Per contribuire a elevare la sostenibilità a elemento guida per la definizione delle scelte strategiche e operative e per assicurare una crescita sostenibile nel medio e lungo periodo, FS Italiane ha definito i princìpi che caratterizzano il suo operare all'interno del documento di *Politica di Sostenibilità*. La politica, approvata il 16 aprile 2019 dal Consiglio di Amministrazione e ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e ai princìpi del Global Compact dell'ONU, si fonda su sette principi.



CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO
Conciliare gli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali, generando valore per l'azienda, per gli stakeholder e per i territori in cui opera

COINVOLGIMENTO DI COMUNITÀ E STAKEHOLDER
Attivare processi sistematici di stakeholder engagementt

SICUREZZA PER CHI VIAGGIA E PER CHI LAVORA
Assicurare un sempre più alto livello di salute e sicurezza e consolidare una cultura del risk management e della prevenzione

QUALITÀ DEI SERVIZI
Migliorare l'esperienza dei clienti, curando con attenzione tanto la qualità resa quanto quella percepita

VALORE DEI DIPENDENTI
Contribuire attivamente alla cura e allo sviluppo delle persone, evitando qualsiasi forma di discriminazione

USO EFFICIENTE DELLE RISORSE E TUTELA DELL'AMBIENTE
Promuovere un uso efficiente delle risorse energetiche e favorire l'adozione di una logica LCA in tutti i processi

RISPETTO DEI DIRITTI UMANI
Tutelare i diritti umani nelle proprie attività, tra fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile

Altre forme di dialogo

Ogni anno il Gruppo promuove numerose iniziative di informazione, consultazione, dialogo e partnership rivolte ai diversi stakeholder. Nel 2022, per quanto riguarda le associazioni, sono state finalizzate adesioni a Fondazione Occorsio, Fondazione Centro Studi Divulga di Coldiretti, Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità e a Fondazione Ottimisti e Razionali con le quali sono in corso progetti congiunti. Il Gruppo FS partecipa inoltre alle attività delle seguenti associazioni: Confindustria e le sue articolazioni Territoriali, Agens, Federtrasporto, Federturismo, Assonime e Accredia. 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, Green Building Council Italia, Railsponsible, Kyoto Club, Associazione Infrastrutture Sostenibili e l'Alleanza per l'Economia Circolare. Con le associazioni dei consumatori è stato elaborato un protocollo che è stato siglato a febbraio 2023.
Non risultano casi di non conformità nella comunicazione pubblicitaria del 2022. Nessuna forma di finanziamento o beneficio viene elargita alle associazioni sopra citate, al di fuori delle previste quote associative.



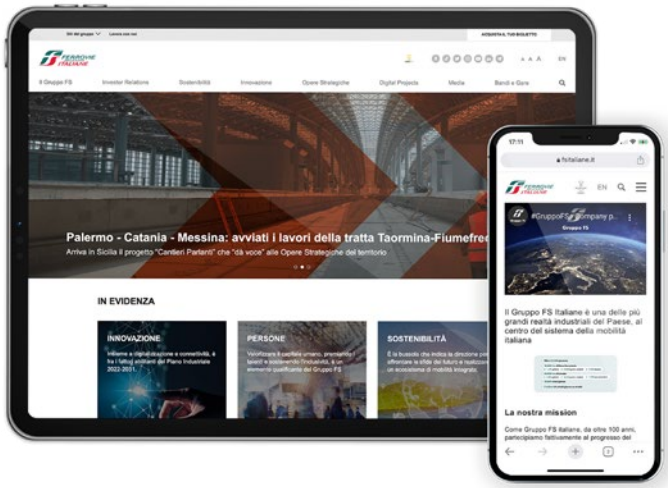
Relazioni con i Media, attività redazionali e multimediali

Nel 2022 il Gruppo ha svolto attività relazionali con i media nazionali, regionali, locali e internazionali (agenzie di stampa e quotidiani nazionali, locali e internazionali, free press, riviste e magazine generalisti e di settore, radio, televisioni, agenzie fotografiche, radiofoniche e televisive) nonché con testate online, siti web e blog, anche attraverso i canali di comunicazione esterna del Gruppo che includono:

- il giornale online fsnews.it;
- il sito istituzionale di Gruppo fsitaliane.it;
- il magazine *La Freccia*;
- la radio web *FSNews Radio*;
- i social network;
- il canale Telegram di *FSNews*.







Web & Social Media Management

Nel 2022 è stato lanciato il progetto **#BEGREEN**, la rubrica digital del Gruppo FS che racconta la sostenibilità in tutte le sue forme attraverso la voce e l'esperienza di green influencer, giornalisti, rappresentanti del mondo accademico e sportivo. Al centro turismo di prossimità, transizione ecologica e mobilità sostenibile e integrata. Sono proseguite le attività del blog del Gruppo FS **#RailPost – un viaggio da raccontare**, che ospita storie raccontate direttamente dai dipendenti e dai viaggiatori e spazia sui temi quali l'innovazione, la sostenibilità, il turismo lento e di prossimità.
Il sito web **istituzionale di FS Italiane** (fsitaliane.it) ha visto l'aggiornamento della homepage della sezione **Sostenibilità**.

Per quanto riguarda l'**attenzione agli stakeholder interni**, il Gruppo ha:

- diffuso il **Cascading** del Piano Industriale al fine di creare un ecosistema di dialogo continuo tra tutti i dipendenti;
- ampliato i canali di comunicazione interna attraverso: la progettazione di **mywe**, la prima app dedicata a tutte le persone del Gruppo e l'introduzione di **We-speak**, il nuovo canale di Comunicazione Interna che permette di ricevere in tempo reale comunicazioni broadcast come annunci di nuove iniziative, news e messaggi dal Gruppo;
- avviato il nuovo progetto **Dillo a Welly**, un canale di comunicazione interna per ascoltare i bisogni dei colleghi e raccogliere suggerimenti e buone pratiche per migliorare l'ambiente e i processi lavorativi.

IL GRUPPO È INOLTRE PRESENTE SU

PlaNet FS

Nel 2022 è stato lanciato ***PlaNet FS***, un percorso di sensibilizzazione e formazione basato sulla gamification con sfide avvincenti e momenti interattivi che ha permesso a **oltre 400 dipendenti** del Gruppo FS di scoprire vari temi legati alla sostenibilità e conoscere meglio l'impegno del Gruppo volto a creare valore per la collettività in modo duraturo e responsabile.
Per dieci settimane i dipendenti del Gruppo hanno accettato la sfida e si sono impegnati in azioni sostenibili come ad esempio muoversi senza auto, ridurre i consumi energetici, preparare ricette con gli avanzi, usare borracce e sacche riutilizzabili per la spesa e dare nuova vita a oggetti e vestiti. Ma non solo tematiche ambientali: gli abitanti di PlaNet FS si sono confrontati anche con temi quali l'inclusività e la parità di genere. Queste le sfide sostenute dai dipendenti coinvolti nel **progetto pilota, realizzato dal Gruppo FS in collaborazione con Up2You, nell'ambito del programma Open Italy Elis** che favorisce il dialogo e la collaborazione tra imprese e startup.
I colleghi, mediante la **web app** di PlaNet FS, hanno completato con successo in totale **10.089 missioni che hanno permesso di risparmiare 15.134 kg di CO_2**: le loro azioni sostenibili hanno contribuito a supportare progetti di compensazione e permesso di riscattare piccoli premi, oggetti d'uso quotidiano eco-friendly.
Per i tre migliori giocatori e le tre migliori squadre è stata data, in linea con l'obiettivo del progetto, l'opportunità di partecipare a due **learning experience** presso realtà italiane di grande impatto sociale e ambientale: i luoghi simbolo della rivoluzione sociale e culturale della **Olivetti**, nel cuore della città industriale di Ivrea che oggi è patrimonio dell'UNESCO; la sede del **Gruppo Loccioni** che, ad Ancona, ha trasformato un tratto del fiume Esino in un laboratorio a cielo aperto per la produzione di energia idroelettrica che va ad alimentare la prima comunità territoriale in Italia a zero emissioni.
Inoltre, il percorso è stato arricchito con delle ***Ricette di Sostenibilità***, ovvero incontri con tre personalità di spicco esperte su cambiamento climatico, rigenerazione urbana e sul tema della diversità e inclusione sociale.



Creazione e distribuzione di valore nel tempo

La creazione di valore per il Gruppo e per i suoi stakeholder è di primaria importanza per la stessa sostenibilità del business nel medio – lungo termine.
Il prospetto riportato di seguito, che si basa su una riclassificazione dello schema di conto economico del Bilancio Consolidato di Gruppo, intende dare una misura delle ricadute delle attività del Gruppo sugli stakeholder. In particolare:

- il valore economico generato rappresenta la ricchezza economica misurabile prodotta nell'anno dal Gruppo. L'analisi del valore aggiunto consente di ottenere una valutazione oggettiva dell'impatto economico-sociale del Gruppo, misurando la ricchezza creata a vantaggio degli stakeholder.
- il valore economico distribuito è un indicatore quali-quantitativo dell'impatto sociale del Gruppo e della distribuzione del valore alle diverse categorie di stakeholder.

Il valore non distribuito dal Gruppo (1,8 miliardi di euro), è trattenuto sostanzialmente sotto forma di investimenti in autofinanziamento e accantonamenti a riserve, per essere reinvestito a garanzia della continuità del business nel medio – lungo periodo e quindi indirettamente, nel caso del Gruppo FS, a ulteriore beneficio degli stakeholder (come i dipendenti e la collettività, ad esempio, mediante la crescita nella qualità dei servizi).

Generazione e distribuzione del valore economico	**2022**	**2021**	**2020**
Valore economico direttamente generato	13.835	12.416	10.941
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	13.169	11.835	10.482
Proventi diversi	666	581	459
Valore economico distribuito	11.698	10.532	9.621
Costi operativi per materie e servizi	6.495	5.424	4.661
Costo del personale	4.723	4.764	4.432
Pagamenti ai finanziatori	221	160	387
Pagamenti a entità pubbliche	259	184	141
Valore economico trattenuto	2.137	1.884	1.320

Valori in milioni di euro



IL GRUPPO FS
PER LE PERSONE



Highlights

Centralità dei bisogni delle persone e dei clienti	
Abbiamo fatto...	**Dove vogliamo andare...**
Easy e Smart station prosecuzione degli **interventi di miglioramento dell'accessibilità** (innalzamento marciapiedi h55, installazioni nuovi ascensori, installazione percorsi tattili, ripavimentazione banchine e atrio fabbricato viaggiatori, rifacimento illuminazione led) con **realizzazione nel 2022 di circa 51 marciapiedi h55, 79 ascensori e circa 12 km di percorsi tattili in circa 65 stazioni**	Prosecuzione degli interventi di miglioramento previsti dai **progetti Easy e Smart station** in circa 50 stazioni e **realizzazione dei lavori per il telecontrollo e la telegestione da remoto** degli impianti civili di stazione e dell'illuminazione **ai fini di risparmio energetico**
Servizio PRM consegnata **180 nuove sedie a rotelle e le prime 25 rampe mobili da marciapiede**, pedane di ausilio alla salita a bordo treno grazie a cui superare con facilità la distanza tra marciapiede di binario e treno	Consolidamento delle **procedure di misurazione della qualità erogata del servizio PRM** e **ristrutturazione delle Sale Blu di Reggio Calabria e Messina**
Smart Road, una strada digitale e intelligente proseguito l'impegno del Gruppo nella realizzazione del progetto Smart Road sulle tratte E45/E55, A2, A19, RA15, SS51, A90/A91	**Dalla Smart Road alla Digital Road**, con l'obiettivo di ottimizzare i costi mantenendo la medesima disponibilità dei servizi
Potenziamento tratte verso il sud Italia e nuovi collegamenti in Europa: partito il viaggio inaugurale di iryo da Madrid con destinazione Valencia	Sviluppo dei servizi Freccia verso il sud Italia attraverso ulteriori **incrementi delle frequenze di collegamento sulla tratta Roma-Puglia**
Rinnovo flotta e offerta intermodale Entrata in esercizio di **oltre 120 nuovi treni Pop, oltre 100 Rock e 2 Blues a trazione ibrida**, al fine di consolidare il piano di rinnovamento della flotta destinata al trasposto regionale, e **rinnovo flotta bus con veicoli più efficienti, anche per favorire l'offerta integrata "treno+bus"**	Introduzione dei **nuovi treni Blues**, con due possibilità di configurazione: bimodale (Diesel-Elettrico) o ibrido (Diesel-Elettrici-Batterie) e **progettazione nuovi servizi Link** (treno+bus) a Spoleto e a Narni
Nuovo servizio Wifi Fast sulla flotta ETR 500 e **potenziamento della disponibilità di posti bici** attraverso il restyling della flotta Intercity, per un totale di 490 posti, e l'aumento dei posti sulla flotta Regionale (+500 posti circa)	Prosecuzione allestimento **nuovo servizio Wifi Fast** multi operatore sulla flotta ETR 500 e avvio su ETR 600
Sviluppo del **nuovo modello di hub ferroviari a fini di security** che prevede la separazione delle aree dedicate all'esercizio rispetto alle aree destinate alle attività commerciali mediante l'installazione di tornelli e varchi di accesso	Prosecuzione sviluppo del nuovo modello di hub ferroviari a fini di security con **interventi previsti sulle stazioni di Roma Termini, Napoli Centrale, Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Firenze Santa Maria Novella e Napoli Piazza Garibaldi**

Le nostre persone e il loro valore	
Abbiamo fatto...	**Dove vogliamo andare...**
Proseguita la **rigorosa attuazione delle misure di salvaguardia e contrasto alla diffusione della epidemia da Covid-19** sui luoghi di lavoro	**Proseguire con la riduzione degli infortuni e dell'indice di incidenza**
Sottoscritto **Protocollo d'intesa con INAIL** al fine di promuovere la salute e la sicurezza dei lavoratori e diffondere la cultura della sicurezza attraverso diverse iniziative	**Proseguire nelle attività** volte alla realizzazione dei progetti inerenti il **Protocollo FS-INAIL**
Progetto "**Innovation Safety**": challenge tra start up e PMI specializzate in soluzioni innovative applicabili alla sicurezza sul lavoro; le vincitrici sono state coinvolte in programmi di co-design offerti dalle società del Gruppo FS	Procedere alla **sperimentazione dei progetti di innovazione** identificati nel corso dell'edizione 2022
Selezione neolaureati: realizzati **40 eventi** di selezione, **1.557 candidati** incontrati in assessment con il coinvolgimento di **105 valutatori HR** e **60 valutatori di linea**	**Definire la prioritizzazione strategica dei ruoli all'interno dei Poli** ("Progetto Ruoli strategici")
Premio "**Women in STEM**", all'"**Universum Award Italy 2022** - Edizione Studenti e giovani professionisti" di Universum, posizionandosi al **primo posto** come lavoro ideale per le studentesse delle facoltà STEM	Avviare la realizzazione del **progetto formativo in e-learning**, a livello di Gruppo, dedicato alle **scuole primarie e secondarie di I° e II° grado** di tutto il territorio nazionale, con l'obiettivo di avvicinare gli studenti al Gruppo FS
Primo posto nella Online talent communication di Potential Park per la migliore esperienza di ricerca di lavoro online	Sperimentare **modalità di selezione innovative** e realizzare **nuove partnership strategiche** con il mondo accademico
Community dello Sviluppo: avviata la costruzione di una rete di sviluppo diffusa, una comunità di persone interne al Gruppo che mettono la propria esperienza, competenza e il tempo al servizio della crescita di altri colleghi	Implementare il **progetto Future Leaders**, finalizzato a garantire la successione nelle posizioni strategiche di Gruppo attraverso manager formati a una leadership evoluta e trasformativa
Policy Young Talent: la nuova policy integra leve di attraction, compensation, training e development e realizza il disegno di un percorso di sviluppo attrattivo e competitivo rispetto al mercato di riferimento dei neolaureati e giovani laureati in discipline tecniche e non	**Avviare iter per l'adozione e certificazione di un sistema di gestione per la parità di genere** secondo la UNI/PdR 125:2022
Policy Diversity, Equality&Inclusion: pubblicata la prima policy con la quale si chiariscono valori, ruoli e responsabilità di tutte le persone del Gruppo nel garantire un luogo di lavoro psicologicamente sicuro e che valorizzi l'unicità di ciascuno	**Pilot Counseling Psicologico Gratuito**: avvio primo programma di counseling telefonico/in presenza aziendale dedicato a tutte le persone del Gruppo FS
Gender Equality Plan Gruppo FS Italiane 2022: pubblicato il primo Gender Equality plan del Gruppo FS che racchiude le azioni intraprese per il perseguimento degli obiettivi della propria strategia per l'equità di genere, e i principi che la ispirano	**Biglietto SOSpeso**: carnet di viaggi gratuiti (in collaborazione Trenitalia) per le donne vittime di violenza che devono raggiungere case e centri
Leadership Breakfast e Comunicazione: attività di accompagnamento al Piano Industriale tramite Leadership Breakfast e percorsi di Public Speaking rivolti ai Manager del Gruppo	**Leadership del cambiamento**: favorire un approccio manageriale alla gestione del cambiamento al fine di garantire una cultura capace di guidare al meglio tutte le nuove sfide
International Induction: sviluppo di una leadership internazionale tramite il primo percorso di International Induction del Gruppo	**International Mindset**: proseguire il percorso volto a sviluppare una leadership internazionale, generare mindset interculturale, diffondere lo scambio di best practice e metodologie di lavoro

(2-24, 2-25, 3-3)

CENTRALITÀ DEI BISOGNI DELLE PERSONE E DEI CLIENTI

Offrire servizi di qualità e personalizzati, in risposta ai bisogni e alle esigenze dei viaggiatori e dei clienti industriali, rappresenta una priorità strategica per il Gruppo FS Italiane.

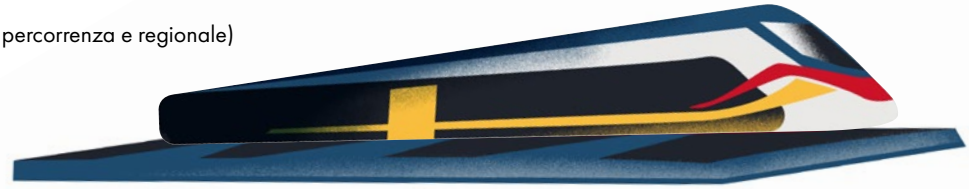
Sicurezza, sostenibilità e mobilità integrata sono alcuni degli elementi centrali nell'esperienza di viaggio offerta, **una esperienza che abbraccia molteplici dimensioni**.

(2-1, 2-6, 2-29)

La dimensione del viaggio

L'offerta di servizi integrati ha l'obiettivo di garantire un'esperienza di viaggio che risponda alle esigenze specifiche delle persone, con focus su chi usa il trasporto pubblico tutti i giorni.

TRENO
- Italia, Germania, Francia, Gran Bretagna, Grecia e Spagna
- circa 34,6 miliardi viaggiatori km
- circa 284,9 milioni treni km (media e lunga percorrenza e regionale)

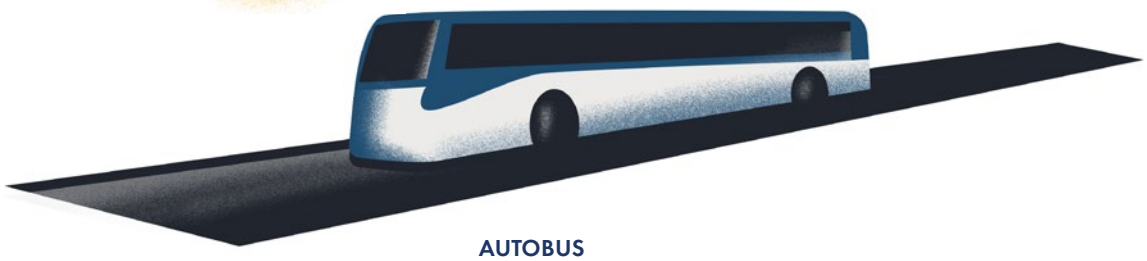




INFRASTRUTTURA
RETE FERROVIARIA
- circa 17.600 km di infrastruttura in Italia e all'estero
- circa 7.730 km a doppio binario
- oltre 12.200 km di linee elettrificate

RETE STRADALE/AUTOSTRADALE
- oltre 32.000 km di strade statali
- oltre 1.500 km di autostrade e raccordi autostradali

STAZIONI
- circa 2.200 stazioni in Italia, con servizi viaggiatori attivi (di cui 620 stazioni accolgono il 90% dei passeggeri)
- 60 stazioni in Germania

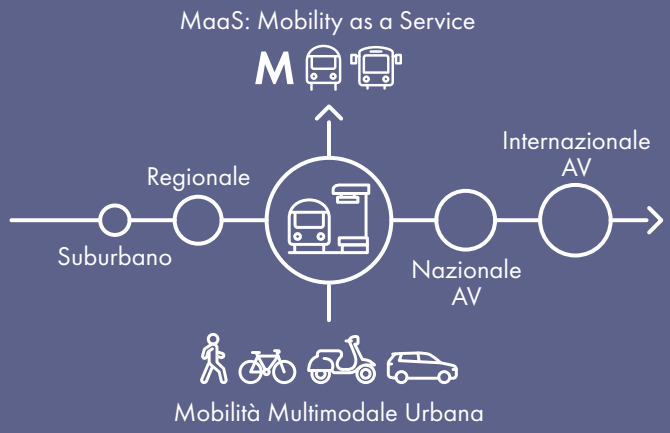


AUTOBUS
- Italia, Germania, Grecia e Olanda
- circa 1,5 miliardi viaggiatori km
- circa 158 milioni bus km

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 o stimolano l'evolversi degli stili di mobilità e del tessuto urbano in cui è inserita. La stazione è luogo di trasformazioni, segno di nuove infrastrutture che sempre più - oltre a essere opere di ingegneria - esigono sensibilità e approcci diversi e complementari capaci di generare qualità e attrattività dei territori, di ridurre costi e tempi dello spostamento, di soddisfare una domanda crescente di mobilità nuova.

Le stazioni rappresentano il **punto di contatto tra sistema ferroviario e i territori** che attraversa e il loro funzionamento è largamente determinato dalla qualità di questa relazione. Una stazione che funziona bene sa essere parte integrante dell'ambiente - urbano o rurale - che la ospita.
La nuova visione della stazione sviluppata dal Gruppo mette al centro i bisogni delle persone e la sostenibilità ambientale e sociale, tende a rendere stazioni e aree circostanti più sicure e piacevoli.



NODO DI SCAMBIO INTERMODALE

Luogo facilmente accessibile nel quale avviene lo **scambio e di connessione dei diversi modi di trasporto.**

POLO DI SERVIZI

Avvicina viaggiatori e cittadini ai servizi (commercio, svago, sanità, cultura etc.) con spazi flessibili che consentono una versatilità d'uso.



Elemento essenziale per lo sviluppo del nuovo concept di stazione è il dialogo con gli stakeholder

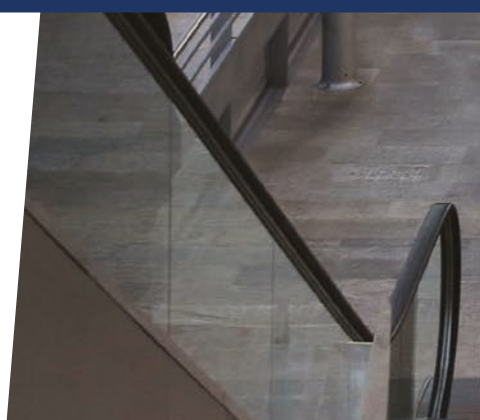
In quest'ottica, **la nuova stazione è contemporaneamente protagonista di un progetto di mobilità integrata, hub di un sistema di MaaS** (Mobility as a Service) - con spazi e servizi capaci di garantire il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro più rapido, facile, intuitivo e fluido - centro vitale della smart city, parte integrante del tessuto urbano, volano della riqualificazione di zone dismesse, marginali o poco attrattive.
Mentre aumenta la presenza delle donne impiegate a bordo dei mezzi di trasporto, proseguiamo nel migliorare gli aspetti legati alla sicurezza, anche nel progettare nuove stazioni e riqualificando le esistenti, attraverso **interventi di design più inclusivi**, quali ad esempio i parcheggi rosa nei pressi della stazione destinati specificamente 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 in loco quale ulteriore monitoraggio della sicurezza.



PIANO INTEGRATO STAZIONI

Per l'attuazione del **nuovo concept di stazione**, è stato elaborato un piano di investimenti che interessa prioritariamente le stazioni a maggiore rilevanza trasportistica, distribuite su tutto il territorio nazionale e che intercettano oltre il 90% del totale dei passeggeri in transito sulla rete.
Il Piano prevede che le stazioni vengano ripensate con l'obiettivo di **esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi**, integrate nel contesto urbano di inserimento e capaci di influire positivamente sulla riqualificazione dei territori.
In particolare, il Piano ha come obiettivi qualificanti:

- l'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la sharing mobility e la mobilità attiva;
- il miglioramento dell'accessibilità interna alle stazioni, la crescita di attrattività, funzionalità, qualità e sicurezza degli spazi interni ed esterni;
- il potenziamento dell'infomobilità e del wayfinding fuori e dentro la stazione.





In questa prospettiva **nel corso del 2022 sono proseguiti**:

- **i progetti Easy e Smart Station** dedicati alle 620 stazioni più frequentate della rete;
- **l'adozione di protocolli internazionali per la valutazione delle performance energetiche e ambientali** (es. **Protocollo Leed**, per la progettazione, costruzione e gestione di edifici energeticamente sostenibili, **Protocollo GBC Historic Building** per la certificazione del livello di sostenibilità degli interventi di conservazione, riqualificazione, recupero e integrazione di edifici storici, **Protocollo Envision**, per la valutazione della sostenibilità ambientale delle opere progettate) **e l'attuazione di soluzioni Nature-Based Solutions (NBS)**.

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 in un contesto sempre più sfidante, accelerare la transizione ecologica del Gruppo e del Paese e cogliere le opportunità offerte dalle nuove tecnologie per attività di manutenzione e servizi innovativi sono tra le priorità più importanti da perseguire per il Gruppo.
Il percorso che unisce, avvicina le persone, i viaggiatori e trasporta le merci rispondendo alle richieste dei clienti industriali, costituendo la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale del territorio.

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO RFI	16.829 km[59]
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6.464 km
Linee complementari	9.415 km
Linee di nodo	950 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7.731 km
Linee a semplice binario	9.098 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	12.184 km
a doppio binario	7.654 km
a semplice binario	4.530 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.645 km
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO FSE	**474 km**
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO NETINERA	**300 km**

RETE STRADALE IN ESERCIZIO ANAS	32.383,24 km
CLASSIFICAZIONE	
Autostrade	1.220,80 km
Raccordi autostradali	354,28 km
Strade statali	25.358,47 km
Strade in corso di classifica o declassifica (NSA)	289,31 km
Svincoli e complanari	5.160,38 km

Dati aggiornati al 31 dicembre 2022.



59. Di cui 70 km di rete estera.

Treno...il mezzo più ecologico

La mobilità è tra le sfide più complesse che la società moderna è chiamata ad affrontare. Ad una crescente propensione al movimento si contrappone infatti la ricerca di una **riduzione degli impatti** sulle risorse naturali. 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, 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) per il trasporto regionale e locale



INTERNAZIONALE

FRANCIA
collegamenti diurni tra la Francia e l'Italia e un collegamento notturno tra Parigi e Venezia.
Frecciarossa sulla Parigi-Lione-Milano

GERMANIA
trasporto pubblico regionale in Bavaria, Sassonia, Turingia, Repubblica Ceca e Austria, Sud Ovest della Germania, Bassa Sassonia, Meclemburgo-Pomerania.
Nelle aree metropolitane di Berlino, Brandeburgo, Brema e Amburgo.
Flotta di circa 370 treni.
Circa 260 Km di rete in diretta gestione principalmente nell'area della bassa Sassonia

GRAN BRETAGNA
trasporto passeggeri da Londra (Fenchurch Street) verso Basildon, Southend e Grays, passando in 26 stazioni nell'East London e South Essex.
Da Londra a Birmingham, Manchester, Liverpool, Preston, Chester, Edimburgo e Glasgow

GRECIA
trasporto passeggeri su tre segmenti: intercity (connessioni tra le principali prefetture – da Patras a Alexandroupolis; Dikaia a Florina; Atene e Thessaloniki), suburbano (regioni di Atene, compreso il collegamento per l'aeroporto, Thessaloniki e Patras) e internazionale (Sofia, Belgrado, Bucharest, Skopje)

SPAGNA NEW
Trenitalia, come parte del consorzio ILSA, è tra i primi operatori privati abilitato a entrare sul mercato spagnolo dell'AV.
Il servizio commerciale viene effettuato attraverso il treno ad Alta Velocità Frecciarossa 1000, (con Madrid-Barcellona, Madrid-Valencia/Alicante e Madrid-Malaga/Siviglia) con il brand iryo per una durata di 10 anni, competendo con Renfe e l'operatore francese Ouigo (detenuto da SNCF).
Il 21 novembre del 2022 è partito il viaggio inaugurale di iryo da Madrid con destinazione Valencia. Dal 25, invece, è stato attivato il servizio con le prime corse Madrid-Saragozza-Barcellona.



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, una offerta intermodale per sviluppare il trasporto collettivo e la **mobilità pubblica sostenibile**.
Anche in questo caso l'offerta del Gruppo è rivolta al mercato nazionale e internazionale.

NAZIONALE

LOCALE
trasporto pubblico locale (urbano ed extraurbano) di importanti città italiane Firenze*, Padova, Perugia e Salerno. Oltre che di altre città in Campania, Puglia, Umbria e Veneto.
*servizio di collegamento diretto per l'outlet The Mall Firenze.

LUNGA PERCORRENZA
servizio integrato costituito con bus dedicati che collegano città di medie dimensioni e località turistiche 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 con una flotta di circa 695 autobus.

PAESI BASSI
trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Utrecht, nella provincia di Groningen-Drenthe e nell'area di Drechtsteden, Molenlanden e Gorinchem (DMG).

Vicini alle persone

(2-27, 2-29)

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[60], **e della customer satisfaction**, attraverso indagini volte ad analizzare le aspettative e il grado di soddisfazione di passeggeri e clienti.

Inoltre, al fine di garantire feedback appropriati a tutti i clienti, è stato implementato un **sistema di monitoraggio dei reclami**[61] che consente di attivare un ascolto attivo delle loro esigenze migliorando al contempo l'efficienza e l'efficacia dei servizi.

Nei successivi paragrafi sono riportati alcuni indicatori sintetici delle performance del Gruppo.



Infrastruttura

Il settore infrastruttura comprende:

- rete ferroviaria/stazioni;
- rete stradale e autostradale.

Per quanto riguarda la **rete ferroviaria e le stazioni**, il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella Carta dei Servizi (previsti dalla normativa di riferimento per i servizi pubblici del settore trasporti - Dir. P.C.M. 27 gennaio 1994 e D.P.C.M. 30 dicembre 1998). Nel 2022, nonostante il perdurare per la prima parte dell'anno della straordinarietà della situazione di contesto legata all'emergenza da Covid-19, **gli obiettivi sono stati tutti rispettati**, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno/di terzi, sia quelli riferiti alla qualità percepita, collegati alle indagini di customer satisfaction svolte dall'Osservatorio di Mercato.

60. 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
61. Nel documento con il termine "reclami" si intendono le segnalazioni ricevute, mentre con il termine "disservizi" si intendono le problematiche associate ai "reclami". In particolare, a un reclamo possono essere associati anche più disservizi.

RETE FERROVIARIA/STAZIONI

Indicatore	Obiettivo 2022	Risultato 2022
Attenzione all'ambiente	Raddoppio della quota di energia elettrica da fonti rinnovabili per usi interni di RFI acquistata tramite apposito contratto di fornitura (pubblicazione gara)	Raggiunto
Sicurezza in stazione	Numero di furti in stazione inferiore alla media del triennio di riferimento 2016-2018*	Raggiunto
Accessibilità delle stazioni	Realizzazione interventi per il miglioramento dell'accessibilità (banchine h 55, ascensori) – almeno 125 interventi	Raggiunto

**Il dato è monitorato dalla Polfer. Dal 2007 si è assistito a un costante miglioramento di tale parametro, grazie all'efficacia nel tempo delle azioni e dei programmi pluriennali definiti dal Gruppo FS Italiane per la sicurezza dei propri clienti e dei propri asset, condotti in collaborazione con la Polizia Ferroviaria a seguito delle Convenzioni siglate dal 2007 con il Ministero dell'Interno. Per tale motivo il valore obiettivo da quest'anno è rapportato al valore medio del triennio 2016-2018.*

AMBIENTE DI STAZIONE

Indicatore		Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Comfort del viaggio negli ambienti di stazione	percezione della stazione nel complesso	98,7%	98,2%	**+0,5**
Integrazione modale	percezione della facilità e co-modità di arrivo in stazione	98,1%	97,9%	**+0,2**
Security in stazione	percezione della sicurezza nel complesso	95,5%	95,4%	**+0,1**

La percentuale di viaggiatori soddisfatti (voti 6-9) per i servizi offerti nelle stazioni è monitorata dall'Osservatorio di Mercato RFI attraverso oltre 180mila interviste a viaggiatori in partenza nelle 760 stazioni della rete che raccolgono il 94% dei viaggiatori totali.



Per una lettura più approfondita dei risultati 2022, è utile considerare il parametro relativo **alla percentuale dei pienamente soddisfatti (voti 7-9)**, sebbene non preso a riferimento nella Carta dei Servizi. In questo caso, nel confronto con l'anno precedente, **la qualità della stazione nel complesso registra un ulteriore incremento** (passando dall'89,3% nel 2021 al 90,8% nel 2022).

Nel 2022 i reclami/segnalazioni totali sono stati 6.495 a fronte dei 4.984 del 2021. Le cause dell'incremento sono sicuramente da attribuire principalmente a una graduale ripresa della mobilità dopo la situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 nel primo semestre del 2020 che ha annullato quasi del tutto la frequentazione dei viaggiatori e dei fruitori delle stazioni, limitata successivamente anche dai Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) e dalle restrizioni alla mobilità adottate dalle Regioni per limitare la circolazione del virus. Anche il numero dei disservizi segnalati, quindi, è proporzionalmente incrementato: 6.987 disservizi (+ 29% rispetto al 2021). Il canale principale utilizzato per la segnalazione dei disservizi messo a disposizione è "RFI Risponde" raggiungibile dalla home page del sito istituzionale. 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.

Per quanto riguarda la **rete stradale e autostradale** il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella carta dei servizi:

STRADE E AUTOSTRADE

Indicatore		Obiettivo 2022	Risultato 2022
Regolarità del servizio	Tempo di chiusura della strada per nevicate non eccezionali e/o non dovuta a chiusura programmata sulle tratte campione individuate	Standard di riferimento <12h	Raggiunto
Sicurezza del viaggio	Tempo intercorrente tra la verifica della segnalazione pervenuta in Sala Operativa e la pubblicazione sui sistemi di informazione all'utenza, VAI, PMV, SITO Anas, di eventi relativi alla viabilità	Standard di riferimento max 30 minuti	Raggiunto
Supporto ai clienti	Risposta definitiva ai clienti entro 30 giorni solari rispetto a richieste di informazioni, reclami, suggerimenti	80%	93%

La gestione dei reclami viene centralizzata attraverso il Servizio Clienti. Tutti i reclami pervenuti al Servizio Clienti, attraverso i diversi e molteplici canali di contatto messi a disposizione dei clienti (telefono, mail, live chat, sito internet, appuntamento, whatsApp, telegram, canali social, posta), sono gestiti dalla struttura Rapporti con gli Utenti.
Nel 2022 sono pervenuti 1.703 reclami (+63% rispetto al 2021), tutti gestiti con un tempo medio di risposta pari a 12 giorni. Al fine di migliorare la gestione dei reclami, aumentati nell'ultimo triennio anche grazie all'impegno di Anas nell'agevolare i clienti affinché ricevano una corretta informazione sull'azienda, nel corso del 2023 sarà attivata una BAnca DAti REclami per la lavorazione istantanea dei disservizi segnalati.

L'indagine di customer satisfaction, volta a conoscere l'opinione e il grado di soddisfazione dei clienti che si sono rivolti agli uffici relazioni con il pubblico, ha rilevato un **livello di soddisfazione pari a 7,6 su 10** (riferito ai primi nove mesi dell'anno).

Trasporto passeggeri su ferro

Il trasporto passeggeri su ferro si divide in due principali segmenti:

- media e lunga percorrenza;
- regionale.

Italia[62]

Trenitalia

La circolazione dei treni è monitorata in tempo reale e, in caso di criticità, viene attivata la comunicazione al personale a bordo treno per informare i clienti. L'output degli elementi fondamentali del servizio (puntualità, anomalie di circolazione, ecc.) è oggetto di analisi quotidiana e di incontri periodici, ove necessario anche con il Gestore dell'infrastruttura, per affrontare le questioni ricorrenti (ad esempio, orario, turni del personale e del materiale rotabile) nella logica del miglioramento continuo.

Per quanto riguarda il fattore puntualità, le tre tipologie di servizio hanno fatto registrare un peggioramento della performance (tra gli 0,8 e i 5,5 punti percentuali). Nei primi mesi dell'anno la puntualità ha registrato valori complessivamente positivi e in linea con l'anno precedente; a partire da marzo si è invece evidenziata una generale flessione delle performance da ricondurre all'aumento dei volumi di traffico e, durante il periodo estivo, alle forte ondate di calore che hanno interessato il territorio nazionale, determinando alcuni guasti, la cui gestione e risoluzione ha condizionato la puntualità ferroviaria.

PUNTUALITÀ

Indicatore		Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Servizi a mercato (Frecce)	% di treni in arrivo entro la soglia di 10' dall'orario previsto	77%	82,5%	**-5,5**
Servizio Universale (IC Giorno e IC Notte)	% di treni in arrivo entro la soglia di 15' dall'orario previsto	86,2%	88,5%	**-2,3**
Servizio Regionale	% di treni in arrivo entro la soglia di 5' dall'orario previsto	92,2%	93%	**-0,8**

Dati aggiornati a gennaio 2023.
Sono considerati arrivati in ritardo tutti i treni giunti a destinazione oltre la soglia indicata (nessuna esclusione).

62. Il perimetro di riferimento include i servizi offerti dalle società Trenitalia e Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici.

Anche per quanto riguarda il fattore regolarità, entrambi i segmenti registrano valori leggermente in calo rispetto al 2021.

REGOLARITÀ

Indicatore		Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Media e lunga percorrenza	treni regolari al netto dei treni limitati, cancellati o in arrivo con oltre 120 minuti di ritardo	97,05%	98,9%	**-1,85**
Regionale	% di treni giunti a destinazione rispetto ai treni programmati (esclusi treni soppressi per sciopero)	97,5%	98,9%	**-1,4**

Dati aggiornati a gennaio 2023.

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[63] e corto raggio - locale/regionale[64]). La rilevazione avviene attraverso interviste face to face e interviste telefoniche[65].
Nel 2022, **il "viaggio nel complesso" risulta soddisfacente per il 97,7% dei clienti dei treni di media e lunga percorrenza**, con un incremento di 0,6 punti percentuali rispetto all'anno 2021. Complessivamente, tutti i principali aspetti hanno registrato miglioramenti rispetto all'anno precedente, con particolare riferimento alla pulizia che ha fatto registrare un incremento di 1,5 punti percentuali.

MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

Indicatore	Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Viaggio nel complesso*	97,7%	97,1%	**+0,6**
Puntualità	92,5%	91,4%	**+1,1**
Pulizia	96,4%	94,9%	**+1,5**
Comfort	97,4%	96,8%	**+0,6**

**La soddisfazione del "viaggio nel complesso" tiene conto di tutta l'esperienza di viaggio (door-to-door).*

63. Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 5.800 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, brand.
64. Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 8.870 interviste. Tale numerosità consente anche di effettuare un approfondimento sulla clientela che viaggia su 35 principali linee ferroviarie regionali distribuite sull'intero territorio nazionale.
65. 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.

Anche i risultati relativi ai **servizi di trasporto regionale confermano il trend in aumento della soddisfazione del cliente.** Il **viaggio nel complesso risulta soddisfacente per il 91,8% dei viaggiatori**, con un incremento di 1,4 punti percentuali rispetto all'anno 2021. Complessivamente, tutti i principali aspetti hanno registrato miglioramenti rispetto all'anno precedente, con particolare riferimento al "comfort" e alla "puntualità".

REGIONALE

Indicatore	Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Viaggio nel complesso*	91,8%	90,4%	**+1,4**
Puntualità	83,5%	82,0%	**+1,5**
Pulizia	82,2%	81,1%	**+1,1**
Comfort	92,5%	90,7%	**+1,8**

**La soddisfazione del "viaggio nel complesso" tiene conto di tutta l'esperienza di viaggio (door-to-door).*

Un'attenta gestione dei reclami rappresenta un importante strumento di interazione con la clientela poiché permette, attraverso il monitoraggio e l'analisi dei disservizi segnalati, il miglioramento delle prestazioni e la possibilità di offrire un servizio sempre più rispondente alle esigenze di chi viaggia.

Per gestire in modo sistemico ed efficace i reclami, è stata definita un'organizzazione articolata su tutto il territorio nazionale con:

- uffici territoriali per la gestione delle pratiche di reclamo e delle relative risposte alla clientela;
- una rete di focal point in grado di individuare le problematiche segnalate dal cliente e attivare le opportune risoluzioni.

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).

Il processo di gestione dei reclami avviene con la seguente modalità:

- i reclami ricevuti dai clienti confluiscono nella piattaforma informatica CRM Reclami e sono assegnati a idonei uffici territoriali con il compito di gestirli;
- il reclamo, dopo essere stato analizzato, viene trasmesso ai focal point, referenti tecnici in grado di individuare le problematiche segnalate dal cliente, attivare le eventuali azioni correttive per rimuovere la causa del disservizio segnalato, fornire a chi gestisce il reclamo le informazioni necessarie a formulare una risposta;
- invio della risposta al cliente ed eventualmente, in funzione della gravità del disservizio, offerta di un bonus a favore del cliente.

Attualmente il canale più utilizzato è il sito internet, attraverso il quale viene veicolata la maggioranza delle segnalazioni.

Nel 2022 sono stati complessivamente 43.840 i reclami pervenuti relativamente ai **servizi di trasporto a media e lunga percorrenza**, con un incremento di circa il 25% rispetto all'anno precedente ascrivibile alla ripresa del traffico ferroviario che negli anni precedenti era stato ridotto a causa delle restrizioni prescritte a seguito della emergenza sanitaria da Covid-19.
Analogamente anche il numero di disservizi ha fatto registrare un aumento, passando da 12.623 del 2021 ai 24.380 del 2022.
Le tipologie di disservizi segnalate con maggiore frequenza hanno riguardato la "regolarità e puntualità" (il 49% dei disservizi segnalati nel 2022 ha riguardato tale tipologia), il "livello di servizio" e il "comfort". I disservizi relativi alla "integrazione modale" e alla "safety" hanno invece registrato una diminuzione rispetto al 2021.

CLASSIFICAZIONE DEI DISSERVIZI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA
(NAZIONE E INTERNAZIONALE)

Regolarità e puntualità	Livello di servizio	Comfort	Integrazione modale	Safety
2022: 11.937 2021: 4.637	2022: 6.993 2021: 4.956	2022: 3.332 2021: 1.340	2022: 8 2021: 17	2022: 79 2021: 151
↓	↓	↓	↑	↑

Anche per i **servizi di trasporto regionale**, le segnalazioni sono aumentate conseguentemente alla ripresa del traffico ferroviario, passando dalle 20.387 del 2021 alle 23.366 del 2022 (+14,6%). Dall'analisi dei dati si denota che con la ripresa delle attività i viaggiatori preferiscono segnalare disservizi legati alla circolazione dei treni evidenziando principalmente criticità sulla "regolarità e puntualità" e sul "livello del servizio".

CLASSIFICAZIONE DEI DISSERVIZI REGIONALE

Regolarità e puntualità	Livello di servizio	Comfort	Integrazione modale	Safety
2022: 7.981 2021: 5.569	2022: 9.462 2021: 9.402	2022: 2.444 2021: 2.253	2022: 47 2021: 46	2022: 349 2021: 370
↓	—	↓	—	↑

miglioramento *peggioramento* *stabile*

Dal 2009, il Gruppo ha messo a disposizione dei viaggiatori dei servizi di media e lunga percorrenza il meccanismo di conciliazione paritetica, che permette al cliente non soddisfatto della risposta ricevuta al reclamo o alla richiesta di rimborso/indennizzo, di chiedere il riesame della pratica alla Commissione di Conciliazione.
La procedura è gratuita e non è vincolante in quanto la soluzione proposta è sottoposta alla libera accettazione del cliente. L'Organismo di Conciliazione Paritetica è riconosciuto come una best practice dalla Commissione Europea.

Nel 2022 sono state lavorate 1.172 pratiche relative ai servizi di media e lunga percorrenza, di cui:

- 38 pervenute nel 2021 e concluse nel 2022;
- 1.134 pervenute nel 2022[66].

Inoltre, da gennaio 2022 la conciliazione paritetica è stata attività anche per i passeggeri del trasporto regionale di Trenitalia e, al termine dell'anno, sono pervenute oltre 300 domande. L'estensione della conciliazione paritetica al trasporto regionale, dopo la lunga e consolidata esperienza nel trasporto a media e lunga percorrenza (Frecce e Intercity), conferma l'attenzione di Trenitalia per le persone che quotidianamente scelgono di viaggiare a bordo dei suoi treni regionali.

INTERCITY GREEN

È iniziato in estate **il viaggio del nuovo Intercity Green**, un treno rinnovato nell'aspetto grazie a una speciale pellicolatura esterna e a una carrozza dedicata con sei posti bici, punti di ricarica, raccolta differenziata, area family e vending machine. Inoltre, sulle pareti della carrozza 3 i passeggeri troveranno **messaggi sulla sostenibilità con il dettaglio del risparmio di CO_2 per i viaggi in treno**.

A bordo i passeggeri troveranno anche i **primi sedili realizzati con tessuti composti da filati ottenuti da plastica riciclata**, la cui produzione permette un risparmio, per ogni kg di filato, del 32% di CO_2, 94% di acqua e 64% di energia. Una scelta sostenibile che si ripeterà anche per le sedute dei prossimi treni ibridi Intercity fra le località della costa ionica.



66. Così ripartite: per il segmento Alta Velocità n.791 (di cui 602 ammissibili e 189 non ammissibili) e Intercity n.343 (di cui 253 ammissibili e 90 non ammissibili).

Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici (FSE)

FSE monitora e rendiconta gli obiettivi di qualità definiti nella Carta dei Servizi in un'ottica di miglioramento continuo. In particolare, di seguito si riporta una sintesi dei principali obiettivi e del relativo consuntivo relativi al servizio ferroviario:

SERVIZIO FERROVIA

Indicatore		Obiettivo 2022	Risultato 2022
Sicurezza del viaggio	Incidentalità (n° incidenti imputabili all'azienda per 1.000.000 di km)	zero incidenti	Raggiunto
Comfort del viaggio	Accessibilità dei mezzi (% di treni dotati di pianale ribassato)	73%	Raggiunto
Informazioni alla clientela	Informazioni a bordo mezzi (% treni dotati di impianti per annunci sonori di destinazione e successiva fermata)	73%	Raggiunto

FSE monitora la soddisfazione del cliente attraverso la somministrazione di questionari, rilevazioni a campione e attraverso sondaggi. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.
Nel 2022 l'84,6% degli intervistati ha dichiarato di essere complessivamente soddisfatto del servizio di trasporto su ferro.



Anche per FSE la gestione dei reclami rappresenta un importante strumento di interazione con la clientela poiché permette, attraverso il monitoraggio e l'analisi dei disservizi segnalati, di migliorare il servizio offerto e di rispondere alle esigenze dei passeggeri.

I reclami sono gestiti da un team dedicato che riceve le richieste attraverso il canale sul sito web istituzionale e via e-mail. Nel corso del 2022 sono pervenuti 493 reclami relativi al servizio ferrovia (276 sono stati i reclami pervenuti nel 2021).

Regno Unito

Il Gruppo FS opera in UK attraverso Trenitalia c2c, società che offre il servizio di trasporto passeggeri tra Londra e l'Essex.
Nel corso del 2022 è stata effettuata una survey attraverso Wavelength, che ha raccolto 1.700 risposte evidenziando un miglioramento della soddisfazione dei clienti. Nel 2021 la soddisfazione complessiva è stata di 77/100, mentre nel 2022 il punteggio è migliorato a 78/100.

I reclami vengono gestiti dal dipartimento CRM (Customer Relationship Management), che ha l'obiettivo di dare un riscontro al 95% delle istanze ricevute entro 10 giorni lavorativi e al 100% in 20 giorni lavorativi.

Nel 2022, sono stati gestiti 5.853 reclami (rispetto ai circa 4.800 reclami del 2021) con un tempo di risposta medio di 6,53 giorni. I reclami principali hanno riguardato la "i biglietti e i rimborsi" (1.900 reclami), l'utilizzo della "Smartcard per l'acquisto dei biglietti" (514 reclami), la "puntualità" (653 reclami) e "problematiche riscontrate nell'acquisto on line dei biglietti" (694 reclami).

Grecia

Hellenic Train monitora trimestralmente la soddisfazione dei passeggeri (es. attraverso survey e tecnica del mystery client). L'analisi viene svolta da un soggetto terzo.
Il campione analizzato è stato pari a 2.000 passeggeri (include tutti i segmenti di business: lunga percorrenza, interurbano, regionale). Nel corso del 2022, nonostante la soddisfazione del viaggio nel complesso abbia registrato valori in crescita, si rileva un generale abbassamento della soddisfazione dei clienti relativa, in particolare, alla puntualità e affidabilità del servizio, che hanno scontato, nella maggior parte dei casi, le problematiche relative alla gestione dell'infrastruttura (la gestione della quale è in capo a un altro soggetto).

Indicatore	Risultato 2022*	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Viaggio nel complesso*	78%	73,3%	**+4,7**
Puntualità	59,7%	67,2%	**-7,5**
Affidabilità	64,4%	66,7%	**-2,3**
Comfort	73,7%	75,5%	**-1,8**

** I dati 2022 sono relativi alle analisi del terzo trimestre*

Anche Hellenic Train gestisce e monitora i reclami pervenuti per rispondere puntualmente alle richieste e per migliorare il livello dei servizi offerti.
Nel 2022 il numero di reclami pervenuti è quasi raddoppiato rispetto al 2021, per un totale di 4.485 rispetto ai 2.084 registrati lo scorso anno (entrambi i dati risultano aggiornati al 10 dicembre). Tale incremento è principalmente dovuto alla ripresa del traffico ferroviario che negli anni precedenti era stato ridotto a causa delle restrizioni prescritte a seguito della emergenza sanitaria da Covid-19 e da alcuni eventi straordinari che hanno interessato il 2022 (es. cancellazioni avvenute il 24 gennaio 2022 a causa della neve, scioperi nei mesi estivi da parte degli autisti e del personale di staff, lavori di ristrutturazione che hanno interessato la rete da novembre).



Nel 2022 circa il 60% dei reclami hanno ricevuto una risposta nei tempi previsti (entro il termine stabilito di 30 o 90 giorni in caso di prima risposta). La media dei giorni di risposta è stata pari a 20,76 (contro i 19,38 del 2021).

CLASSIFICAZIONE DEI RECLAMI

Ritardi	Rimborsi	Informazioni alla clientela	Personale	Cancellazioni
2022: 1.666 2021: 342	2022: 1.810 2021: 648	2022: 680 2021: 441	2022: 461 2021: 203	2022: 578 2021: 231
↓	↓	↓	↓	↓

miglioramento *peggioramento* *stabile*

Germania

Il gruppo Netinera, per il monitoraggio della puntualità e della soddisfazione dei passeggeri, utilizza una metodologia definita dall'Autorità per i Trasporti Pubblici su base regionale e in funzione della tipologia di servizio offerto. Per tale motivo, al momento, non sono disponibili indicatori di sintesi a livello di gruppo o di società.

Trasporto passeggeri su gomma

Il trasporto passeggeri su gomma **completa l'offerta integrata del gruppo con una presenza a livello nazionale e internazionale**.

Italia[67]

Busitalia – Sita Nord e controllate
Gli obiettivi di customer satisfaction sono rendicontati in diverse carte dei servizi su base regionale/provinciale/comunale e specifici per ambito urbano ed extraurbano. Il dato sulla puntualità (rapporto tra ritardi registrati e corse monitorate per la puntualità) registra un lieve peggioramento nel 2022, attribuibile al progressivo e completo rientro alla normalità, dopo le riduzioni del servizio legate alla pandemia, che ha comportato un aumento della circolazione, impattando sulla viabilità e sul possibile mancato rispetto degli orari di partenza/arrivo per il servizio pubblico. I dati di puntualità relativi al 2022 registrano a ogni modo un miglioramento, se rapportati al periodo pre-pandemia (anno 2019).

PUNTUALITÀ

Indicatore		Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Urbano	% di corse in orario entro 5 min	93,8%	95%	**-1,2**
Extraurbano	% di corse in orario entro 15 minuti	93,3%	95,3%	**-2**

Nel 2022 è stato rinnovato il monitoraggio per rilevare la soddisfazione dei clienti[68]. 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.

67. Il perimetro di riferimento include i servizi TPL tramite le società del Gruppo Busitalia e Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici.
68. Le indagini di customer satisfaction 2022 hanno riguardato i servizi urbani ed extraurbani gomma di Busitalia e controllate e il servizio ferroviario svolto in Umbria. Inoltre, è stata rilevata la soddisfazione sui servizi sostitutivi offerti da Busitalia Rail Service, sui servizi di navigazione sul lago Trasimeno e, marginalmente, sul servizio attivo in Toscana per l'Outlet The Mall. I risultati delle indagini effettuate nei mesi di maggio e di novembre sul TPL sono stati consolidati ponderando i valori di customer ottenuti per singolo bacino al corrispondente numero dei passeggeri trasportati.

URBANO			
Indicatore	Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Giudizio complessivo	91%	90,6%	**+0,4**
Regolarità e organizzazione del servizio	80,5%	79,4%	**+1,1**
Pulizia	81,5%	80,5%	**+1,0**
Comfort	82,3%	82,5%	**-0,2**

EXTRAURBANO			
Indicatore	Risultato 2022	Risultato 2021	Variazione punti percentuali (p.p.)
Giudizio complessivo	88,6%	88,7%	**-0,1**
Regolarità e organizzazione del servizio	77%	77,4%	**-0,4**
Pulizia	78,6%	79,3%	**-0,7**
Comfort	83,5%	82,8%	**+0,7**

Busitalia considera fondamentali le indicazioni, i suggerimenti, le osservazioni che provengono dalla clientela in merito ai servizi offerti. L'azienda gestisce le segnalazioni e i reclami grazie a un'apposita procedura e con uffici dedicati, fornendo ai clienti opportuna risposta nei tempi stabiliti.

L'attenzione verso le persone che viaggiano con Busitalia o gravitano intorno all'offerta sempre più diversificata e integrata dell'azienda si concretizza anche con una piattaforma dedicata alla gestione dei reclami e delle segnalazioni. La piattaforma integrata ha reso più efficiente ed efficace il processo di gestione dei reclami e delle segnalazioni, aumentando il coinvolgimento interno finalizzato al superamento dell'eventuale disservizio segnalato. L'azienda si è inoltre attivata per il recepimento delle 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.

Nel 2022 sono state gestite circa 2.600 segnalazioni/reclami, prevalentemente relative ai servizi di trasporto locale riferibili ai bacini di Veneto, Umbria e Campania e, marginalmente, Toscana (servizio a mercato Firenze – Outlet The Mall Firenze). Rispetto al 2021, si osserva una diminuzione delle segnalazioni pari a circa -22%, per quanto attiene i servizi di trasporto pubblico locale. È da evidenziare che tale riduzione, oltre che indice di miglioramento anche rispetto alle criticità rilevate nel periodo di pandemia, è da attribuire all'introduzione della nuova procedura reclami, conforme alla normativa ART, sulla base della quale il cliente è invitato a circostanziare e dettagliare la propria segnalazione per consentire una trattazione efficace da parte dell'azienda.

Analizzando il trend delle categorie storicamente osservate - regolarità del servizio, puntualità delle corse, comfort a bordo, rapporto con i clienti e informazioni fornite – si osservano i seguenti dati.

In particolare, per il segmento urbano nel 2022 sono pervenuti 1.040 reclami a cui corrispondono 1.615 disservizi.

DISSERVIZI SEGNALATI URBANO

Regolarità del servizio	Rapporto azienda-cliente	Puntualità	Comfort	Informazioni alla clientela
2022: 455 2021: 693	2022: 158 2021: 157	2022: 275 2021: 376	2022: 87 2021: 88	2022: 75 2021: 86
↑	—	↑	—	↑

miglioramento *peggioramento* *stabile*

Per il segmento extraurbano nel 2022 sono pervenuti 1.504 reclami a cui corrispondono 2.220 disservizi.

DISSERVIZI SEGNALATI EXTRAURBANO

Regolarità del servizio	Rapporto azienda-cliente	Puntualità	Comfort	Informazioni alla clientela
2022: 643 2021: 890	2022: 111 2021: 167	2022: 408 2021: 504	2022: 177 2021: 117	2022: 74 2021: 93
↑	↑	↑	↓	↑

miglioramento *peggioramento* *stabile*

Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici (FSE)

Per quanto riguarda i servizi di trasporto su gomma svolti da FSE, di seguito si riporta una sintesi dei principali obiettivi e del relativo consuntivo.

SERVIZIO BUS

Indicatore		Obiettivo 2022	Risultato 2022
Sicurezza del viaggio	Età media bus (totale anzianità bus/n° bus)	12,3	Raggiunto
Comfort del viaggio	Climatizzazione mezzi (% bus dotati di impianti di climatizzazione)	93%	100%
Servizio PMR	Bus con postazioni/pedana per disabili in carrozzina (% bus dotati)	21%	52%

Per quanto riguarda la soddisfazione dei clienti, misurata attraverso la stessa metodologia descritta in precedenza per il servizio ferroviario, nel 2022 l'88,7% degli intervistati ha dichiarato di essere complessivamente soddisfatto.

Anche per il segmento del trasporto su gomma la gestione dei reclami rappresenta un importante strumento di interazione con la clientela poiché permette, attraverso il monitoraggio e l'analisi dei disservizi segnalati, di migliorare il servizio offerto e di rispondere alle esigenze dei passeggeri.

I reclami sono gestiti da un team dedicato che riceve le richieste attraverso il canale dedicato sul sito web istituzionale o anche via email. Nel corso del 2022 sono pervenuti 2.032 reclami relativi al servizio gomma (1.576 sono stati i reclami pervenuti nel 2021).



Olanda

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV prevede lo svolgimento di un'indagine Barometro OV[69], su base nazionale, per tutte le tratte e le società concessionarie.

69. *OV-Klantbarometer* è un'indagine nazionale, svolta da un soggetto terzo, sulle opinioni dei viaggiatori del trasporto pubblico (urbano e regionale). I viaggiatori hanno la possibilità di valutare diversi aspetti del servizio. La ricerca si svolge annualmente, su base trimestrale, su autobus, tram, metropolitane, treni regionali e navi. Le aree di indagine corrispondono in gran parte alle aree in cui operano i concessionari del servizio di trasporto pubblico. L'indagine 2022, alla data di redazione del presente documento, non è stata ancora pubblicata.

Logistica integrata

(2-1, 2-6, 2-29)

Raddoppiare la quota traffico merci su rotaia rispetto al 2019 per le lunghe percorrenze e rendere più competitiva la modalità ferroviaria nella catena logistica, sono i principali obiettivi del Gruppo. Attraverso la costituzione del Polo Logistica, il Gruppo intende proporsi al mercato come un **operatore di sistema**, sia in Italia sia all'estero, al fine di contribuire al **miglioramento del sistema del trasporto delle merci e di promuovere lo shift modale**: dalla gomma al ferro, con meno impatti in termini sociali (incidentalità, congestionamento delle infrastrutture stradali) e ambientali (minori emissioni in atmosfera, minori consumi energetici).



TERMINALE LOGISTICO
Polo di logistica integrata
Società in Italia, Germania, Grecia
Piattaforme logistiche integrate

TRENO
circa 22 miliardi tonnellate km, di cui 10,8 all'estero
circa 43 milioni treni km, di cui 18,3 all'estero

L'offerta commerciale del Gruppo[70] si basa su una vasta gamma di collegamenti italiani e internazionali e soddisfa le esigenze dei diversi settori merceologici anche attraverso una strutturazione per Business Unit che permette di garantire il minor time-to-market per i clienti:

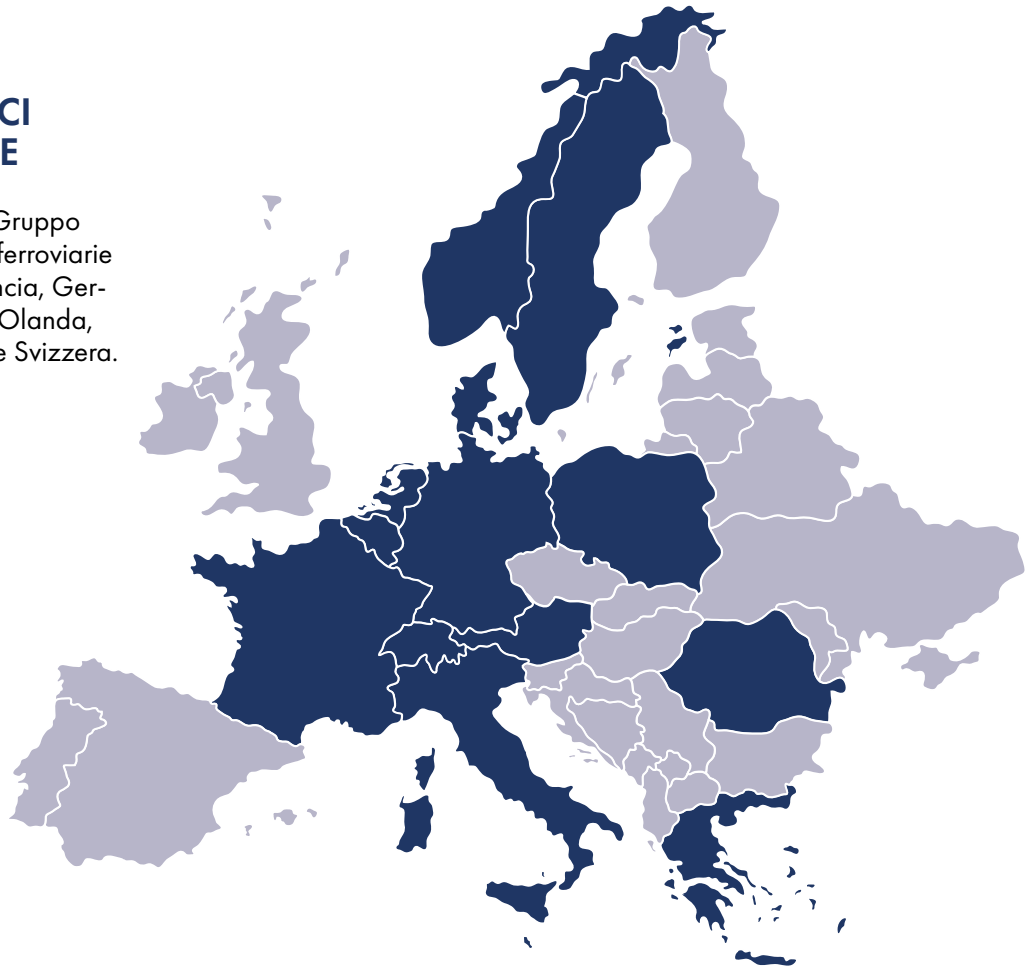
TRASPORTO MERCI NAZIONALE

Industry	Intermodal	General
Servizi dedicati alle filiere Siderurgia, Chimica e Automotive	Gamma completa di soluzioni ferroviarie e logistiche dedicate al trasporto di containers, casse mobili, semirimorchi e autoarticolati	Trasporti per l'industria manifatturiera e cantieristica, prodotti per la grande distribuzione e trasporti militari

70. Il settore merci del Gruppo è guidato da Mercitalia Logistics, subholding del Polo Logistica, ed è composto da Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria per il trasporto merci italiana; Gruppo TX Logistik, la terza più grande impresa ferroviaria per il trasporto merci in Germania, attiva anche in altri Paesi europei; Mercitalia Intermodal, il più grande operatore del trasporto combinato strada-rotaia in Italia, e il terzo in Europa; Mercitalia Shunting & Terminal, società attiva dalla fase di progettazione, realizzazione e manutenzione di raccordi fino all'offerta di servizi di movimentazione e manutenzione del materiale rotabile, compresa la gestione e l'esercizio di inland terminal intermodali, uno dei maggiori gestori di terminal intermodali in Italia; TerAlp (Terminal AlpTransit), specializzata nella realizzazione di infrastrutture terminalistiche all'avanguardia.

TRASPORTO MERCI INTERNAZIONALE

A livello internazionale, il Gruppo offre soluzioni logistiche e ferroviarie in Austria, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Norvegia, Olanda, Polonia, Romania, Svezia e Svizzera.



I principali settori merceologici per i quali il Gruppo offre servizi dedicati sono: chimico, legno e carta, materie prime, minerario, agricoltura, automotive.

Anche nel 2022 le società del Polo Logistica hanno condotto l'indagine di Customer Satisfaction, utilizzando una metodologia comune, apportando leggere variazioni legate alle specificità e alle diverse esigenze di ciascun business. La centralità del cliente rappresenta uno dei valori fondamentali per le Società del Polo Logistica.
In particolare, il livello di gradimento dei servizi forniti è stato valutato attraverso la somministrazione di un questionario online strutturato in modo tale che il cliente possa fornire un punteggio, nella scala da 1 a 10, su aspetti del servizio erogato ritenuti essenziali.
Il giudizio complessivo assegnato dai clienti al servizio offerto dal Polo Logistica, calcolato come media dei giudizi assegnati alle società, è risultato in linea con i valori dello scorso anno (7 su 10), dimostrando ancora apprezzamento dell'impegno del Gruppo dei servizi offerti.
Analizzando i risultati ottenuti dalla società Mercitalia Rail, in merito al gradimento del trasporto di merci via ferrovia, l'indice di soddisfazione totale, che misura il rapporto tra la sommatoria dei punteggi ottenuti e il punteggio massimo realizzabile, raggiunge i 2/3 del totale con valori superiori a quelli del 2021 (66,4% del 2022 contro il 63,3% registrato l'anno precedente).

Anche per il settore merci, il Gruppo è impegnato in una attenta gestione dei reclami pervenuti al fine di fornire servizi sempre più rispondenti alle esigenze della clientela. Ogni segnalazione pervenuta da parte del cliente viene gestita indagando sulle cause che hanno determinato il disservizio e fornendo una risposta puntuale al cliente indicando, ove possibile, le eventuali azioni correttive.

Con riferimento alla società Mercitalia Rail, nel corso del 2022 sono pervenuti 93 reclami, in leggera diminuzione rispetto al 2021 (95 reclami). Circa il 94% dei reclami hanno ricevuto una risposta con tempi inferiori ai 30 giorni. Le principali cause di reclamo sono la "gestione del disservizio" e "la tracciabilità dei trasporti in territorio estero" (per quest'ultima causa è in corso l'attivazione di un progetto IT per la realizzazione di un nuovo sistema di Track & Trace internazionale).


SAL
COMB 353002 9
3MNL
3UKU 440 028 2
3MBO

Promozione della sicurezza

(416-1, 416-2)

La sicurezza delle persone rappresenta per il Gruppo **una priorità e 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 e che siano ridotti al minimo i rischi connessi alle attività d'impresa per i lavoratori, l'ambiente, i viaggiatori, i cittadini e, in genere, per il mondo esterno all'azienda (**safety**), così come ad assicurare la piena protezione dei viaggiatori da rischi legati a cause esterne al Gruppo (**security**).
Tale attenzione si concretizza attraverso l'adozione di processi manutentivi certificati, l'utilizzo di sofisticati strumenti diagnostici e importanti investimenti in manutenzione straordinaria, sicurezza e tecnologie che nel 2022 ammontano:

- per il Polo Infrastrutture a circa 3,8 miliardi di euro (+ 1,7% rispetto al 2021);
- per i Poli passeggeri e Logistica a circa 404 milioni di euro (-8% rispetto al 2021).

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, in un'ottica di innovazione e miglioramento continuo.





TECNOLOGIE PER LA SICUREZZA DELLA RETE

		km di linea
ERTMS/ ETCS	Il Gruppo ha adottato, tra i primi in Europa, l'European Rail Traffic Management System/European Train Control System (ERTMS/ETCS) di livello 2 sulle linee della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità. Il sistema - su standard europeo - assicura ai treni dei diversi paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate ed è capace di garantire la circolazione in sicurezza dei treni con l'adozione di funzionalità e tecnologie all'avanguardia.	**878**
SCC, CTC e ACCM	Il Sistema di Comando e Controllo (SCC), in adozione sulle direttrici fondamentali e sui principali nodi ferroviari metropolitani, insieme alle sue evoluzioni per le linee Alta Velocità (SCC-AV e SCC-M), è il più avanzato sistema di gestione integrata a distanza della circolazione in uso in campo ferroviario. Il Centralized Traffic Control (CTC) consente il telecomando e la regolazione a distanza della circolazione su linee e stazioni da postazioni centrali (Posti Centrali - PC). Il sistema Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM), che rappresenta l'evoluzione tecnologica degli Apparati Centrali, controlla contemporaneamente più impianti di stazione e le relative tratte di blocco.	**13.565**
SCMT	Il Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) è un sistema di sicurezza della marcia dei treni di ausilio al macchinista e fornisce il controllo della velocità massima ammessa, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dal segnalamento, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno, sia in condizioni normali che di degrado. E' applicabile su linee elettrificate delle reti fondamentali, complementari e di nodo, a semplice o a doppio binario ed è certificato fino alla velocità massima di 250 km/h.	**13.324** di cui 53 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT
SCC	Il Sistema Supporto Condotta (SSC), fornisce il controllo della velocità massima ammessa, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dal segnalamento, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno, sia in condizioni normali che di degrado. È applicabile su linee non elettrificate della rete complementare e la cui velocità massima è di 150 km/h, a semplice o doppio binario.	**2.539** di cui 53 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT
GSM-R	GSM-R (dove R sta per Railway), è un sistema proprietario che consente sia le tradizionali comunicazioni voce e dati sia lo scambio di informazioni tra i sistemi tecnologici di segnalamento e controllo della circolazione più avanzati. Compresi nella rete GSM-R, con copertura radio proprietaria o garantita attraverso il servizio di roaming, anche oltre 1.250 chilometri di linee in galleria	**11.700**



Gli apparati e i sistemi per la sicurezza della circolazione a 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:

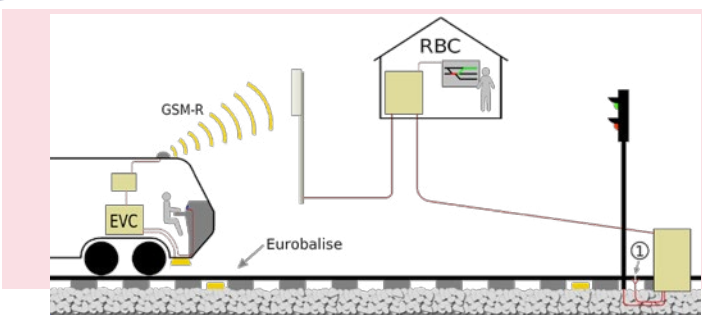
- la gestione della circolazione in stazione, nei bivi e nelle altre località di servizio, consentendo di operare in sicurezza su scambi, segnali, ecc., in relazione ai binari assegnati a ciascun treno[71];
- il distanziamento dei treni, permettendo di mantenere sempre la distanza di sicurezza tra un treno e l'altro sulle linee[72];
- la protezione della marcia dei treni[73];
- la supervisione e il telecomando della circolazione[74];
- 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[75].



71. Apparati centrali: ACE - Apparato Centrale Elettrico, ACEI-Apparato Centrale elettrico ad itinerari, ACC-Apparato Centrale Computerizzato, ACC-M Apparato Centrale Computerizzato Multistazione.
72. 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.
73. SSC - Sistema di Supporto alla Condotta, SCMT - Sistema Controllo Marcia del Treno, ERTMS - European Rail Train Management System.
74. 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.
75. Sistema di telecomunicazione dedicata GSM-R, dove R sta per Railway.

EUROPEAN RAIL TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM (ERTMS/ETCS)

Lo standard ERTMS/ETCS, da considerarsi **tra le più significative innovazioni introdotte nel panorama del segnalamento ferroviario**, consente la circolazione di treni di diversa nazionalità, sulla base di informazioni scambiate dai sottosistemi di terra e di bordo, definite con un linguaggio comune e gestite con componenti interoperabili. In particolare, lo standard definisce le modalità di scambio delle informazioni di segnalamento tra gli impianti di terra e i treni, identificando le tecniche di trasmissione da utilizzare e il formato dei messaggi.
Con l'installazione di ERTMS/ETCS, i **vincoli per la circolazione internazionale che derivavano dalla diversità tra i sistemi di segnalamento attualmente in uso nei diversi Paesi vengono sostanzialmente rimossi**. Il sistema ERTMS/ETCS fornisce al macchinista tutte le informazioni necessarie per una guida strumentale, controllando con continuità gli effetti del suo operato sulla sicurezza della marcia del treno e attivando la frenatura d'urgenza nel caso di velocità del treno superiore a quella massima ammessa per la sicurezza. Lo scambio di informazioni tra il sottosistema di terra e di bordo avviene grazie al canale radio GSM-R, mentre le boe eurobalise (fisse) svolgono principalmente funzione di riferimenti di posizione. Attraverso il canale radio, il SSB e in particolare il suo nucleo intelligente, l'EVC, apprende dall'RBC (Radio Block Center, che centralizza le informazioni sulla libertà della via) le autorizzazioni al movimento per il treno. Una schematizzazione del processo è esemplificata nella figura seguente.
Le ferrovie italiane hanno adottato, tra le prime in Europa, l'European Rail Traffic Management System/European Train Control System (ERTMS/ETCS) di livello 2 sulle nuove linee della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità.
In coerenza con le normative europee che prevedono l'implementazione dell'ERTMS su tutte le linee nazionali, hanno inoltre avviato l'attrezzaggio delle linee convenzionali e hanno di recente varato un **Piano Accelerato** che prevede l'implementazione del sistema su tutti i circa 16.800 km dell'infrastruttura nazionale entro il 2036, anticipando ed estendendo gli obblighi comunitari che richiedevano 6.000km di Rete Core al 2030 e 10.000km al 2050. L'attrezzaggio delle linee convenzionali avverrà con l'ERTMS Livello 2 ove già disponibili gli impianti di segnalamento "elettronici" (ACC/ACCM), e con l'ERTMS Livello 1 ove presenti ancora gli impianti di segnalamento elettromeccanici.
Tra i **benefici del nuovo sistema**, anticipati grazie al Piano Accelerato: l'aumento della sicurezza nel trasporto ferroviario, l'affidabilità, la puntualità e la velocità, la riduzione dei costi di installazione e manutenzione nonché di implementazione degli Apparati Centrali di stazione Computerizzati (ACC); nei nodi metropolitani, con la realizzazione delle funzionalità ERTMS HD (High Density), si avrà maggiore 'capacità' e verrà resa più fluida e regolare la circolazione eliminando i cosiddetti "colli di bottiglia". Nel complesso si avrà un significativo aumento delle prestazioni utile anche ai fini dello shift modale e a un possibile risparmio di almeno il 15% di energia elettrica per le imprese ferroviarie.
Infine, il rinnovo degli impianti di circolazione della rete porterà una rivoluzione tecnologica, digitale e culturale, propedeutica alla futura innovazione prevista dal programma di ricerca Europe Rail Join Undertaking per ERTMS (utilizzo di applicazioni satellitari, 5G, automazione, sinergie con Smart Road) che **collocherà l'Italia al primo posto al mondo per potenzialità e performance del sistema ferroviario**, facendo anche da volano per il sistema industriale ferroviario italiano all'estero.

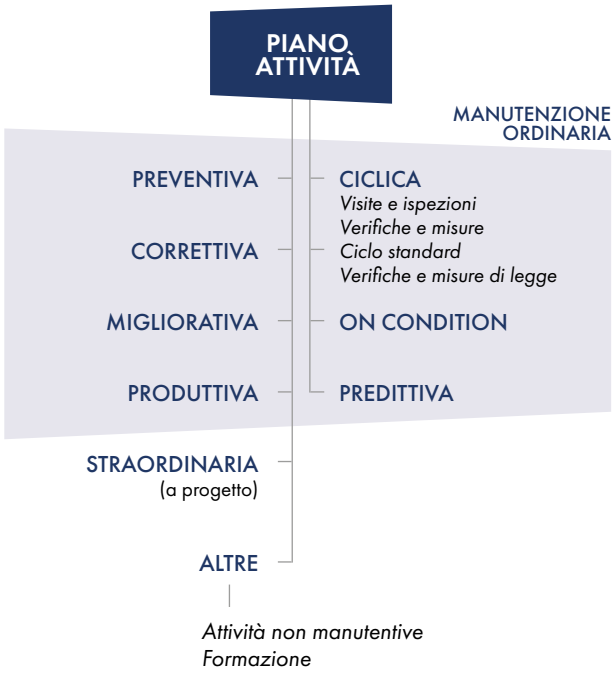


La manutenzione rappresenta un processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura e delle flotte in cui uomini, mezzi e tecnologie sono costantemente impegnati a pianificare e implementare le azioni volte a mantenere o a riportare un asset (un impianto, un'apparecchiatura, un treno, ecc. - oggetto 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 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.





MANUTEZIONE DEI VEICOLI FERROVIARI

La manutenzione dei veicoli ferroviari è uno dei processi chiave necessari per assicurare il mantenimento e il miglioramento della sicurezza di esercizio, nonché per garantire gli standard di qualità attesi.

In particolare, il Gruppo assicura la pianificazione, l'esecuzione, il controllo e il miglioramento dei processi manutentivi attraverso un'organizzazione che prevede un sistema della manutenzione comprendente diverse funzioni:

- una struttura che sovrintende e coordina tutte le fasi della manutenzione al fine di garantire le condizioni di sicurezza dei veicoli nel sistema ferroviario;
- una struttura centrale, che stabilisce i criteri e le disposizioni generali di manutenzione dei veicoli, ivi comprese le condizioni operative di funzionamento dei veicoli e i ritorni di esperienza;
- strutture operative che gestiscono il ritiro dal servizio dei veicoli, il loro invio alle officine di riparazione e il successivo ritorno in esercizio;
- impianti di manutenzione ripartiti su due livelli organizzativi: **primo livello** a cui appartengono gli **Impianti di Manutenzione Corrente**, responsabili della manutenzione "leggera" e "correttiva" inserita nei turni operativi dei veicoli; **secondo livello**, che comprende le **Officine di Manutenzione Ciclica**, responsabili di interventi a notevole impatto sul valore patrimoniale dei rotabili ed eseguiti al di fuori dei turni operativi dei mezzi.

La manutenzione è svolta sulla base di piani manutentivi sviluppati anche grazie a un capillare **monitoraggio della rete effettuata 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 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 dal mercato utilizzando specifici treni diagnostici, con lo scopo di arrivare a una **manutenzione sostenibile.**

Armamento, Telecomunicazioni, Trazione Elettrica e Segnalamento			**Ultrasuoni**[76]
1° classe (2 sett.)	2° classe (2 mesi)	3°-4° classe (4-6 mesi)	(6-12-24 mesi)
			

Al 31 dicembre 2022, **RFI dispone di una flotta di 30 mezzi diagnostici** (di cui 4 per la rete AV/AC), destinata ad ampliarsi fino a circa 40 mezzi nei prossimi anni.

76. Treni diagnostici per il controllo a ultrasuoni dei difetti interni delle rotaie.

Per garantire la circolazione dei treni, viene annualmente redatto un programma di esercizio della flotta dei treni diagnostici che permette di soddisfare esigenze diagnostiche definite.
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 per la **diagnostica centralizzata**, in modo da raccogliere e razionalizzare le informazioni fornite dai sistemi di diagnostica distribuiti sul territorio lungo tutta l'infrastruttura ferroviaria.
Al crescere dell'applicazione delle tecnologie diagnostiche, le politiche manutentive della rete ferroviaria di tipo ordinario sono state modificate negli ultimi anni, passando **da politiche** quasi esclusivamente di tipo ciclico a una **politica su condizione**, in quelle attività dove è stato possibile applicare informazioni diagnostiche sullo stato della infrastruttura.
Negli ultimi anni, inoltre, si stanno definendo criteri di **politica predittiva** per determinare, attraverso l'andamento storico dei dati di diagnostica, delle attività di manutenzione e dell'andamento dei guasti, l'intervento manutentivo più idoneo e al momento opportuno con attese ricadute positive in termini di ottimizzazione di mezzi e risorse.

SHUNTING MONITOR

Dispositivo che nasce dall'esigenza di **agevolare e rendere meno pericolose le operazioni di manovra** per il personale impiegato in ferrovia.

Ausilio alla Sicurezza che permette all'Agente di Condotta di avere informazioni più chiare di quello che si sta verificando in testa al treno, dove opera il personale di terra, durante le operazioni di manovra.

Il dispositivo si compone di due moduli, detti Slave e Master, che comunicano fra di loro trasmettendo segnali di avviso e allarme in relazione alla distanza rilevata da un probabile ostacolo in avvicinamento. L'Intelligenza Artificiale è in grado di rilevare la distanza da eventuali ostacoli/persone che si possono trovare sui binari e quindi invia una serie di avvisi luminosi e sonori che si differenziano in base ai range impostati.



Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN)

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) 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 incovenienti), 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[77]) sia a livello nazionale (NRV[78]).
A fronte dei valori obiettivo fissati per alcuni indicatori di sicurezza (Unità di Misura espresso in FWSI[79] riferiti alla base di graduazione), i valori registrati nel 2022[80], riportati nella tabella di seguito, evidenziano i livelli di sicurezza conseguiti. In particolare, la tabella sottostante riporta per ogni categoria di rischio[81] e per ogni indicatore definito, il confronto tra le prestazioni del Gestore Infrastruttura Nazionale 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). Si sottolinea che i valori dei CST e NRV si riferiscono all'intero sistema ferroviario italiano e sono relativi a danni conseguenti a eventi occorsi sia sull'infrastruttura gestita da RFI sia sulle reti degli altri Gestori Infrastruttura.



77. Common Safety Target - CST (Obiettivi Comuni di Sicurezza).
78. National Reference Value (Valore di Riferimento nazionale): specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro in riferimento ai diversi CST.
79. Fatalities and Weighted Serious Injuries (incidenti mortali e lesioni gravi ponderate).
80. Dati aggiornati al 9 gennaio 2023. Al momento della redazione della presente relazione i dati del 2022 riportati nelle sottostanti tabelle e oggetto delle relative analisi non sono consolidati e potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competente sui suicidi/tentati suicidi e della conclusione delle indagini interne di RFI (quantificazione definitiva dei danni/individuazione delle responsabilità).
81. Tipologia di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario.

OBIETTIVI COMUNI DI SICUREZZA					
Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	Obiettivi		Valori registrati
			CST	NRV	
			Comuni (x10⁹)	Italia (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	**10,10**
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	**5,67**
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	**19,98**
Altra persona sul marciapiede	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria "Altri" derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	14,50	6,70	**0,00**
Altra persona che non si trova sul marciapiede					
Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	km-treno per anno	2.050,00	119,00	**189,53**

Dall'analisi della tabella si evince che l'unico obiettivo sopra la soglia dell'indice NRV, ma comunque al di sotto dell'indice CST, è quello relativo alle persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria (violazioni delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario). Come già evidenziato, tale dato, che risulta superiore a quello dello scorso anno (126,74), non essendo ancora consolidato al momento della redazione della presente relazione potrebbe subire delle modifiche a seguito dei riscontri sui suicidi/tentati suicidi da parte dell'Autorità competente.

Fra gli incidenti ferroviari assumono una particolare rilevanza, in relazione alla gravità delle conseguenze, i cosiddetti incidenti significativi[82]. Nel 2022 sulla infrastruttura ferroviaria italiana gestita da RFI sono stati registrati 114 incidenti significativi i quali, complessivamente, hanno causato (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) 80 decessi e 27 lesioni gravi (ospedalizzazione > 24h). Nel confronto con il 2021, risulta un aumento complessivo degli incidenti significativi di +28, principalmente riferito all'incremento del numero degli "Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento" (+32) - che, a seguito del consolidamento dei dati relativi ai suicidi/tentati suicidi, come già evidenziato, potrebbe subire delle modifiche – e alla parallela diminuzione delle altre tipologie di incidenti. Per quanto attiene alle cause che hanno determinato gli incidenti significativi, è da segnalare l'incremento delle cause esogene che passano da 70 a 105. In diminuzione, invece, il numero degli eventi associati a cause endogene, dai 16 del 2021 ai 9 del 2022.

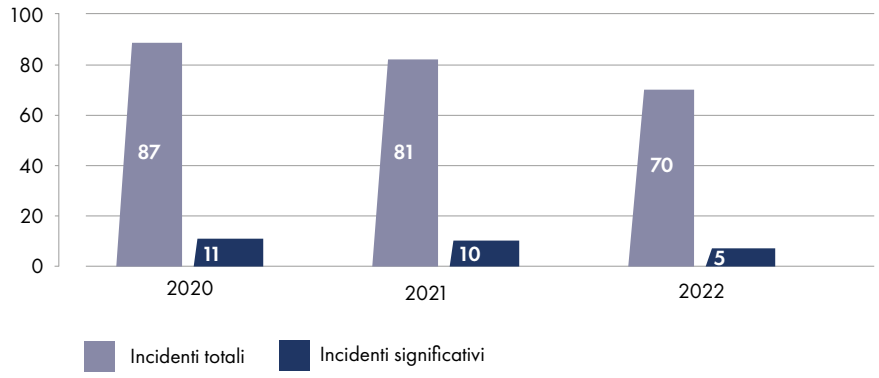
82. Secondo la classificazione adottata ERA: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

Nella tabella seguente sono riportate le conseguenze degli incidenti significativi registrati[83] nel 2022, con riferimento ai danni a persone.

DANNI ALLE PERSONE				
Categoria di rischio	Decessi		Lesioni gravi	
	2022	2021	2022	2021
Dipendenti RFI (comprese le imprese appaltatrici)	2	1	0	3
Dipendenti imprese ferroviarie	0	1	1	0
Passeggeri	3	1	1	3
Utilizzatori di passaggi a livello	7	4	4	2
Persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria	68	42	21	19
Altra persona sul marciapiede	0	0	0	0
Altra persona non sul marciapiede	0	0	0	0
Totale	**80**	**49**	**27**	**27**

Guardando al numero dei soli incidenti significativi a responsabilità RFI, il 2022 ha segnato una diminuzione del 50% rispetto all'anno precedente (- 5 eventi); **in diminuzione anche i dati 2022 relativi all'incidentalità complessiva a responsabilità RFI** con 70 eventi contro gli 81 dello scorso anno, circa il 14% in meno.

Incidenti a responsabilità RFI

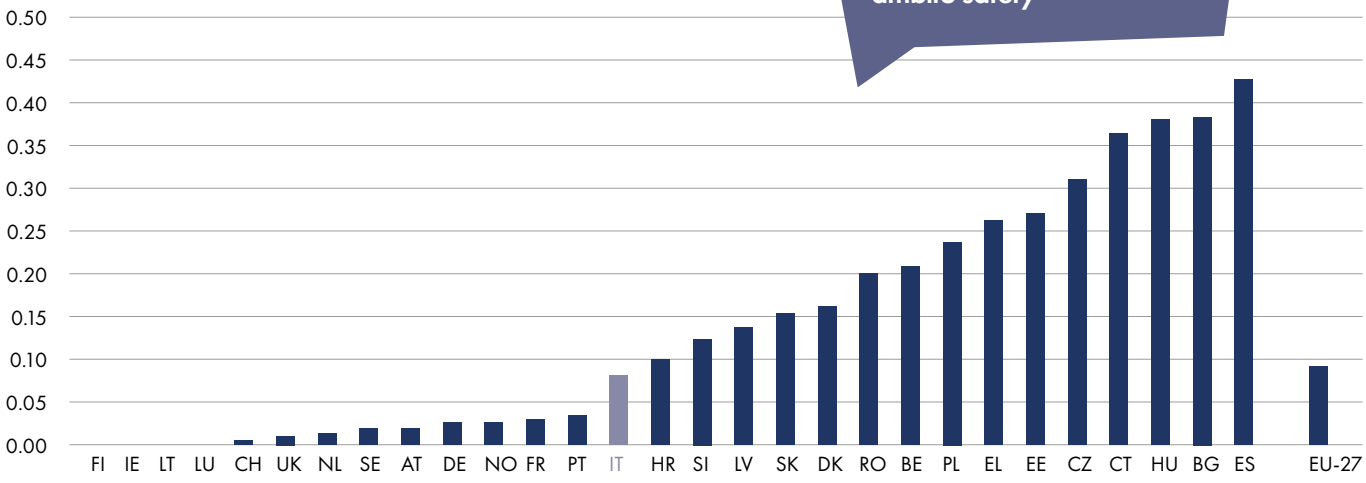


83. Dati aggiornati al 9 gennaio 2023 e che potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competenti sui suicidi/tentati suicidi.

Tassi di mortalità dei passeggeri ferroviari

Decessi per miliardi di chilometri passeggeri (media 2010-2020)

In ambito internazionale, **il dato italiano si colloca al di sotto della media europea**, a dimostrazione dell'impegno nel **miglioramento continuo delle performance in ambito safety**



Fonte: ERA - Report on Railway Safety and Interoperability in the EU - 2022

Parallelamente al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza fatta mediante la classificazione ERA, il Gruppo monitora, inoltre, le prestazioni secondo i criteri emanati dalla UIC[84], anche al fine di poter comparare la propria performance nel contesto internazionale. Gli incidenti tipici UIC sono pesati secondo un indice complessivo rispetto ad alcuni parametri quali: la tipologia (treno contro treno, treno contro persone, treno contro veicoli, ecc.); l'entità dei danni alle persone (numero di decessi, ovvero 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 2022 in ambito esercizio[85] (-2 rispetto al 2021), 7 sono di natura esogena (ossia con responsabilità correlate a cause esterne al sistema ferroviario) mentre i rimanenti 5 sono relativi a cause riconducibili all'affidabilità della gestione del sistema ferroviario. Sul totale **gli incidenti tipici a responsabilità RFI registrati nel 2022 sono 2, in diminuzione del 50% rispetto al 2021**.

84. 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.
85. Dati aggiornati al 9 gennaio 2023. Al momento della redazione della presente relazione i dati del 2022 riportati nelle tabelle e oggetto delle relative analisi non sono consolidati e potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competente.

Sicurezza stradale

Il Gruppo ha l'obiettivo di **garantire la sicurezza della viabilità nella rete in gestione**. Un'attività che richiede un impegno costante e attento su circa 32.000 chilometri di strade.
Tale obiettivo viene perseguito sia mediante la diffusione della cultura della sicurezza e del rispetto delle regole del Codice della Strada sia attraverso la quotidiana sorveglianza della rete, il tempestivo intervento del personale di esercizio in caso di necessità e la costante operatività della Sala Operativa Nazionale e delle Sale Operative Compartimentali.

Al fine del continuo monitoraggio della rete, il Gruppo si è dotato del sistema denominato RMT (Road Management Tool) che si compone di vari moduli che gestiscono l'insieme delle informazioni e gli apparati dedicati alla sicurezza stradale: telecamere fisse e mobili, Pannelli a Messaggio Variabile (PMV), diagnostica impianti delle gallerie, gestione degli eventi.
Le soluzioni tecnologiche che realizziamo sulle nostre strade puntano a ridurre il tasso di incidentalità e di mortalità.

SMART ROAD

Una Smart Road, ovvero **una strada digitale e intelligente** è un'infrastruttura dotata di una rete a banda larga che consente la connettività ultra-veloce, dotata di tecnologie e sensori, connettività tra veicolo e infrastruttura stessa, con tecnologia Dedicated Short Range Communications (DSRC), Cellular Vehicle to V2X Vehicle to Everything (C-V2X) e **predisposta a futuri sistemi 5G e completa di Green Island, per la ricarica di veicoli elettrici e per la generazione di energia da fonti rinnovabili** oltre che per ospitare le tecnologie per l'elaborazione e storage dei dati generati dalla Smart Road. È una strada dotata di smart camere e sistemi Internet of Things (IoT) per la sorveglianza e il controllo lungo tutta la tratta. In attesa della diffusione delle auto connesse l'utente potrà usufruire di tutti i servizi di infomobilità tramite un'app che ha l'obiettivo di agevolarlo nella guida e innalzarne la sicurezza stradale.



È proseguito l'impegno Anas nella realizzazione del progetto Smart Road, per un totale complessivo di 6.700 chilometri di strade. Sono proseguite le attività sulle tratte E45/E55, A2, A19, RA15, SS51, A90/A91. Sulla SS51 è stata realizzata l'infrastruttura Smart Road e stanno continuando le sperimentazioni dei servizi C-ITS[86] Day 1 e 1.5. Sulla A91 è stata ultimata l'infrastruttura con la realizzazione dello Smart Road Center nel sito riqualificato di Anas in Via Portuense 1531 ed è iniziata una fase di collaborazione con i car maker per la sperimentazione della connettività con i veicoli.

Parallelamente allo sviluppo di tecnologie e processi, **l'impegno del Gruppo per la prevenzione e il contrasto dell'incidentalità si concretizza con campagne di sensibilizzazione**, prevalentemente su temi relativi al traffico e alla sicurezza in viaggio. Le campagne vengono attuate in anticipo rispetto ai periodi critici per la circolazione stradale utilizzando diversi mezzi di comunicazione.

Il Gruppo, inoltre, gestisce la **manutenzione ricorrente e programmata**, della rete stradale in concessione, la tutela del patrimonio, la sicurezza della circolazione stradale, garantendo la sorveglianza e il tempestivo intervento nei casi di emergenza, su strade e autostrade in gestione diretta, attraverso il coordinamento e l'indirizzo degli Uffici Territoriali, della Sala Situazioni e la gestione dei rapporti con gli organi di Polizia Stradale e Protezione Civile.
Nel corso del 2022 sono stati approvati circa 616 interventi di manutenzione programmata per 1,57 miliardi di euro, finanziati principalmente dal Contratto di Programma 2016/2020. Tali interventi hanno riguardato principalmente il ripristino superficiale e profondo del piano viabile e la relativa segnaletica, il risanamento e l'adeguamento delle opere d'arte maggiori e minori, la sistemazione di versanti e pendici e il rifacimento di impianti tecnologici e di illuminazione.
Per la manutenzione ricorrente nel corso del 2022 sono stati spesi 173 milioni di euro; gli interventi hanno riguardato attività di sgombero neve, sfalcio erba, ripristino localizzato dell'asfalto e delle barriere di sicurezza, pulizia del piano viabile, delle pertinenze, delle opere d'arte e idrauliche e il pronto intervento su strada.
La manutenzione programmata degli impianti tecnologici prevede la sostituzione integrale degli impianti esistenti individuando, già dalla fase progettuale, le architetture di sistema e le apparecchiature che, a parità di livello di sicurezza, consentono il raggiungimento dei massimi valori di efficienza, con l'obiettivo di contenere il consumo di energia. La scelta di utilizzare solo sorgenti luminose con tecnologia LED ad alta efficienza, unitamente all'adozione di motori elettrici e trasformatori ad alto rendimento, caratterizzano l'attenzione al contenimento del consumo energetico. Gli interventi prevedono anche l'installazione di sistemi di monitoraggio e controllo del funzionamento degli impianti al fine di gestire l'intero sistema in modo efficiente e sicuro.

MANUTEZIONE DELLA FLOTTA AUTOBUS

Il Gruppo effettua attività di manutenzione della flotta anche attraverso l'introduzione di KPI per il monitoraggio delle performance e della sicurezza dei veicoli e delle prestazioni delle strutture manutentive interne. I nuovi sistemi di monitoraggio della flotta, di cui sono equipaggiati i veicoli di ultima generazione, permettono anche di acquisire sempre più dati e informazioni per la manutenzione predittiva determinando maggiori garanzie e sicurezza.

Il Gruppo è inoltre impegnato nel garantire la sicurezza del personale e dei passeggeri trasportati anche attraverso la dotazione di:

- sistemi di videosorveglianza di bordo e protezione area conducente;
- sistemi di monitoraggio della flotta (AVM - Automatic Vehicle Monitoring);
- dispositivi di ausilio alla sicurezza di guida (ABS, ESP, ASR, ecc.) con presenza sui mezzi di nuova acquisizione di sistemi di ultima generazione di sicurezza attiva (es. assistenza attiva alla frenata, sensore di distanza, assistente di corsia) e sicurezza passiva (es. protezione contro le collisioni).



86. Cooperative intelligent transport systems.suicidi.



Security, sicurezza delle informazioni 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/frequentatori delle stazioni, dei beni e del know-how rappresentano per il Gruppo un valore essenziale.
Il Gruppo investe costantemente al fine di garantire e monitorare la sicurezza del viaggio e dei luoghi in cui opera (infrastrutture e stazioni). Per il monitoraggio degli indicatori di sicurezza, il Gruppo ha consolidato una collaborazione con la Polizia Ferroviaria (organo istituzionalmente responsabile della prevenzione e repressione dei reati in ambito ferroviario).

STATISTICHE SULLA SECURITY DEGLI ASSET FERROVIARI

	2022[87]	2021	2020	Delta % 2022/2021	Trend 2022/2021
Aggressioni al personale ferroviario	358	330	223	+8,5%	↑
Furti in stazione	879	473	419	+85,8%	↑
Furti a bordo treno	1.800	1.356	1.175	+32,7%	↑
Furti di rame in esercizio	171	171	138	0%	–
Furti di rame in deposito	10	10	11	0%	–

Nel corso del 2022 sono stati registrati:

- 1.800 furti a danno dei viaggiatori a bordo treno. I dati risultano in netta diminuzione rispetto al 2019 (2.692 furti), anno che, come noto, non è stato influenzato dalla riduzione dell'offerta commerciale;
- 879 furti a danno dei viaggiatori in stazione, in aumento del 46,2% rispetto allo scorso anno, dovuto al fatto che le restrizioni disposte a causa dell'emergenza pandemica hanno comportato un rilevante decremento nella frequentazione delle stazioni da parte dei viaggiatori. I dati, se paragonati all'anno 2019 periodo precedente all'emergenza pandemica, confermano la tendenza positiva degli ultimi anni con una riduzione su scala nazionale pari al 17% nel numero di eventi registrati.

87. Dati consolidati al 30/11/2022.

GESTIONE EMERGENZA SANITARIA

Nel corso del 2022, in considerazione del prolungarsi dell'emergenza sanitaria acclarata con la dichiarazione dello stato di emergenza del 31 gennaio 2020 e successivi Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, la Protezione Aziendale ha predisposto una serie di misure atte a contrastare il diffondersi del virus. Si segnala che le misure hanno subito nel tempo le dovute rimodulazioni in accordo con le disposizioni di volta in volta emanate dalle Autorità Competenti.
Tra le principali misure adottate si rilevano:

- attività di rilevazione della temperatura dei viaggiatori mediante sistemi termografici installati nelle stazioni di partenza dei treni AV ed IC e gestione dei sospetti casi di contagio in ottemperanza alla Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 giugno 2020
- adozione di nuove modalità di gestione dei flussi di passeggeri atte a garantire il rispetto del distanziamento interpersonale (ad esempio, apposizione di segnaletica orizzontale ad alta visibilità, allestimento di percorsi di transito dedicati mediante nastri tendiflex), in ottemperanza al Decreto-legge n.6 del 23 febbraio 2020 ed ai successivi DPCM attuativi;
- emanazione di disposizioni specifiche per il personale frontline di stazione (mantenimento della distanza di sicurezza interpersonale, utilizzo di Dispositivi di Protezione Individuale, procedure per la gestione dei casi sospetti di contagio);
- gestione operativa nel caso di eventuali sovraffollamenti, attività di assistenza e comunicazione ai viaggiatori in merito alle norme vigenti in stazione;
- approvvigionamento DPI per il personale del Gruppo;
- monitoraggio statistico/analitico dei transiti di passeggeri presso i Grandi hub ove è attivo il Progetto Gate (Firenze Santa Maria Novella, Milano Centrale, Napoli Centrale, Roma Termini), finalizzato a fornire al Management un quadro esaustivo sull'evoluzione della situazione in essere, sul monitoraggio dell'efficacia delle misure adottate per indirizzare le istruzioni organizzative ed operative al personale operante sul territorio.

L'impegno del Gruppo è ovviamente anche rivolto alla **sicurezza del personale di bordo** e, nel corso del 2022, si è proceduto a:

- **effettuare ulteriori sviluppi informatici dell'app Board Support** per regolamentare l'accesso delle Forze di Polizia, a bordo dei treni regionali, che intendano usufruire delle gratuità/agevolazioni previste nei contratti di servizio con le Regioni. L'utilizzo dell'app consente, in caso di attivazione dell'apposito pulsante di allarme, il contatto tra il capotreno e il personale delle Forze di Polizia eventualmente presenti;
- proseguire nell'installazione di Sistemi di Videosorveglianza avanzati di nuova generazione, con visualizzazione "live" delle immagini sui monitor di bordo, telecamere frontali per il monitoraggio della linea e integrazione con la piattaforma MUVI, che consente la remotizzazione delle immagini;
- a installare un nuovo sistema di ripresa frontale e videosorveglianza su due ETR 500;
- a installare un nuovo sistema di videosorveglianza per emettitrici automatiche (Self-Service).

Il **modello di Travel Security** istituito dal Gruppo garantisce, un'attività di monitoraggio h24 dei Paesi in cui si trovino i colleghi del Gruppo FS e di assistenza ai datori di lavoro e al personale all'estero in caso di emergenza.

Il Gruppo FS ha inoltre **proseguito nell'attività di prevenzione antimafia** che consente, tramite l'adozione di misure ulteriori rispetto a quelle previste per legge e la costante e strutturata collaborazione con le competenti Autorità, di conseguire efficaci risultati in merito a tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata negli affidamenti e sub-affidamenti inter-societari.

Cyber security

La digitalizzazione del trasporto e della mobilità ha avviato un processo di trasformazione umana e industriale dell'intero settore. L'adozione di nuove tecnologie, quali blockchain, Intelligenza Artificiale e IoT sta dotando l'industria nel suo complesso di capacità "cognitive" inimmaginabili fino a pochi anni fa.
Questa nuova dimensione digitale, però, oltre ad essere il terreno su cui si svilupperà l'offerta di servizi più efficienti per la mobilità, sarà anche il contesto in cui i cyber criminali cercheranno di agire per sferrare attacchi informatici che hanno come obiettivo il furto di informazioni riservate o il blocco dell'erogazione di servizi essenziali, anche con finalità terroristiche.
Gli asset ferroviari, treni, autobus, stazioni, binari, dispositivi dei dipendenti, sistemi informatici dei fornitori, saranno sempre più interconnessi tra loro, e il rischio che la compromissione di uno solo di questi asset possa scatenare un effetto a catena tale da creare disservizi sulla circolazione e impatti sulla clientela non può essere escluso, né tantomeno accettato.
Le minacce Cyber sono una inevitabile conseguenza della digitalizzazione, che non solo la nostra azienda in qualità di operatore di servizi essenziali, ma anche l'intero sistema-Paese ha l'obbligo di riconoscere e di contenere.
Un intenso lavoro istituzionale ha portato il legislatore a emettere, negli ultimi anni, importanti decreti, con l'obiettivo di individuare gli operatori che erogano servizi essenziali per i cittadini e definire il perimetro dei sistemi tecnologici utilizzati, il cui funzionamento è fondamentale per garantire la continuità dei servizi. La Direttiva UE - NIS (Network and Information Security) in materia di cyber security, recepita in Italia con il decreto n.65 del 18 giugno 2018, prevede per il Gruppo FS Italiane, identificato come Operatore di Servizi Essenziali (OSE), l'adozione di misure tecniche e organizzative idonee a rafforzare la gestione dei rischi cibernetici e la prevenzione degli incidenti informatici nell'ambito di un modello nazionale ed europeo i cui requisiti fondamentali sono la cooperazione e l'integrazione informativa tra gli stati membri.

Inoltre, con il Decreto Legislativo n. 105 del 21 settembre 2019, è stato istituito il "Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica". All'interno di tale Perimetro sono compresi non solo entità pubbliche ma anche soggetti privati che possono configurarsi come attori strategici la cui protezione è essenziale per il funzionamento del sistema-Paese. Tali soggetti sono tenuti ad applicare idonee misure di sicurezza tecniche e organizzative e di notifica in caso di incidenti di sicurezza.
Nel corso del primo semestre del 2022, la struttura di Cyber Security Solutions ha fornito all'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN) gli elenchi aggiornati dei Beni ICT, firmati e cifrati digitalmente che, a seguito dell'analisi del rischio, e secondo il principio di gradualità, sono stati inclusi nel perimetro di sicurezza nazionale cibernetica per i servizi del settore trasporto ferroviario indicati nella suddetta comunicazione ed erogati dalla scrivente società.
In considerazione degli obblighi normativi, e della rapida evoluzione in cui si manifestano le minacce alla sicurezza, **il Gruppo ha deciso di adottare un modello integrato di indirizzo e governo della security** in grado di far convergere la gestione della sicurezza fisica e cibernetica in un unico punto di comando e controllo e garantire l'adozione di principi generali e logiche di intervento operative uniformi, con l'obiettivo di individuare nella maniera più tempestiva e affidabile le fonti di minaccia a prescindere da come le stesse si manifestino, se tramite un attacco fisico, cyber o ibrido, e intervenire con la massima rapidità.
È necessario assicurare un'interfaccia univoca verso Istituzioni preposte alla sicurezza, oltre che con le omologhe strutture delle imprese ferroviarie di altri Paesi. Il Gruppo ha adottato un modello organizzativo che prevede nella struttura Security&Risk – Security – Cyber Security Solutions la funzione operativa per l'attuazione e la gestione del modello di sicurezza identificato mediante le opportune linee strategiche e di indirizzo dalla struttura Technology, Innovation & Digital - Cyber Security Strategy, Governance & Architectures.

Sotto il profilo operativo la struttura Security&Risk – Security - Cyber Security Solutions ha completato e reso operativo il nuovo Cyber Security Operation Center, un polo d'eccellenza in cui convergono le risorse umane e tecnologiche più avanzate per identificare, prevenire, rilevare e contrastare gli attacchi informatici. Il Cyber Security Operation Center, assicura la protezione delle decine di migliaia di postazioni di lavoro fisse e mobili del Gruppo distribuite su tutto il territorio, e dei sistemi informativi a supporto dei processi di business e dei servizi di circolazione, attraverso le tecnologie più innovative presenti sul mercato e capaci di sfruttare le potenzialità di analisi dei Big Data e dell'intelligenza artificiale per il riconoscimento e il contrasto degli attacchi cyber.
La rilevazione delle minacce informatiche all'interno della rete e dei sistemi aziendali è assicurata da un servizio di real time security monitoring, effettuato da un presidio h24 e 365 giorni all'anno che opera presso il Cyber Security Operations Center (C-SOC) del Gruppo.
Nel corso del 2022 il team di analisti del security incident ha **rilevato, contrastato e neutralizzato oltre 5.000 attacchi informatici**.

Grande rilevanza in questo contesto assume il ruolo preventivo del servizio di threat intelligence, una complessa attività preventiva in cui esperti analisti ricercano e individuano continuamente nuovi minacce e percorsi di attacco specifici. Gli analisti dispongono di tecnologie in grado di automatizzare l'acquisizione di informazioni provenienti da canali certificati, principalmente istituzionali, e, attraverso collegamenti sincroni con gli apparati di sicurezza del Gruppo, di aggiornare i sistemi di difesa.

Il servizio di threat intelligence è inoltre supportato da un team interno di malware analysis, composto da specialisti in grado di scomporre il codice dei malware e analizzarne il comportamento con l'obiettivo di individuare minacce non conosciute e produrre internamente bollettini contenenti Indicatori di Compromissione (IoC), ovvero vettori di attacco che potrebbero interessare tutti i settori, e condividerli con le Istituzioni e con gli altri Operatori di Servizi Essenziali.
La struttura di Cyber Security Solutions nell'ottica di prevenire e contrastare tentativi di accesso illecito, frodi o tentativi di frode a danno dei sistemi e delle tecnologie informatiche usate dal Gruppo, in conformità con quanto stabilito nella Convenzione per la Prevenzione dei Crimini Informatici sui sistemi di gestione per le Infrastrutture Critiche, ha dato avvio a un programma formativo congiunto con il C.N.A.I.P.I.C (Centro Nazionale Anticrimine Informatico Per le Infrastrutture Critiche) della Polizia di Stato con particolare riguardo alle questioni di natura tecnica, organizzativa, giuridica, politica, etica e socio-economica per la promozione della sicurezza cibernetica in azienda.
Nel 2022 la struttura Cyber Security Solutions, in collaborazione con RFI, ha avviato il progetto di monitoraggio dello stato di sicurezza degli impianti di circolazione. L'attività si è concretizzata con la progettazione e la realizzazione di una soluzione autoconsistente, denominata CyberBox, che, distribuita sui vari impianti, consente di monitorarne lo stato di sicurezza e di inviare gli eventi anomali intercettati al SOC di Gruppo per l'analisi e l'attivazione di eventuali allarmi nel caso di incidenti di sicurezza.

L'esposizione dei servizi di business di Gruppo sulla rete pubblica (Internet) richiede la predisposizione di sistemi di sicurezza avanzati in grado di intercettare e contrastare automaticamente attacchi provenienti dalla rete stessa e volti a compromettere i servizi erogati. A questo scopo, la struttura di Cyber Security Solutions, ha predisposto un servizio di protezione da attacchi DDOS (Distributed Denial of Service) e Applicativi denominato Anti-DDoS e WAF (Web Application Filtering) in tecnologia AKAMAI (Kona e Prolexic).
A seguito della diffusione della modalità di lavoro agile, oltre ai sistemi di business si è reso necessario rendere disponibile da Internet, per il personale di Gruppo che opera da remoto, anche i sistemi di lavoro aziendali (posta elettronica, strumenti di collaborazione, sistemi gestionali, ecc.). Conseguentemente, per consentire al personale in smart working l'accesso in sicurezza alla rete e ai sistemi aziendali, è stato attivato un servizio di accesso cifrato VPN (Virtual Private Network) in tecnologia Akamai EAA, erogata attraverso la Cloud Akamai Intelligent Edge Platform, che a complemento del servizio ADDoS e WAF, contribuisce a ridurre la superficie di esposizione alle minacce Internet del perimetro IT. Durante il 2022, così come previsto anche dal Recovery Plan per l'emergenza pandemica, sono state avviate importanti iniziative per aumentare la protezione dei servizi IT esposti su internet.
Tra queste iniziative, ha rivestito grande importanza l'introduzione del sistema Multi Factor Authentication, che ha consentito, al personale che accede ai servizi aziendali dall'esterno, ad esempio da casa, di utilizzare un ulteriore fattore di autenticazione, oltre all'inserimento della password personale. Tale doppio fattore di autenticazione è attivo attraverso l'utilizzo di diverse modalità, tra cui, la più incoraggiata prevede il consenso tramite un'apposita app installata sul proprio smartphone.
Infine, nell'ottica di sviluppare meccanismi di collaborazione e condivisione di informazioni con le altre Infrastrutture Critiche italiane, è stato avviato un processo di accreditamento Trusted Introducer del CERT di FS, già attivo e predisposto per la gestione degli incidenti di sicurezza secondo il quadro normativo di riferimento e le best practice di settore.

Privacy – Data Protection Officer

Il "Regolamento generale sulla protezione dei dati" (GDPR) e il D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018 (cd. Nuovo Codice Privacy), rafforzano la tutela dei diritti e delle libertà delle persone fisiche in materia di dati personali (Data Protection), in linea con il riconoscimento di tali diritti e libertà come elemento fondamentale per i cittadini dell'UE.
Il Gruppo FS ha definito e attuato un framework organizzativo a protezione dei dati di clienti, dipendenti, fornitori e altri soggetti terzi. Il Framework di Data Protection, articolato su una Disposizione di Gruppo e una Comunicazione Organizzativa di attuazione, definisce i principi chiave per la salvaguardia dei dati personali, i ruoli attuativi con il relativo assetto delle macro responsabilità e i flussi informativi da e verso il CdA, i Vertici aziendali, le strutture che partecipano alla sua realizzazione e quelle coinvolte nel trattamento di dati personali, nonché le persone fisiche interessate dai trattamenti.

A maggior presidio dei processi data protection, si è conclusa l'attuazione del modello di governance distribuito, con la designazione dei DPO societari nelle principali società controllate da FS SpA. Inoltre, il Gruppo sta implementando un sistema gestionale informatico per il governo dei processi afferenti alla protezione dei dati personali.

LE NOSTRE PERSONE E IL LORO VALORE

(2-7; 2-24, 2-25, 3-3, 401-1, 405-1)

Il Gruppo considera le sue **persone** parte fondamentale dell'impresa, le pone al centro della propria strategia e si impegna quotidianamente per garantirne il benessere e la crescita, attraverso le attività di comunicazione, formazione, sviluppo e caring a tutti i livelli organizzativi. La selezione di nuovi talenti, la valutazione delle performance, la formazione, lo sviluppo e l'avanzamento di carriera sono fondati sulla equità e sul merito.
Il 2022 si è caratterizzato come il primo anno post-pandemia e in questa cornice i progetti HR di Gruppo hanno sostenuto il consolidamento delle nuove modalità di lavoro (digitalizzazione e smart working) e allo stesso tempo facilitato il recupero delle attività in presenza anche attraverso il rinforzo della rete relazionale interna necessaria al benessere interpersonale e all'efficacia delle prestazioni lavorative.
Inoltre, in allineamento con il Piano Industriale 2022-2031 e con le importanti evoluzioni nel Modello di Governance di Gruppo che ne sono scaturite, la nuova People Strategy ha puntato a produrre una importante evoluzione nelle logiche e nelle prassi HR attraverso cinque linee di azione fondamentali, sintetizzate nei seguenti passi: Semplificare, Accelerare, Avvicinare, Fare rete, Costruire il futuro.
In questa cornice, le attività di Sviluppo Organizzativo si sono concentrare sul disegno del nuovo Modello di Governance di Gruppo e sul conseguente allineamento dell'organizzazione, sulla semplificazione del corpo normativo, con importanti efficientamenti nella produzione dei documenti organizzativi, su una prima individuazione di aree di ottimizzazione ed efficientamento, finalizzate a concentrare le attività della Holding del Gruppo sul ruolo strategico e di indirizzo che le è peculiare.
Le attività di **Sviluppo** hanno accelerato il percorso di evoluzione in ottica di efficienza e di restituzione di valore alle persone e ai responsabili, e hanno focalizzato la propria attività sia sulla costruzione della Pipeline Manageriale al fine di garantire la leadership delle posizioni strategiche, sia sulla diffusione delle competenze e delle prassi dello sviluppo al di fuori della famiglia professionale HR, attraverso la costruzione di un vero e proprio network di sviluppo, composto di coach, mentor e buddies.
Le attività di **Recruiting ed Employer Branding** hanno lavorato al disegno di una nuova strategia di posizionamento del Gruppo sul mercato del lavoro e sull'attraction delle professionalità di maggior interesse, attraverso una riprogettazione dei messaggi comunicativi e delle modalità di recruiting e selezione in chiave innovativa. A supporto, si è lavorato sull'individuazione dei ruoli critici a livello di Gruppo ai fini di definire politiche retributive competitive.
Le attività di networking con le università e con le scuole si sono evolute attraverso nuovi accordi di partnership e progetti di ricerca.
L'offerta formativa del Gruppo si è ampliata e diversificata e ha accompagnato tutte le fasi principali della trasformazione, puntando sullo sviluppo della comunicazione e delle capacità di relazione. Continua l'innovazione del processo di training grazie all'implementazione di strumenti formativi più accessibili, più agili e vicini ai bisogni di apprendimento delle persone.
Il Gruppo FS è costantemente impegnato nel realizzare uno sviluppo economico sostenibile, integrando nelle proprie strategie e nei propri obiettivi di business, la sicurezza, il rispetto per l'ambiente e lo sviluppo sociale delle realtà in cui opera. In particolare, nel 2022 sono stati aggiornati gli indirizzi di Capogruppo in materia di **Salute e Sicurezza del lavoro**, in linea con il Piano Industriale 2022-2031, confermandone il valore strategico per lo sviluppo del Gruppo e l'impegno alla riduzione costante degli infortuni, con l'ambizione di traguardare a zero infortuni nel medio e lungo periodo.
Inoltre, le attività di **Politiche Sociali** di Gruppo si sono sviluppate in due principali rami di azione: quello prettamente solidale e sociale di sostegno alle persone in stato di difficoltà (Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni – ONDS; la Rete degli Help Center e Centri d'Accoglienza, il progetto Treno Solidale, Campagna Raccolta Fondi), e quello della valorizzazione del patrimonio immobiliare FS non funzionale all'esercizio ferroviario, da destinare a scopi sociali e a beneficio dei territori e dei cittadini (stazioni impresenziate, linee dismesse). Costante è la collaborazione sia con i partner europei, per sviluppare e uniformare strategie comuni di responsabilità sociale d'impresa, sia con il mondo accademico e della ricerca universitaria sui temi della responsabilità sociale e di creazione di valore condiviso.
Nel 2022, inoltre, l'offerta di servizi **welfare** verso i dipendenti è stata ulteriormente ampliata e arricchita, sia attraverso la previsione di ulteriori contributi economici, anche cogliendo le opportunità fornite da specifici interventi normativi, per contenere gli effetti dell'incremento del costo dell'energia, dei carburanti e della relativa riduzione del potere di acquisto, sia attraverso la finalizzazione di nuove convenzioni, soprattutto in ambito socio - sanitario, che prevedono tariffe agevolate e condizioni vantaggiose dedicate ai dipendenti.
Sul piano del **People Caring**, l'offerta di webinar aperti a

tutta la popolazione del Gruppo su temi del benessere, del care giving e del work life balance, ha avuto uno sviluppo esponenziale, raggiungendo circa 31.000 partecipazioni nel corso dell'anno.

Sono 85.361 le persone del Gruppo FS al 31 dicembre 2022, con un incremento, rispetto al 2021, di 3.455 unità[88].



+ 0,9 p.p. rispetto al 2021

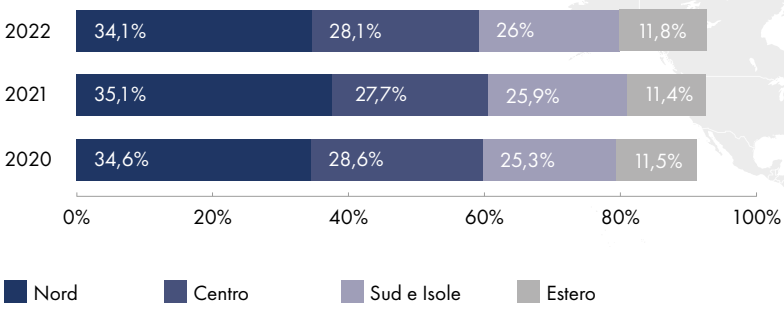
85.361 persone
+ 3.455 rispetto al 2021

La **presenza femminile è in costante crescita**, nel 2022 l'incidenza è pari al 20% (+0,9 punti percentuali), in linea con gli obiettivi e le azioni del Gruppo per ridurre il gender gap.

Consistenze del personale del Gruppo	Unità di misura	2022	2021	2020
Dirigenti	**n.**	**1.070**	**998**	**1.004**
donne	*n.*	*271*	*237*	*215*
uomini	*n.*	*799*	*761*	*789*
Quadri	**n.**	**12.936**	**12.285**	**11.896**
donne	*n.*	*3.091*	*2.743*	*2.503*
uomini	*n.*	*9.845*	*9.542*	*9.393*
Impiegati	**n.**	**41.692**	**39.934**	**38.829**
donne	*n.*	*11.141*	*10.386*	*9.829*
uomini	*n.*	*30.551*	*29.548*	*29.000*
Operai	**n.**	**29.663**	**28.689**	**29.680**
donne	*n.*	*2.528*	*2.261*	*2.291*
uomini	*n.*	*27.135*	*26.428*	*27.389*
Consistenza totale al 31 dicembre	**n.**	**85.361**	**81.906**	**81.409**
Incidenza donne	%	20,0	19,1	18,2
Incidenza uomini	%	80,0	80,9	81,8
Consistenza media annua	**n.**	**82.998**	**81.365**	**81.838**

Circa il 12% dei dipendenti lavora nelle società con sede all'estero.

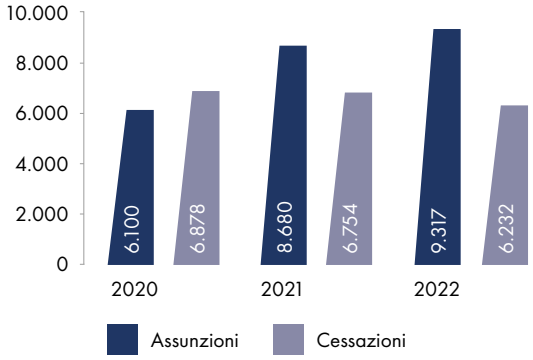
Distribuzione del personale per area geografica



88. Il saldo tiene conto di 370 unità per variazione di perimetro societario, di cui 369 unità della società Intermodalidad S.A. (controllata di Trenitalia) e 1 unità della società FS Italian Railways USA Inc.

Nel 2022 proseguendo nel ricambio generazionale, si sono realizzate 9.317 assunzioni a fronte di 6.232 uscite.

Trend assunzioni e cessazioni



9.317
Assunzioni da mercato

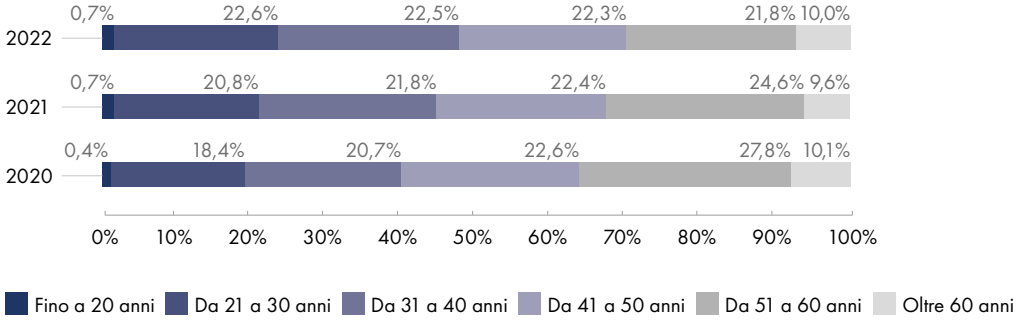
Forme contrattuali

- **37,8%** Tempo indeterminato
- **35,4%** Apprendistato professionale
- **26,5%** Tempo determinato
- **0,3%** Altri contratti

L'impegno del Gruppo nell'investire sui giovani è proseguito nel 2022, con una età media[89] che si attesta a circa 42 anni, 1 anno in meno rispetto all'anno precedente e meno 2,4 anni rispetto al 2020.

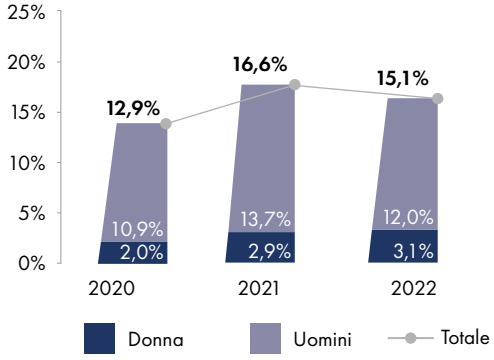
42 anni età media
- 1 anno rispetto al 2021

Distribuzione del personale per classi di età



Il tasso di turnover si attesta al 15,1%, rispetto al 16,6% dell'anno precedente: il decremento riflette la complessiva crescita degli organici del Gruppo.

Turnover per genere



89. Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, Nugo, FS-Technology, Cremonesi Workshop, FS International e Ferrovie del Sud-Est. Il totale delle consistenze del perimetro di analisi è pari a 64.559, circa il 76% del totale dell'organico.


ANNI DI

(2-7, 2-19, 2-20, 2-30, 201-3, 401-1, 401-2, 404-2, 405-1, 405-2)

Selezione e gestione delle risorse umane

Recruitment

Il 2022 ha visto il Gruppo accrescere il proprio impegno, con importanti volumi, in tutte le attività di Recruitment, ispirate ai principi di meritocrazia, trasparenza e pari opportunità.
In continuità con la promozione della diversificazione professionale e valorizzazione delle risorse interne al Gruppo, ciascun processo di selezione relativo alle opportunità per i target professional e middle manager ha visto una preliminare attività di Job Posting con 271 campagne attivate.
In continuità con gli anni passati, la ricerca sul mercato esterno ha visto un processo di selezione improntato alla digitalizzazione e alla ricerca e sperimentazione di soluzioni innovative. Sono stati realizzati, in totale, 1.507 processi di selezione a livello di Gruppo, sui diversi target. In particolare, in relazione ai neolaureati, sono stati progettati ed effettuati 40 eventi (recruiting day e assessment) in modalità digitale, per la selezione, prevalentemente, di profili nell'area ingegneristica (90%), incontrati 1.557 candidati di cui il 65% considerati in linea.
Presenti oltre 570.000 cv in banca dati, di cui valutati 23.000 in risposta a campagne attivate. Effettuato il pre-screening di oltre 85.000 candidati, in totale per tutto il Gruppo, e coinvolti ai colloqui circa 23.000 candidati.
Per le selezioni esterne del target professional e operativi, le società hanno proceduto in autonomia nel rispetto delle linee guida di Gruppo. La realizzazione delle attività di selezione in digitale è stata accompagnata da una serie di ottimizzazioni nell'ambito dello Smart Recruiting, intercettando i bisogni, insieme alle società, con l'obiettivo di adattare gli strumenti di selezione alle complesse condizioni di contesto. Lo smart recruiting permette l'utilizzo degli strumenti di assessment online per la valutazione delle soft skills attraverso test scientifici adattivi, randomici, inclusivi e in linea con le norme UE.
Nel quadro delle collaborazioni sono stati attivati oltre 40 accordi e partnership con enti accademici, formativi e di ricerca, per sviluppo di tirocini, tesi di laurea e dottorati di ricerca in ambito PNRR e progetti strategici per il business (69 tirocini, 9 dottorati di ricerca).
Con l'obiettivo di consolidare l'attraction dei talenti e il recruitment su tutti i target, sono stati gestiti i canali digitali di promozione delle opportunità professionali: il career website fsitaliane.it/lavoraconnoi con una media di 279.258 visitatori/mese che hanno inserito o aggiornato il proprio cv, in sette lingue, informandosi sulle opportunità in corso; le pagine Facebook FS Careers e LinkedIn Gruppo FS con, rispettivamente, 21.795 e 426.444 followers; attraverso FirSt, primo chatbot del Gruppo dedicato al Recruiting, grazie al machine learning, si è risposto a 5.555 richieste di informazione e supporto pervenute da potenziali candidati.
Al fine di ridefinire il posizionamento del Gruppo come datore di lavoro, FS ha realizzato la propria Employee Value Proposition impostandone la strategia e pianificando le attività per la sua realizzazione nel 2023.

Per il terzo anno consecutivo si posiziona al **primo posto** nella classifica **Online talent communication Potential Park** per la migliore esperienza di ricerca di lavoro online per studenti e neolaureati.
È risultata tra le migliori aziende nella classifica **Italy's best employer**, nella sezione Trasporti e Logistica, condotte da Corriere della Sera e Statista.
All' **Universum Award Italy 2022 - Edizione Studenti e giovani professionisti** di Universum, il Gruppo FS **vince il premio Women in STEM**, come lavoro ideale per le studentesse delle facoltà STEM.



Risultati, questi, resi possibili dal continuo investimento nel promuovere e realizzare iniziative di Employer branding e attraction anche attraverso i rapporti con le Università, tra cui:

- Master in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi di Trasporto con la Sapienza di Roma;
- Scuola di Alta Formazione in Ingegneria dei Sistemi per la Mobilità Integrata con Alma Mater Studiorum di Bologna;
- Master Degree in Transport System Engineering con la Sapienza di Roma;
- Laurea Magistrale in Transport System Engineering con il Politecnico di Milano;
- Partnership strategica tra Gruppo FS e La Sapienza su temi quali: recruitment, orientamento ed employability;
- 17 tra virtual career day e job meeting: momenti di ascolto, orientamento al lavoro e selezione;
- 12 tra conferenze, advisoring e presentazioni istituzionali in ambito accademico.

Sistema di retribuzione e previdenziale[90]

Le tipologie contrattuali applicate dal Gruppo FS sono: contratto a tempo indeterminato (part time[91], full time e apprendistato) e contratto a tempo determinato (sia part time sia full time). Circa il 96,4% dei dipendenti del Gruppo FS opera con contratto a tempo indeterminato[92].

I dipendenti sono coperti da accordi collettivi; il contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) applicato al personale non dirigente del Gruppo, nelle quasi totalità dei casi[93], è quello della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie, integrato con il contratto aziendale di Gruppo, del 22.03.2022. Nei contratti sia a tempo determinato sia a tempo indeterminato si applica il minimo contrattuale previsto per il parametro di appartenenza.
Nei contratti di apprendistato, per i primi 24 mesi, il dipendente è inquadrato nella posizione retributiva più elevata del livello professionale immediatamente inferiore a quello previsto per la figura professionale attribuita, e per i successivi 12 mesi, nella posizione retributiva iniziale del livello professionale di destinazione finale.
Tutti i dipendenti, compresi i neoassunti, percepiscono, oltre ai minimi contrattuali, alcune voci retributive fisse previste dal CCNL (tra cui gli scatti di anzianità) e ulteriori voci legate alle diverse modalità di impiego. Possono prevedersi, inoltre, interventi di incremento retributivo e riconoscimenti di premi (una tantum) a carattere straordinario, erogabili una sola volta l'anno.

In linea con quanto previsto dal CCNL, il Gruppo prevede per i suoi dipendenti un piano di assistenza sanitaria integrativa[94] che offre, oltre al pacchetto base (a carico della società di appartenenza del lavoratore), la possibilità di estendere la copertura al nucleo familiare e di acquistare i pacchetti aggiuntivi a condizioni particolarmente vantaggiose. Inoltre, è stata prolungata, anche per il 2022, la copertura assicurativa per i dipendenti del Gruppo in caso di ricovero dovuto a contagio da Covid-19.
Nell'ambito dell'applicazione della Legge n. 81 del 22 maggio 2017, il Gruppo, a seguito di un periodo di sperimentazione, con l'Accordo del 20 aprile 2018 ha reso strutturale lo smart working come modalità di lavoro, al fine di favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro del proprio personale. Successivamente, mediante la sottoscrizione dell'Accordo del 18.02.2021, il Gruppo è giunto nella determinazione di favorire ulteriormente l'utilizzo di tale modalità di lavoro, prevedendo la possibilità di effettuare fino a 11 giornate mensili di smart working.
Con riferimento all'esperienza maturata negli anni precedenti e considerando l'applicazione dello smart working nel periodo di emergenza sanitaria fino al 30.06.2022, il Gruppo ha potuto verificare che tale modalità di lavoro rappresenta, non solo un efficace strumento per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, ma ove è stato realizzato in coerenza con le leve organizzative e gestionali, ha generato un'organizzazione del lavoro finalizzata a massimizzare il raggiungimento degli obiettivi di efficienza aziendale. Sulla base di quanto sopra evidenziato, nel 2022 sono state aggiornate le *Linee guida e procedura per la gestione dello Smart Working nel Gruppo FS Italiane*, fornendo un rinnovato modello organizzativo di riferimento basato su un più incisivo ruolo del Responsabile e sulla maggiore sensibilizzazione degli smart workers al raggiungimento degli obiettivi di business attraverso la combinazione di diversi fattori tra i quali:

- flessibilità nello svolgimento della prestazione lavorativa;
- autonomia nell'organizzazione del lavoro;
- rafforzamento del rapporto fiduciario tra Responsabile e Smart Worker;
- aumento della soddisfazione;
- miglioramento del digital mindset;
- miglioramento della qualità del lavoro;
- maggiore coinvolgimento nell'azienda anche rispetto agli obiettivi attesi;
- miglioramento work-life balance.

Il Gruppo FS ha altresì proceduto alla dematerializzazione degli accordi individuali sottoscritti con un notevole impatto in termini di sostenibilità ambientale ed efficientamento dei processi amministrativi.

90. Il perimetro di analisi è riferito alle società, già citate in nota a inizio capitolo, che rappresentano circa il 76% del totale dell'organico del Gruppo.
91. I contratti part time rappresentato circa l'1% dei contratti a tempo indeterminato.
92. Il dato si riferisce al perimetro consolidato di Gruppo; il 9,42% opera con contratto di apprendistato.
93. Gli altri CCNL applicati sono il CCNL Autoferrotranvieri- internavigatori (Mobilità-TPL) per le società Busitalia Campania, Busitalia Rail, Busitalia Veneto e Ferrovie del Sud Est, il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione per la società Mercitalia Intermodal e il CCNL del settore Terziario per le Società GS Rail e GS Immobiliare.
94. Nel 2022 i dipendenti hanno potuto acquistare i pacchetti aggiuntivi anche attraverso la quota dell'Una Tantum Welfare destinata al welfare, ove previsto.

Nel corso del 2022, inoltre, le Società del Gruppo che applicano il suddetto CCNL hanno sottoscritto l'accordo di rinnovo del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane che ha previsto specifici interventi di natura retributiva e in materia di welfare, tra cui l'incremento dei contributi aziendali dedicati alla previdenza complementare e all'assistenza sanitaria integrativa. Sempre in ambito welfare, sono stati sottoscritti accordi sindacali per l'attribuzione ai dipendenti di crediti welfare a titolo di una tantum da spendere nell'anno 2022 nelle diverse misure di welfare disponibili nella piattaforma aziendale ed è stata condivisa l'istituzione dell'Osservatorio bilaterale per lo sviluppo delle iniziative di welfare e per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro. Inoltre, è stato sottoscritto l'accordo sul Premio di Risultato per gli anni 2022 e 2023 per i dipendenti delle società che applicano il Contratto Aziendale di Gruppo FS. Infine, il 12 dicembre 2022 le società del Gruppo interessate hanno sottoscritto specifici accordi per l'accesso al Fondo Nuove Competenze.

L'architettura del sistema retributivo dei dirigenti del Gruppo FS recepisce quanto previsto dal CCNL dei Dirigenti di Aziende Produttrici di Beni e Servizi circa la definizione del trattamento economico minimo di garanzia. La definizione del livello retributivo complessivo (fisso e variabile) tiene conto dei contenuti professionali e manageriali delle posizioni, delle valutazioni gestionali e di potenziale e delle performance espresse annualmente dalla risorsa.
La valutazione delle singole posizioni avviene attraverso una apposita metodologia di pesatura che consente di disporre di elementi oggettivi idonei a progettare e gestire le politiche retributive, le scelte organizzative e i percorsi di carriera.
La metodologia per valutare le posizioni e compararle retributivamente con quelle omogenee all'interno dell'azienda e sul mercato è stata sviluppata da un primario gruppo internazionale nel settore del rewarding che dispone di una delle più vaste banche dati retributive e di compensation a livello mondiale.
Nella definizione delle politiche di remunerazione dei dirigenti del Gruppo si fa riferimento sia al mercato esterno, per la verifica della coerenza dell'offerta retributiva aziendale in un'ottica di motivazione del dirigente, sia alla coerenza interna tra livello dell'offerta retributiva e complessità della posizione ricoperta.
I provvedimenti di adeguamento retributivo sono, invece, 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. Gli interventi economici annuali (una tantum) sono finalizzati a valorizzare e riconoscere l'apporto del singolo, attraverso l'apprezzamento di performance espresse con continuità a livelli di eccellenza.

Nel processo di MBO 2022

Assegnato l'obiettivo ***Valore economico generato per unità di CO_2 prodotta (Efficienza carbonica) rispetto al 2021*** per promuovere l'impegno del Gruppo nella lotta al cambiamento climatico.
Confermato il focus sulla ***tematica della sicurezza sul lavoro***, valore fondamentale rispetto al quale accrescere costantemente la cultura e la sensibilità dei dipendenti.

L'offerta retributiva dei dirigenti prevede, inoltre, un sistema di incentivazione di breve termine (Management By Objective, MBO), in cui la componente variabile della retribuzione è correlata al raggiungimento di specifici obiettivi[95] aziendali e di Gruppo. La componente variabile della retribuzione, correlata al raggiungimento di specifici indicatori di performance preventivamente indicati, è funzionale a incentivare il raggiungimento dei risultati economici, finanziari, progettuali e di sostenibilità previsti nel piano annuale del Gruppo. Anche 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.
A ciascun dirigente e quadro apicale coinvolto vengono attribuiti obiettivi prevalentemente di tipo economico e/o progettuali relativi alla società e al ruolo agito.

Tenuto conto del ruolo chiave del Gruppo FS come soggetto attuatore degli investimenti destinati alle infrastrutture per la mobilità sostenibile nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nel 2022 si è focalizzata l'attenzione sugli obiettivi economico-finanziari e di PNRR, confermando altresì l'attenzione verso i temi di sostenibilità ambientale e sicurezza sul lavoro.

Gli obiettivi sono stati assegnati secondo una logica top-down definita dal Vertice aziendale e prevedono la definizione di indicatori:

- *trasversali*, funzionali ad assicurare che le performance siano orientate anche verso il raggiungimento di risultati significativi a livello di Gruppo/società, con particolare riferimento EBITDA e alle emissioni di CO_2 (efficienza carbonica);
- *di ruolo*, relativi alla responsabilità assegnata e mirati al riconoscimento del contributo individuale al raggiungimento degli obiettivi aziendali.

95. Gli obiettivi devono essere rappresentativi delle priorità definite nel budget, individuati attraverso un approccio trasparente che permetta la loro misurazione e certificazione in maniera oggettiva attraverso i sistemi contabili e di reporting di Gruppo, allineati alle prassi in uso presso le principali società italiane e focalizzati sulla sostenibilità ambientale ed economica.

L'offerta retributiva complessiva in favore dei dirigenti è integrata, infine, da una serie di benefit/agevolazioni che principalmente riguardano: la copertura assicurativa per infortuni professionali ed extraprofessionali, per invalidità permanente da malattia e mortis causa, il fondo assistenza sanitaria integrativa (FASI), il fondo di previdenza integrativa (PREVINDAI) e infine l'assicurazione sanitaria integrativa al Fasi (ASSIDAI).
Il modello di compensation rivolto a tali dipendenti è finalizzato a riconoscere livelli retributivi congrui rispetto sia ai ruoli organizzativi ricoperti sia alle responsabilità assegnate, nonché a rafforzare la tensione al risultato incentivando il miglioramento continuo delle performance.
La retribuzione di tale personale si compone di una parte fissa, collegata alla complessità della posizione ricoperta e alla valutazione di potenziale, e di una parte variabile correlata al raggiungimento di obiettivi formalmente assegnati. I riconoscimenti economici sono strettamente legati all'incarico affidato nonché al permanere delle condizioni soggettive e oggettive che ne hanno determinato l'attribuzione.
Non esistono differenze salariali legate al genere. Eventuali differenze retributive medie tra donne e uomini, come riportato nella tabella che segue, sono riconducibili esclusivamente alle diverse posizioni professionali ricoperte in Azienda, 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.).

Remunerazione personale - Differenza percentuale della retribuzione annua delle donne rispetto a quella degli uomini		**2022**	**2021**	**2020**
Dirigenti	RAL*	-12,0	-11,4	-10,1
	RGA**	-11,2	-13,9	-11,3
Quadri	RAL	-0,4	+0,8	+1,5
	RGA	-3,3	-3,1	-2,8
Impiegati	RAL	-2,8	-2,8	-3,3
	RGA	-15,4	-15,3	-14,5
Operai	RAL	+0,9	+2,4	+1,6
	RGA	-5,4	-4,7	-3,2

*RAL: Retribuzione Annua Lorda
**RGA: Retribuzione Globale Annua

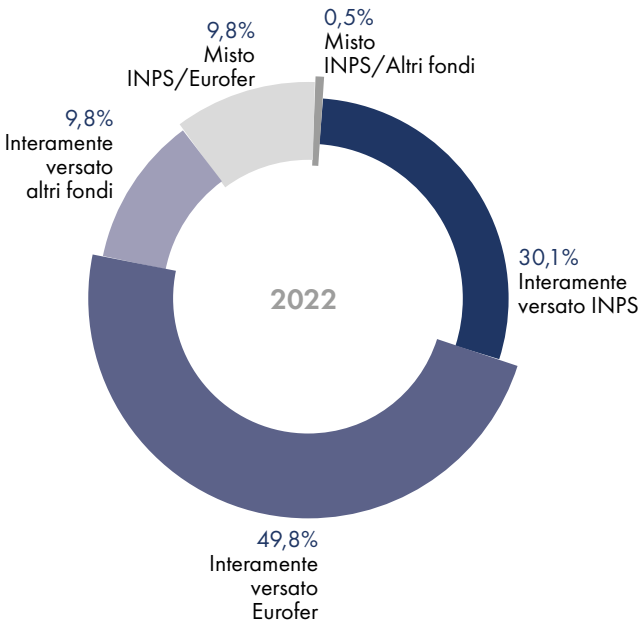
Il finanziamento delle prestazioni previdenziali in favore dei dipendenti è realizzato mediante l'imposizione di specifici contributi, in parte a carico del lavoratore e in parte a carico del datore di lavoro. A carico del lavoratore è prevista una percentuale di contribuzione pari al 9,19%, che si applica sull'imponibile previdenziale; tale aliquota sale di un punto percentuale per imponibili previdenziali mensili superiori a 4.023 euro[96]. Il datore di lavoro, invece, provvede con una percentuale di contribuzione del 23,81%, da applicarsi sempre sull'imponibile previdenziale. Per la generalità dei dipendenti del Gruppo, il datore di lavoro sostiene ulteriori oneri che riguardano la maternità, la malattia, la NASpI[97] e il contributo ordinario al fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione. Tale fondo ha lo scopo di attuare, nei confronti dei lavoratori delle società del Gruppo, interventi volti a favorire programmi formativi per riconversione e/o riqualificazione professionale, a realizzare politiche attive di sostegno al reddito e dell'occupazione, a prevedere assegni straordinari per il sostegno del reddito riconosciuti ai lavoratori nel quadro dei processi di agevolazione all'esodo. Per quanto riguarda la previdenza complementare, i dipendenti del Gruppo FS Italiane aderiscono al fondo negoziale previsto dal CCNL FS (Eurofer) o ad alcuni fondi aperti secondo quanto stabilito dalla legge.
Il datore di lavoro e il lavoratore concorrono al fondo Eurofer in forma paritetica. Tale fondo è a contribuzione definita, è pari al'1% della retribuzione mensile[98], elevata al 2%, con decorrenza 1.1.2023, dall'accordo di rinnovo del CCNL del 22.3.2022. Il lavoratore può ulteriormente incrementare la propria contribuzione su basa volontaria, senza che ciò comporti un corrispettivo aumento della contribuzione datoriale. Inoltre, il Contratto della Mobilità e il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane vigenti, prevedono ulteriori incrementi di contribuzione da destinare al fondo Eurofer: versamento annuale per tutti i dipendenti di una somma pari a 100 euro pro-capite; versamento di un'ulteriore somma di 100 euro pro-capite annue qualora non utilizzata per agevolazioni per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

96. Contributo addizionale previsto dalla circolare n. 15 del 28.01.2022.
97. Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego.
98. Come definito dall'art. 22 del Contratto Aziendale di Gruppo FS.

La contribuzione paritetica non è dovuta ai fondi aperti, ai quali è devoluto il solo Trattamento di Fine Rapporto (TFR) nella misura indifferenziata del 100%.

Nel grafico si riporta la scelta dei dipendenti per la destinazione del proprio TFR.

Destinazione TFR



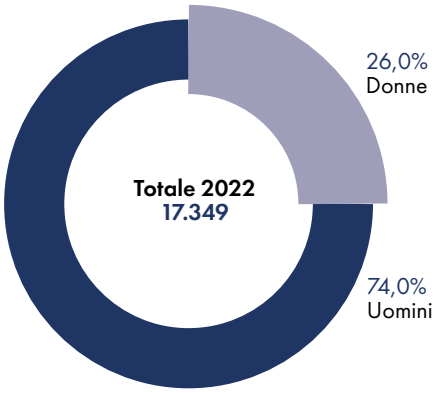


(404-1, 404-2, 404-3)

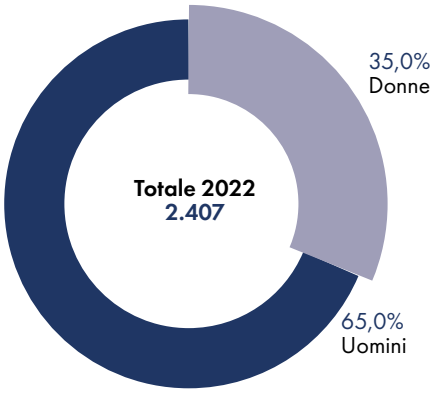
Promozione, formazione e sviluppo delle competenze

Il Gruppo **valorizza e sviluppa le persone** nel rispetto di criteri di merito e di trasparenza e in un'ottica funzionale al raggiungimento degli obiettivi del Piano Industriale.
Il modello di sviluppo di Gruppo mira ad assicurare la coerenza dell'assetto professionale e manageriale con le necessità espresse dal Piano, dagli sviluppi del business e dal conseguente assetto organizzativo.
L'obiettivo del Performance Management è favorire la crescita delle prestazioni aziendali attraverso un'evoluzione delle prestazioni delle persone. Mediante la valutazione delle prestazioni, la persona ha l'opportunità di essere valutata secondo obiettivi chiari e misurabili e di avere un confronto di feedback aperto e strutturato con il proprio Responsabile, al fine di valorizzarne i punti di forza e di intervenire sulle aree di miglioramento con azioni specifiche, tese a consolidare le competenze.
Rispetto alla valutazione del Potenziale, nel 2022 si è lavorato per ottimizzare i tempi di restituzione dei feedback e di costruzione dei successivi piani di sviluppo, nell'ottica di valorizzare lo strumento del profilo di potenziale innanzi tutto come servizio a disposizione delle persone e dei responsabili per costruire quotidianamente azioni di crescita, professionalizzazione e miglioramento.

Valutazione delle performance



Valutazione del potenziale



+72%
Rispetto al 2021

L'aumento del 72% del numero di persone alle quali è stato valutato il potenziale, testimonia l'investimento che il Gruppo sta continuando a esprimere nell'implementazione di attività finalizzate all'emersione e alla valorizzazione dei talenti interni.

La valutazione di performance annuale, effettuata dai responsabili delle risorse attraverso la piattaforma SIV (Sistema Integrato di Valutazione) ha coinvolto 17.349[99] persone (+15% rispetto al 2021), circa il 28% della consistenza media annua[100]. Per le risorse che non rientrano nel processo di valutazione del SIV, il monitoraggio delle prestazioni rese annualmente è affidato ai relativi responsabili attraverso meccanismi informali (per esempio, restituzione di feedback su punti di forza e aree di miglioramento).

Nel corso dell'anno, si è inoltre lavorato sull'upskill della Community di assessor interni e sulla costruzione di linee guida che ne valorizzino la professionalità, alimentano costantemente le competenze. La squadra di assessor interni è stata significativamente potenziata, raddoppiandone il numero attraverso un percorso di certificazione e abilitazione specifico e rinnovato.
Infine, sono state gettate le basi, sia per la costruzione della Pipeline Manageriale, con l'obiettivo di garantire la leadership delle posizioni strategiche, sia per la costruzione di un network di sviluppo composto di Coach, Mentor e Buddies, per favorire la diffusione delle competenze e delle prassi dello sviluppo anche al di fuori della Famiglia professionale HR.

99. Di cui il 4% dirigenti, 43% quadri, 52% impiegati.
100. La percentuale è calcolata sulla consistenza media del perimetro di riferimento (FS, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, Mercitalia Rail, Mercitalia Logistics, FS Sistemi Urbani e Busitalia - Sita Nord, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici, FS International e FSTechnology).

È proseguito il significativo investimento sull'evoluzione del **digital learning** a supporto dello sviluppo del know-how in diversi domini di competenze. Sono stati riprogettati percorsi formativi e strutturati di nuovi in linea con la **People Strategy**, utilizzando soluzioni più ingaggianti, interattive, social e molto più customizzate sulle esigenze delle persone, consentendo di rispondere alle richieste di percorsi di upskilling e reskilling. La formazione digitale ha registrato un incremento di circa l'80% di corsi attivi rispetto al 2021, con un consolidamento delle competenze di authoring interno (oltre 21% i corsi autoprodotti).
Si sono registrate circa 158.000 partecipazioni attive ai corsi digital (circa + 2% rispetto al 2021), consolidando la crescita della formazione a distanza, che nel 2021 aveva sostituito interamente la formazione d'aula.
Durante l'anno sono stati erogati numerosi digital learning su temi di cultura organizzativa, di compliance e di sensibilizzazione, fra cui: framework di Data Protection del Gruppo FS (GDPR), Modello 231, ABC System, normativa del lavoro, informativa Smart e Consigliera di Fiducia[101].
Complessivamente, sono state erogate circa 815[102] mila giornate/uomo di formazione dalle principali società del

Gruppo, circa il 24% in più rispetto al 2021, con la finalità di:

- **mantenere e aggiornare le competenze tecnico-specialistiche** in tutti i mestieri e ruoli professionali che compongono la capacità realizzativa del Gruppo;
- **far evolvere la cultura e le competenze manageriali** delle persone del Gruppo tramite una formazione sempre più capillare e continua;
- **garantire l'integrazione dei neoassunti** nel sistema produttivo aziendale, facilitandone l'inserimento attraverso percorsi di Induction sempre più ingaggianti, coinvolgenti e customizzati sulle esigenze delle persone;
- **sviluppare una più forte cultura della Sicurezza sul Lavoro e della Sicurezza di Esercizio** in maniera trasversale ai diversi business del Gruppo.

Le attività formative della Capogruppo, erogate trasversalmente alle società del Gruppo con progetti pilota e di consolidamento, hanno riguardato principalmente:

- **Leadership Program** - dedicati allo sviluppo della filiera manageriale del Gruppo;
- nuovo percorso per i laureati del Gruppo, denominato **Young Talent** in modo da renderlo più rispondente alle esigenze delle nuove generazioni;
- iniziative formative a sostegno dell'**inclusività**, tra cui il percorso formativo **Train the trainer *Conoscere e gestire il passeggero con disabilità e a ridotta mobilità*** e il progetto **Women in Motion**;
- sviluppo di una **leadership internazionale** tramite il primo percorso di **International Induction** del Gruppo FS, dedicato ai neoassunti delle società controllate estere che per la prima volta sono stati riuniti in un percorso formativo di knowledge sharing insieme ad alcuni colleghi delle società italiane;
- **attività di ingaggio e comunicazione verso il management di accompagnamento al Piano Industriale** che hanno visto, da un lato la realizzazione di **Leadership Breakfast** per incrementare e consolidare il networking aziendale e rafforzare il rapporto con esperti di settore e rappresentanti istituzionali, dall'altro percorsi formativi di **Public Speaking**, al fine di diffondere una cultura comune sulla comunicazione;
- diffusione del **Catalogo interno** offerto dalla Capogruppo a sostegno dello sviluppo delle **soft skill** di tutte le figure professionali;
- rilancio del **programma Innovate** che consente a team multidisciplinari, con seniority differenti e provenienti da diverse società del Gruppo, di intraprendere un percorso per sviluppare, promuovere e lanciare nuove idee di business e testare nuove tecnologie;
- progetti formativi in ambito **tecnico-professionale** volti all'acquisizione e al mantenimento delle competenze tecniche e delle abilitazioni/certificazioni tipiche dei ruoli operativi;
- formazione di **Famiglie Professionali** per l'aggiornamento del know-how di Gruppo con le iniziative dedicate ai temi core o trasversali;
- formazione in ambito **Salute e Sicurezza sul Lavoro**, per l'approfondimento delle tematiche a norma di legge secondo la normativa vigente;
- proseguimento della formazione sui temi della **sostenibilità**, in coerenza e a supporto dell'attenzione che il Piano Industriale di Gruppo rivolge agli obiettivi di sostenibilità, in linea con l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Inoltre, la formazione erogata direttamente dalle singole società si è focalizzata su:

- **sviluppo di competenze tecniche e comportamentali**, al fine di garantire la sicurezza del personale, ma anche dei viaggiatori, in continuità con quanto già avviato negli scorsi anni, supportando la cultura della sicurezza e della safety culture;
- **supporto di processi di cambiamento**, coerentemente con le esigenze aziendali per consentire il raggiungimento degli obiettivi di business;
- **sviluppo di competenze di customer centricity** e orientamento al mercato;

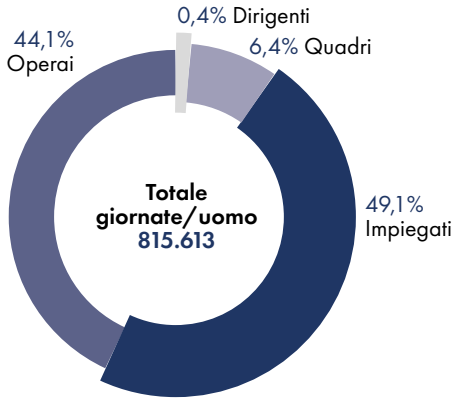
101. Informativa "smart": informativa sulle finalità e le modalità del trattamento dei dati personali in Azienda; Consigliera di Fiducia: Informativa per il supporto ai lavoratori in caso di molestie sessuali.
102. Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS, RFI, Trenitalia, Busitalia - Sita Nord, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, FSTechnology e Fondazione FS.

- **consolidamento e sviluppo delle competenze a supporto dei processi di internazionalizzazione**;
- **innovazione e digitalizzazione**, tra cui formazione su strumenti avanzati per indagini e progettazione e su metodologia BIM (Building Information Modeling) e piattaforme abilitanti.

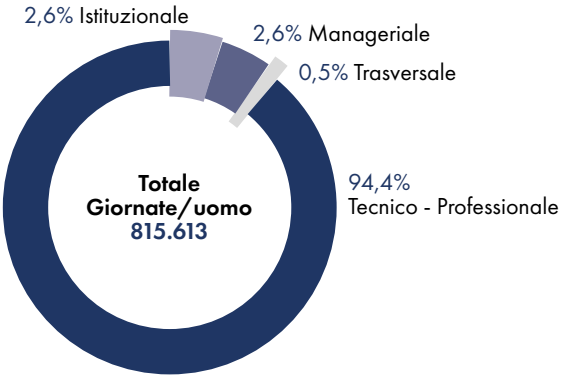
Sono state inoltre realizzate circa 20.330 giornate/uomo di formazione per il personale esterno appartenente ad aziende fornitrici al fine di assicurare standard di competenze e di sicurezza omogenee.

Il costo complessivo, relativo alle sole giornate rivolte ai dipendenti è stato di 8,2 milioni di euro, il 30,2% in più rispetto allo scorso anno, riconducibile all'incremento delle attività formative erogate. Il ricorso ai finanziamenti alla formazione ha generato un ricavo di circa 7,5 milioni di euro.

Giornate/uomo di frequenza per inquadramento professionale



% Giornate/uomo di frequenza per area didattica



Salute e sicurezza

(403-3, 403-5, 403-6, 403-9, 403-10)

La salute e sicurezza sul lavoro sono fattori fondamentali del Piano Industriale 2022-2031. Costituiscono i valori fondanti per il Gruppo, caposaldi del Codice Etico, e guidano le azioni e i comportamenti di tutto il personale e le modalità con cui gestire i processi produttivi e le relazioni con i nostri appaltatori di opere e di servizi.
Con questi presupposti, con la Comunicazione Organizzativa di Gruppo n.95/COA del 30 settembre 2022 - Salute e sicurezza sul lavoro delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - Indirizzi generali 2022-2026 - sono stati definiti, in continuità con le precedenti e partendo dai risultati positivi già raggiunti, i nuovi indirizzi di prevenzione per le società del Gruppo, ribadendo l'obiettivo di assicurare un livello di sicurezza sempre più alto per ogni attività svolta dal personale e di consolidare una cultura della sicurezza responsabile e partecipata a tutti i livelli. La meta di lungo termine, l'ambizione del Gruppo, è zero incidenti sul lavoro del personale e la promozione tra i partner di comportamenti sicuri in linea con i migliori standards di prevenzione, per consolidare la posizione del Gruppo in Europa tra le aziende leader in materia di salute e sicurezza sul lavoro.
Il miglioramento delle performance di sicurezza, in termini di riduzione del numero degli infortuni e della loro frequenza, richiede investimenti tecnologici e organizzativi; la digitalizzazione in tutte le aree di business per il miglioramento della sicurezza dei luoghi di lavoro e della qualità della vita del personale; la diffusione di uno stile di leadership in grado di diffondere una cultura della sicurezza che promuova la fiducia tra personale e impresa; la condivisione di esperienze e conoscenze con i nostri appaltatori, fornitori di beni e servizi, nell'ottica di una comune cultura della prevenzione.

In tale ottica s'inquadrano:
- il Protocollo d'intesa sottoscritto nel mese di aprile tra il Gruppo e l'istituto INAIL al fine di rafforzare le politiche di prevenzione e di tutela della salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro, di scongiurare il rischio di incremento del fenomeno infortunistico e in particolare di accrescere la capacità di progettazione e sviluppo di soluzioni innovative tecnologiche, organizzative e regolatorie a garanzia della salute e della sicurezza dei lavoratori nell'ambito della realizzazione delle Grandi Opere Infrastrutturali, previste nel PNRR di cui il Gruppo è uno dei principali attori economici coinvolti nella sua realizzazione;
- il progetto Safety Innovation il cui obiettivo è la realizzazione di progetti di innovazione digitale in materia di salute e sicurezza sul lavoro (agile working; digital systems; remote safety control; digital asset management; risk prevention) nelle società del Gruppo con la partecipazione di società startup del mondo digitale, selezionate attraverso una challenge lanciata dall'Innovation Hub di Catania del Gruppo.

Nei mesi di ottobre, in occasione della Settimana Europea della Salute e Sicurezza sul lavoro, e di novembre si è tenuta da parte delle società la terza edizione del Safety Day, appuntamento ormai radicato, dedicato ai progetti di miglioramento della prevenzione e al coinvolgimento del personale.
Nel corso dell'anno la holding del Gruppo ha completato l'iter per la certificazione del proprio Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro secondo lo standard UNI ISO 45001:2018 - Sistemi di gestione per la salute e la sicurezza sul lavoro.
Anche nel 2022 è proseguita la rigorosa attuazione delle misure di salvaguardia e contrasto alla diffusione della epidemia da Covid-19 sui luoghi di lavoro disposte dalle autorità pubbliche.
Nella tabella che segue si riportano i dati complessivi sugli infortuni indennizzati, in via di definizione, forniti dall'ente assicuratore INAIL. Dai risultati, benché si evidenzi una riduzione del 30% degli infortuni rispetto al dato del 2021, si sottolinea che i dati pervenuti potranno subire un rialzo attestandosi alla media degli ultimi anni, in quanto si è riscontrato un ritardo nei tempi di lavorazione delle denunce da parte dell'istituto INAIL.

Infortuni indennizzati INAIL[103]	2022[104]	2021	2020
Infortuni in occasione di lavoro	**655**	**909**	**835**
Infortuni donne	*106*	*132*	*108*
Infortuni uomini	*549*	*777*	*727*
Infortuni mortali	**3**	**2**	**6**
Infortuni mortali donne	*0*	*0*	*0*
Infortuni mortali uomini	*3*	*2*	*6*
Infortuni gravi sul lavoro[105]	**181**	**274**	**250**
Infortuni gravi donne	*28*	*33*	*28*
Infortuni gravi uomini	*153*	*241*	*222*
Infortuni in itinere	**153**	**236**	**199**
Infortuni in itinere donne	***39***	***39***	***43***
Infortuni in itinere uomini	***114***	***197***	***156***
Indice di incidenza generale[106]	**9,63**	**15,28**	**13,98**
Indice di incidenza donne	*7,93*	*12,03*	*10,11*
Indice di incidenza uomini	*10,05*	*16,02*	*14,82*
Indice di gravità[107]	**415**	**591**	**613**

In Italia, le malattie occupazionali, che danno luogo a immediati danni alla salute dei dipendenti, sono denunciate dal datore di lavoro all'INAIL nell'ambito degli infortuni sul lavoro, come previsto dalla normativa vigente in materia, e sono conteggiate dall'INAIL nel novero degli infortuni sul lavoro. A tal riguardo, nel Gruppo si segnalano, in particolare, denunce di infortunio per stress post traumatico del personale di guida treno (in caso di investimenti di persone lungo le linee ferroviarie, generalmente suicidi). A questa fattispecie, si aggiungono le malattie professionali determinate da genesi di lungo periodo dovute a fattori patogeni presenti nei luoghi di lavoro. Nel caso del Gruppo, i riconoscimenti delle malattie professionali, che sono normalmente non superiori al 50% delle denunce, riguardano accadimenti organizzativi di molti anni addietro, in taluni casi decine di anni, che si manifestano in modo lento, graduale e progressivo, e riguardano principalmente realtà organizzative e processi lavorativi superati a cui le società hanno posto rimedio, modificando ambienti e processi produttivi.

Le malattie professionali più presenti nelle attività ferroviarie sono quelle osteo-articolari e muscolo scheletriche nonché le ipoacusie da rumore. Di seguito si riportano, in tabella, i dati delle visite di controllo sanitarie periodiche, relative ai vari fattori di rischio, che rappresentano uno degli elementi più significativi delle attività di prevenzione delle malattie occupazionali delle società del Gruppo.

Personale sottoposto a visite	2022	2021	2020
Personale sottoposto a visite di sorveglianza sanitaria	47.612	36.530	38.472
Personale sottoposto a visite mediche di sicurezza ferroviaria	12.733	14.165	10.832

103. I dati INAIL del 2022 sono parzialmente consolidati.
104. I dati 2022 includono le seguenti società: FS Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Italcertifer, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Busitalia - Sita Nord, Anas e FSTechnology.
105. Si definiscono infortuni gravi quelli per cui i giorni di assenza sono maggiori di 40.
106. Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]*1.000 dipendenti, calcolato secondo lo standard europeo ESAW.
107. Indice di gravità: [numero di giornate perse/consistenza]*1.000 dipendenti.

Circa il 13% delle giornate/uomo, nell'area didattica tecnico-professionale, sono state dedicate alla formazione in materia di salute e sicurezza e ambiente, per un totale di oltre 95.000 giornate/uomo.

Di seguito una descrizione dei principali corsi di formazione erogati in ambito Salute e Sicurezza sul Lavoro svolti nel corso dell'anno:

- **Formazione obbligatoria in materia Salute e Sicurezza Lavoratori**
  - formazione generale: include i concetti di base relativi alla salute e sicurezza sul lavoro, diritti e doveri dei lavoratori, principi della prevenzione;
  - formazione specifica: mira ad affrontare temi di interesse, rischi specifici e peculiari per l'attività lavorativa svolta, al fine di fornire al lavoratore gli strumenti e le conoscenze necessarie per la prevenzione e gestione del rischio in azienda.
- **Aggiornamento Salute e Sicurezza per i Dirigenti**
  - aggiornamento sulle misure di protezione per i lavoratori, attraverso applicazioni pratiche e approfondimenti esemplificativi sulle fonti di rischio e sulle relative misure di prevenzione.
- **Smart Working**
  - far riflettere sull'impatto dello smart working sull'organizzazione delle attività e su come garantire qualità dell'esperienza lavorativa in un contesto ibrido (presenza in sede/smart working);
  - favorire lo sviluppo delle competenze necessarie richieste dalla nuova organizzazione del lavoro.
- **Intelligenza Collaborativa**
  - facilitare la definizione di obiettivi comuni e di una vision condivisa;
  - promuovere lo sviluppo di competenze di team working e knowledge sharing.
- **Muoviti!**
  - fornire strumenti utili a prevenire le conseguenze fisiche che possono essere causate da scorrette abitudini perseverate nei contesti lavorativi (es. posture inadeguate, ecc.).
- **Tecnostress**
  - far riflettere su un utilizzo salutare e sulle specificità d'uso degli artefatti mobile comunemente usati nei contesti lavorativi (smartphone, tablet, phablet, pc portatili ecc.);
  - contestualizzare il fenomeno tecnostress rispetto alla valutazione dello stress lavoro-correlato;
  - conoscere le principali metodologie e strumenti per la valutazione del tecnostress dal punto vista psicosociale e organizzativo.
- **Safety Leadership**
  - promuovere la percezione del pericolo e l'impatto del fattore umano sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
  - favorire lo sviluppo delle competenze del Safety Leader.



Welfare e Diversity & Inclusion

(405-1)

«Ognuno di noi ha un mix di diversità che lo rende unico. Il fine del D&I management è valorizzare e utilizzare appieno il contributo che ciascuna persona può portare al raggiungimento degli obiettivi aziendali e attrezzare al meglio l'organizzazione di fronte alle sfide e all'incertezza provenienti dal mercato globale» (Codice Etico Gruppo FS).
Il Gruppo considera la diversità come un valore da riconoscere, comprendere e valorizzare. S'impegna per creare ambienti di lavoro aperti e inclusivi, nella convinzione che la diversità che ciascun individuo rappresenta sia fonte di benessere organizzativo e vantaggio competitivo per l'azienda.
Attraverso il Codice Etico, il Gruppo promuove, tra le altre cose, «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...».
Inoltre, a conferma dell'impegno sull'inclusione della diversità e il rispetto dei diritti umani e delle pari opportunità, nel 2020 il **Gruppo FS ha sottoscritto i WEPs, Women's Empowerment Principles, definiti dalle 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.
Le attività e i progetti per i dipendenti del Gruppo sono sostenuti da una parte dai Comitati Pari Opportunità Nazionale e Territoriali[108], dall'altra direttamente da strutture interne dedicate.

Iniziative aziendali

Diversity & Inclusion

- emessa la ***Policy Diversity, Equality & Inclusion del Gruppo FS***: valorizzare le unicità e realizzare un ambiente di lavoro sempre più inclusivo sono gli obiettivi della Policy che fornisce indirizzi in materia di inclusione alle diverse famiglie professionali;
- ***NOW* (new way of working)**: campagna di informazione dedicata alla popolazione aziendale degli smart worker e smart manager, con focus sul tema della conciliazione vita - lavoro sotto vari profili (gestione, sicurezza, formazione, caring). Coinvolte circa 14.000 dipendenti nei due webinar organizzati sul benessere, uno dedicato allo smart manager e uno allo smart worker, e una guida decalogo sui comportamenti utili a una corretta gestione dell'esperienza di smart working propria e altrui;
- **stesura e pubblicazione del primo *Gender Equality Plan* del Gruppo FS**, previsto nell'ambito dei progetti Horizon Europe, per la diffusione di una cultura inclusiva e il posizionamento del Gruppo FS sul tema della parità di genere;
- **miglioramento integrazione fra tempi di vita e lavoro e il benessere personale**: realizzati webinar seminariali aperti a tutti i dipendenti del Gruppo dedicati a vari temi;
- ***Wecare* – spazio online dedicato alle persone del Gruppo**: oltre 31.000 persone si sono iscritte agli oltre 50 webinar su molteplici temi (es. genitorialità, benessere fisico e psicologico, care giving, volontariato, inclusione delle disabilità, mindfulness, gentilezza, autenticità, gestione dello stress, ecc.) con il contributo di oltre 60 esperti provenienti da un ecosistema di università, ospedali, centri di ricerca e formazione e la partecipazione di oltre 31.000 persone. Assicurato sempre il servizio di interpretariato di lingua dei segni italiana per favorire l'accessibilità dei contenuti da parte delle persone con disabilità;
- ***Train the trainer - Conoscere e gestire il passeggero con disabilità e a ridotta mobilità***: realizzato percorso formativo dedicato agli istruttori di capi treno AV, IC e Regionale, per informare sulle principali tipologie di disabilità (sensoriali, motorie, cognitive) e dare strumenti concreti, attraverso simulazioni pratiche, per la scelta dei corretti stili di comunicazione, ascolto e accoglienza delle persone con disabilità e a ridotta mobilità a bordo treno. Coinvolti 141 istruttori, responsabili del successivo cascading e abilitazione sugli stessi temi di circa 5.300 capi treno;
- **campagna informativa sul ruolo della Consigliera di Fiducia**: progettazione, realizzazione ed erogazione di un webinar informativo sul ruolo della Consigliera FS dedicato a tutti i Responsabili di struttura che ha visto la partecipazione di 530 dirigenti;

108. Organismo aziendale bilaterale e paritetico istituito ai sensi dell'art. 1, punto 3, lett. C) del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività ferroviarie e dell'art. 3 del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 16 dicembre 2016. Il Comitato è articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali.

- **formazione *Women in Motion*** (WIM): lancio della formazione di aggiornamento dedicata alle mentor e ai neomentor per la promozione della parità di genere nelle scuole. Formati *57* mentor di cui 6 uomini;
- **4weeks4inclusion**: partecipazione alla maratona interaziendale dedicata all'inclusione e alla valorizzazione delle differenze che ha visto nella sua seconda edizione oltre 280 aziende partecipanti dedicata all'inclusione e valorizzazione delle differenze. FS è stata in prima fila con la partecipazione del top management a due eventi di sensibilizzazione, tre pubblicazioni e l'organizzazione, in collaborazione con Intesa Sanpaolo e con la partecipazione di Stimulus, di una tavola rotonda digitale, dal titolo *Le carte giuste per ripartire: azioni contro la violenza* in cui si è discusso di forme di violenza visibile e non visibile e le iniziative, interne ed esterne, messe in campo dalle aziende.

Eventi e campagne

- ***Insieme contro la violenza sulle donne***: campagna di sensibilizzazione per la protezione della sicurezza e della salute delle donne in occasione del 25 novembre per la giornata internazionale contro la violenza di genere: call to action interna, con oltre 100 contributi da parte dei dipendenti del Gruppo, alla campagna ***#iononrestoaguardare***, un invito a condividere una propria immagine con indosso un oggetto arancione, colore scelto dall'UN Women per indicare un futuro più luminoso per tutte le donne e le ragazze, privo di violenza, a testimonianza dell'impegno di ciascuno; pellicolatura di color arancione di *un Frecciarossa 500*, ove sono rappresentati uomini e donne uniti di fronte al *signal for help*, il gesto internazionale di richiesta di aiuto; realizzazione di un webinar dedicato al tema della violenza di genere.

FS ITALIANE NELLA TOP 20 DELLE AZIENDE PIÙ INCLUSIVE IN ITALIA

Ferrovie dello Stato Italiane è uno dei venti brand più inclusivi in Italia, posizionandosi nella classifica del **Diversity Brand Index**, la ricerca curata da **Diversity** e dalla società di consulenza strategica **Focus MGMT**, per misurare e premiare la capacità delle imprese di sviluppare una cultura orientata all'inclusione e alla diversità. Nel 2022, il Gruppo FS viene inserito nella top 20 e deve il riconoscimento a tre progetti in particolare: gli **Help Center** in stazione, le **Sale Blu** con i suoi servizi alle persone con disabilità e **Women In Motion** che si concentra sull'empowerment femminile nelle scuole.

Welfare

- **piattaforma welfare**: strumento unico e integrato attraverso il quale accedere all'intera offerta welfare e usufruire di un paniere di beni e servizi sempre più ampio. In particolare, attraverso FS Welfare, i dipendenti possono: conoscere il Piano Welfare del Gruppo – sviluppato su tre tematiche principali: work-life balance, promozione della salute e Fondo Pensione Eurofer, utilizzare i crediti welfare sia richiedendo il rimborso delle spese relative alle agevolazioni dei tempi di vita e di lavoro, sia attraverso nuovi beni e servizi di welfare, conoscere le convenzioni e gli sconti dedicati ai dipendenti e accedere a numerose iniziative culturali;
- **contributi aziendali**: a seguito del rinnovo del Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022, dal 1° gennaio 2023 è previsto un incremento del contributo aziendale per i dipendenti che volontariamente decidono di aderire a Eurofer (2%) e del contributo per l'assistenza sanitaria integrativa (300 euro);
- **ulteriore contributo welfare**: erogazione nel 2022 di un ulteriore credito welfare pari a 300 euro attribuito a ciascun dipendente, cogliendo le opportunità fornite dagli interventi normativi adottati per contenere gli effetti dell'incremento del costo dell'energia, dei carburanti e della relativa riduzione del potere di acquisto;
- **una tantum welfare**: erogazione di un credito welfare pari a 350 euro attribuito a ciascun dipendente per tenere conto dell'apporto professionale con cui, anche durante l'emergenza sanitaria, è stata assicurata la continuità aziendale;
- **contributi unilaterali**: nel 2022 il Gruppo ha previsto l'erogazione di due contributi, un contributo per l'acquisto di specifici servizi di welfare dedicati al tempo libero quali vacanze, palestre, corsi di formazione ecc., e un ulteriore per i dipendenti che si prendono cura dei propri figli, dedicato alle spese sostenute per asili nido, vacanze studio, campus e ludoteche, servizi di baby-sitting e servizi di assistenza ai familiari anziani o non autosufficienti;
- **sussidio per figli diversamente abili**: nel 2022 è stata confermata l'erogazione di un sussidio economico pari a 800 euro in favore dei dipendenti con figli diversamente abili;
- **customer care per i dipendenti**: nel 2022 è stato confermato il servizio di supporto ai dipendenti relativamente alle iniziative di welfare aziendale, inclusa l'assistenza sanitaria integrativa.

Iniziative Comitato Pari Opportunità (CPO)

- **Violenza di genere**:
  - incontro con il centro antiviolenza GOAP (Gruppo Operatrici Antiviolenza e Progetti) di Trieste sul tema della violenza domestica e delle molestie nei luoghi di lavoro.
- **Condizioni di lavoro**:
  - realizzazione parcheggio rosa di Rimini per le lavoratrici delle imprese ferroviarie dei turni notturni;

  - avvio di una ricognizione delle modalità di adeguamento impianti e Dispositivi di Protezione Individuali (DPO) alle esigenze del personale femminile.
- **Prevenzione delle molestie sessuali e del sessismo**:
  - analisi della Relazione Annuale 2021 della Consigliera di Fiducia (figura prevista nel "Codice di condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro"), con evidenza della casistica affrontata e delle aree geografiche coinvolte;
  - azioni di sensibilizzazione con le competenti strutture del Gruppo (es. formazione responsabili di struttura, ecc.);
  - incontri dei CPO con la Consigliera di Fiducia per conoscere le modalità di intervento a fronte di potenziali casi di molestie, al fine di divenire punto di informazione nei confronti dei dipendenti.
- **Comunicazione e sensibilizzazione**:
  - incontro *La donna siciliana nella cultura con la partecipazione di esponenti femminili della cultura* siciliana e aperto a dipendenti del Gruppo per condividere esperienze al femminile fra arte, cultura, senso di appartenenza e impegno sociale.
- **Dati di genere**:
  - analisi dei dati del Rapporto Biennale Pari Opportunità con focus sul gender pay gap.
- **Mobilità sostenibile**:
  - analisi dei dati di mobilità nazionale in chiave di genere e azioni di comunicazione sul tema in occasione della COP 27.

FS AZIENDA AMBASCIATRICE PER I DIRITTI DELLE DONNE

Il Gruppo FS **Azienda Ambasciatrice per i diritti delle donne**: è il riconoscimento che FS ha ricevuto durante la cerimonia degli **Awards 2022 di Differenza Donna Aps**, la onlus che dal 1989 opera per contrastare la violenza di genere ed è l'attuale gestore del 1522, numero nazionale antiviolenza del Dipartimento Pari Opportunità. **Ferrovie dello Stato** è stata premiata sia per l'impegno nella raccolta fondi annuale interna e nelle biglietterie di stazione, che fra 2019 e 2020 ha dato la possibilità alle persone del Gruppo FS, come a tutti i passeggeri e le passeggere, di **donare in favore dell'Associazione**, sia per le attività messe in campo dal Comitato Pari Opportunità del Gruppo che promuove l'acquisizione di strumenti e conoscenze in tutte le persone, donne e uomini, che consentano loro di riconoscere e contrastare la violenza in tutte le sue forme, visibili e invisibili.



Relazioni industriali

(401-3, 402-1)

Le relazioni industriali sono improntate al massimo rispetto degli impegni fissati dalla normativa nazionale di riferimento e dai contratti vigenti.
Le Organizzazioni sindacali (OOSS) sono destinatarie delle informative previste e svolgono attività di contrattazione secondo quanto stabilito dal CCNL[109]. Anche le modifiche delle macrostrutture organizzative societarie e delle microstrutture delle singole unità produttive sono oggetto di informativa alle OOSS.
Lo stesso CCNL prevede che le modifiche relative all'organizzazione del lavoro e all'articolazione dei regimi di orario debbano essere precedute da una specifica procedura negoziale, destinata a esaurirsi nel termine massimo di 20 giorni dalla sua attivazione. La contrattazione con le OOSS avviene sia a livello centrale, attraverso le rispettive segreterie nazionali, sia a livello territoriale, attraverso le segreterie regionali congiuntamente alle Rappresentanze Sindacali Unitarie.
Nel Gruppo vigono accordi formali con le Organizzazioni sindacali 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 approfondimenti sulle relazioni industriali si rimanda alla Relazione finanziaria annuale 2022 del Gruppo (cap. Relazione sulla gestione, par. L'impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano).
Il tasso di sindacalizzazione, nel 2022, è pari al 62,5% si registra un lieve decremento rispetto all'anno precedente (63% nel 2021).
Il tasso di assenteismo è pari al 9,3%[110] rispetto al 7,9% dello scorso anno, incremento dovuto alle maggiori assenze per malattia registrate nel 2022.

Congedo parentale nel Gruppo
Il Gruppo FS Italiane applica la normativa di riferimento legale e contrattuale che prevede la fruizione del congedo parentale fino a 12 anni di vita del bambino: oltre al congedo di maternità/paternità, infatti, il dipendente (padre e/o madre) può usufruire del congedo parentale per un periodo massimo di sei mesi per ciascun genitore e di 10 mesi tra entrambi i genitori (elevabili a 11 nel caso in cui il padre fruisca di almeno 3 mesi). In base alle modifiche di legge del 2022, sono indennizzati dall'INPS (indennità pari al 30% dello stipendio) massimo 9 mesi fino a 12 anni di età (3 mesi non trasferibili per ciascun genitore e 3 mesi trasferibili tra la madre e il padre). Il Contratto aziendale di Gruppo FS Italiane 22 marzo 2022 prevede condizioni di miglior favore in ordine al trattamento economico, con l'integrazione al 100% e all'80% dell'indennità INPS rispettivamente nel primo e nel secondo mese.
Sempre in base alle disposizioni di legge, sono previsti i permessi per visite e accertamenti prenatali e per la malattia del bambino. In quest'ultimo caso, il Contratto aziendale di Gruppo FS Italiane 22 marzo 2022 prevede, come condizione di miglior favore, la corresponsione della retribuzione per un mese di permesso malattia figlio fino al terzo anno di età del bambino.
Il numero dei dipendenti che hanno usufruito di almeno una giornata di congedo parentale, nel corso del 2022, è il seguente:

Congedo parentale	numero	giornate
donne	1.245	27.714,5
uomini	4.531	55.345,5
totale	5.776	83.060,0

109. Nel Gruppo FS non esistono rischi per la libertà di associazione e contrattazione.
110. Il perimetro di analisi è FS, Trenitalia, RFI, Ferservizi, FS Sistemi Urbani, Italferr, Italcertifer, FSTechnology, NUGO, Cremonesi Workshop, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Terminali Italia, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, GS Rail, GS Immobiliare, FS International e Ferrovie del Sud-Est.



Relazioni con le comunità

(2-24, 2-25, 3-3)

La solidarietà è un valore fondamentale per il Gruppo FS, concretamente impegnato nella realizzazione di progetti e iniziative a favore delle persone disagiate.
D'intesa con l'associazionismo e gli Enti locali, Ferrovie dello Stato Italiane ha fatto propria una politica di sostegno e programmazione per iniziative sociali nelle aree ferroviarie che sono un luogo privilegiato di aggregazione spontanea, in particolare per tutte quelle categorie di popolazione prive di punti di riferimento, in condizione di marginalità estrema o inconsapevoli della esistenza stessa di reti di servizio strutturate e più idonee a rispondere ai loro bisogni sociali. Partendo dalle stazioni, è nato un nuovo sistema di welfare: un welfare collaborativo operando in partnership con attori socialmente determinanti (enti locali, terzo settore, reti e imprese locali che promuovono azioni di responsabilità sociale).

Promozione della coesione sociale

Help Center
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.
La rete degli Help Center negli ultimi venti anni si è estesa passando da pochi centri fondatori della rete ONDS (Roma, Milano, Firenze) a 19 progetti situati oggi in altrettante stazioni ferroviarie (si veda la figura di seguito). Nel 2022, in particolare, si sono uniti alla rete i centri di Cagliari e a Grosseto, il primo dei quali, in uno spazio di 400 mq è in grado di offrire oltre alle classiche funzioni di ascolto e orientamento sociale, anche accoglienza diurna e notturna a 50 persone, con aree dedicate specificamente a donne e madri con bambini. L'Help Center di Grosseto invece, gestito da CoeSo, Società della Salute dell'Area socio sanitaria Amiata Grossetana, rappresenta uno snodo chiave all'interno della pianificazione istituzionale, sostenuta dalla Regione Toscana nel quadro di un protocollo di intesa realizzato con FS e che finanzia la promozione di un sistema di servizio sociale di stazione articolato in diversi contesti ferroviari regionali tra cui, ai già attivi Centri di Firenze, Pisa si aggiungeranno a breve i centri di prossima apertura di Livorno e Viareggio. A fine 2022, in termini di spazi, la superficie totale concessa per gli Help Center di Stazione è di 4.399 m^2 [111] per un valore commerciale pari a 6.598.500 euro (stimando una media di 1.500 euro al m^2).

111. Non rientrano nel computo dei dati relativi alla superficie totale concessa in comodato d'uso gratuito gli Help Center di Bari e Chivasso in quanto, sebbene partner della rete, utilizzano locali di loro proprietà adiacenti alle relative stazioni ferroviarie.

Help center attivi



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.
Nel 2022 rilevante è stato l'impegno di oltre 100 operatori e 200 volontari che hanno operato ogni giorno presso i 19 Help Center così come l'interesse di diverse **imprese nazionali e locali** – dalla Coop in Liguria per la distribuzione del cibo invenduto all'Help Center di Genova Cornigliano e alla rete che esso coordina, a Enel Cuore che ha sostenuto negli anni la ristrutturazione di numerosi Help Center, a IKEA, che da oltre dieci anni arreda gli Help Center e gli spazi di accoglienza a essi collegati. Anche a livello sanitario sono diverse le collaborazioni instaurate dalla rete degli Help Center, alcune delle quali avviate durante la pandemia come quella a Roma con l'IRCSS IFO Regina Elena San Gallicano per l'erogazione di tamponi, vaccini ma anche visite dermatologiche, ginecologiche e cardiologiche gratuite ai beneficiari degli Help Center, o altre che vanno avanti da anni come il rapporto con la Fondazione IncontraDonna per la cura in particolare della salute delle donne fragili tramite attività di prevenzione dei tumori svolta a livello nazionale dai medici della fondazione. Dalle analisi condotte dall'Osservatorio, infatti, emerge che la principale funzione degli Help Center, che nel 2022 hanno erogato 335.000 servizi di bassa soglia, 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**. Partendo dalle vulnerabilità rilevate in ambito ferroviario, ciascun Help Center attiva percorsi concertativi che si innervano nella rete comunitaria e cittadina, sviluppando connessioni sistematiche di partnership territoriale strategica e aggregando risorse (umane, professionali, istituzionali, sociali, economiche, infrastrutturali) funzionali al superamento delle criticità. In questo modo il sistema di stazione si connette con il sistema cittadino, stabilendo relazioni via via più specializzate che contribuiscono ad arricchire le programmazioni sociali in modo dinamico per rispondere ai cambiamenti interni ai diversi ambiti territoriali, aggregando contributi diversi per natura, intensità e scopo da parte di attori e organismi locali, nazionali ed europei.

Nel 2022 il Gruppo FS ha destinato circa 125.000 euro per realizzare attività a favore delle persone in stato di disagio sociale.

ATTIVITÀ	DETTAGLIO ATTIVITÀ	IMPORTO
PROSECUZIONE ATTIVITÀ ONDS	Supporto alla struttura che si occupa di attività sociali nel coordinamento e ampliamento della rete degli Help Center, nel monitoraggio dei dati della rete, nelle attività internazionali, nella formazione specifica degli operatori sociali anche per la gestione del data base relativo al monitoraggio delle prestazioni della rete.	€ 115.000
PROGETTO TRENO SOLIDALE	Emissione gratuita di biglietti ferroviari per favorire l'inserimento sociale e lavorativo di persone in stato di grave disagio sociale segnalate dall'Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni.	€ 10.000[112]
		€ 125.000

112. Il contratto relativo al progetto *Treno Solidale* è stato firmato a dicembre 2021.

Principali prestazioni della rete degli Help Center
Dal 2002 a oggi proprio all'interno della rete ONDS nasce e si sviluppa una metodologia di raccolta dati fondata su indicatori comuni che si basa in parte su interviste agli attori locali e in parte su un vero e proprio sistema informatico standardizzato basato sulla piattaforma Anthology®[113] per l'archiviazione delle principali informazioni e attività svolte in favore di persone in stato di disagio che si rivolgono agli Help Center. Il sistema omogenizza le modalità di raccolta e registrazione dei dati sugli interventi e sulle persone prese in carico, al fine di tenere traccia di un percorso strutturato di assistenza alle stesse.
A testimoniare l'enorme lavoro portato avanti sono i numeri relativi agli anni 2016-2022: oltre 145 mila le persone che si sono rivolte ai centri della rete per più di 3 milioni e 200mila interventi sociali effettuati (di cui quasi 2 milioni e 700 mila gli interventi di bassa soglia erogati - distribuzione di beni primari, cibo, vestiti o coperte, servizi igienico sanitari di base - e oltre 500mila gli interventi di supporto e orientamento sociale) grazie all'intenso lavoro quotidiano di migliaia di operatori e volontari che negli anni si sono alternati sui servizi.
I nuovi utenti, ossia le persone che per la prima volta sono state prese in carico dai servizi sociali di stazione della rete ONDS, sono stati oltre la metà degli utenti totali tra il 2016 e il 2022 (56%).
Gli uomini negli anni si sono confermati la maggioranza dei beneficiari (81%) mentre la provenienza prevalente è stata straniera (64% extracomunitari, 13% di cittadini UE).[114] In riferimento al 2022, sebbene la raccolta delle informazioni provenienti da alcuni Help Center sia ancora in corso rispetto al momento della scrittura di questo rapporto, dalle prime analisi si stima un aumento di oltre l'8% rispetto al 2021 delle persone che si sono rivolte agli sportelli della rete, con picchi particolarmente significativi nelle città di Catania (+97%), Firenze (+35%), Roma (+28%), Messina (+22%) e Bologna (+15%). Per quanto riguarda gli interventi si registra rispetto al 2021 un lieve aumento delle attività di presa in carico e orientamento sociale (+2%) a fronte di una diminuzione degli interventi a bassa soglia. Le persone nuove che per la prima volta si sono rivolte agli Help Center sono passate da 59% del 2021 al 63% del 2022 valori nettamente sopra la media degli ultimi anni.

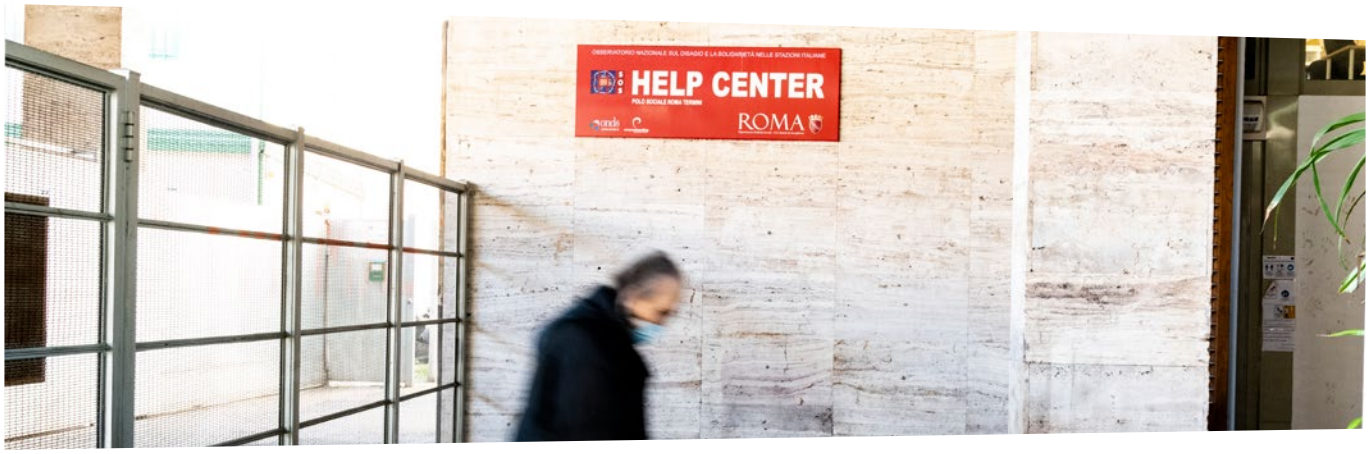
Centri di accoglienza
Oltre agli Help Center, sono diversi i centri di accoglienza all'interno di locali ferroviari e gestiti dal grande associazionismo italiano, in particolare a Roma e Milano:

- 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 richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli. Tale centro, attivo dal 2002, ha sede nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento.

La superficie totale, concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a circa 11.016 m², per un valore complessivo stimato pari a 16.524.000 euro (valore medio di 1.500 euro al m²). Complessivamente la superficie totale concessa nel 2022 in comodato d'uso gratuito per attività sociali (Help Center e Centri di accoglienza) corrisponde a 15.415[115]m², per un valore complessivo stimato pari a 23.122.500 euro (valore medio di 1.500 euro al m²).

Riuso del patrimonio immobiliare
Il Gruppo FS possiede, oltre agli asset funzionali all'esercizio del core business, un patrimonio immobiliare che comprende aree non utilizzabili a scopi commerciali: si tratta di porzioni di stazioni impresenziate, ex case cantoniere e altri fabbricati.
In 465 stazioni - d'intesa con istituzioni, enti locali e associazionismo – tali spazi sono stati destinati ad attività sociali, culturali e ambientali, in particolare per la valorizzazione del territorio e per servizi a favore della cittadinanza[116]. Complessivamente sono stati destinati a tali finalità spazi per circa 189.102[117] m². Le istituzioni, gli enti locali e le organizzazioni non profit coinvolte si impegnano a manutenere gli spazi loro destinati e a fornire al contempo servizi alla comunità, contribuendo così a rendere più sicure e vive le stazioni impresenziate e le altre proprietà immobiliari del Gruppo oggetto degli accordi.
Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilità dolce, sono quantificabili in circa 1.170[118] chilometri. **Attualmente circa 537 chilometri di linee dismesse sono state trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways**.
Altra attività riconducibile alla valorizzazione sociale del patrimonio ferroviario del Gruppo è rappresentata dai **percorsi ferroviari destinati a treni storico-turistici**. Tale riuso preserva la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale.

113. Ad oggi i dati degli Help Center di Brescia, Bologna, Catania, Firenze, Messina, Napoli, Pescara, Reggio Calabria e Roma, vengono raccolti attraverso Anthology®, mentre quelli relativi alle altre città provengono da una scheda appositamente strutturata e compilata dagli operatori.
114. Per maggiori informazioni sui dati di dettaglio della rete ONDS si rimanda al sito onds.it dove ogni anno viene pubblicato il Rapporto annuale ONDS. I dati relativi all'anno 2022 sono in fase di consolidamento e saranno disponibili nel Rapporto ONDS 2022.
115. Il dato relativo alla superficie comprende la rete degli Help Center (4.399 m²) e i Centri di Accoglienza (11.016 m²). A questa superficie va aggiunto, per le finalità sociali e culturali, il Museo della Shoah (7.000 m² a Milano Centrale), concesso all'omonima Fondazione per un canone simbolico.
116. Il numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito.
117. Il numero si riferisce a fabbricati concessi in comodato d'uso gratuito all'interno e all'esterno della stazione; per quanto riguarda i piazzali esterni alle stazioni e/o terreni, sono stati concessi dal Gruppo circa 4.424.001 m2.
118. Il dato relativo al patrimonio delle linee dimesse non comprende le linee dismesse destinate alla riattivazione in qualità di *tratte ferroviarie ad uso turistico* (185 km).



Campagna Raccolta Fondi
Ogni anno il Gruppo FS promuove e organizza la tradizionale campagna natalizia in collaborazione con importanti organizzazioni impegnate nell'ambito sociale. A fine 2022, FS italiane ha sostenuto la Campagna di raccolta fondi in collaborazione con Insuperabili Onlus, un progetto nato nel 2012 che, in dieci anni di attività, ha inaugurato 17 sedi operative su tutto il territorio italiano: ad oggi sono 650 i calciatori che vestono i colori bianco-blu e 250 le persone di team che ogni giorno scendono in campo con gli atleti. Insuperabili si rivolge a persone con disabilità relazionali, cognitive, motorie, comportamentali, sensoriali, dai cinque anni in su. Il team che scende in campo è multidisciplinare e formato da allenatori, psicologi ed educatori specializzati che quotidianamente integrano le proprie conoscenze per un miglioramento globale della persona. La mission di Insuperabili è partire dallo sport per arrivare a una completa inclusione della persona con disabilità, promuovendo molteplici attività che abbracciano più dimensioni della persona, dalla relazionale alla lavorativa, per portare un cambiamento culturale nei confronti della disabilità classicamente percepita come debolezza, con conseguente scarsa inclusione e qualità di vita della persona.

Progetti nazionali, europei e campagne di sensibilizzazione sociale
In ambito europeo, il Gruppo dal 2008 è firmatario della Carta europea della solidarietà (Carta europea per lo sviluppo di iniziative sociali nelle stazioni) composta da 17 partner di diversi paesi europei[119]. La rete sociale europea include soggetti non ferroviari che hanno sottoscritto dei paralleli Patti di Sostegno; tra gli altri aderiscono l'European Federation of National Organisations Working with the Homeless (FEANTSA), l'Unione Internazionale delle Ferrovie, il Comune di Parigi e il Comune di Roma[120].

IL GRUPPO FS ACCANTO ALLA POPOLAZIONE UCRAINA

Con l'arrivo dei rifugiati **in fuga dal Paese in guerra** nell'Unione Europea, molte compagnie ferroviarie si sono unite per mettere a disposizione ulteriori **carrozze sui treni** e far viaggiare gratuitamente i cittadini ucraini. FS Italiane, partner del CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies) - comunità europea che raggruppa le compagnie e i gestori ferroviari - si è resa sin da subito disponibile a sostenere i rifugiati in fuga dal Paese in guerra, dando loro la possibilità di **viaggiare gratuitamente** sui propri treni. Il sostegno all'Ucraina si è concretizzato anche in numerose altre iniziative, come: il **convoglio merci** partito dalla **Toscana verso l'Est Europa** con aiuti e beni di prima necessità (medicinali, alimenti e vestiario); i **due autobus** che hanno trasportato **dall'Umbria alla Polonia** 15 quintali di generi alimentari destinati al Centro Raccolta Caritas di Cracovia che assiste i rifugiati ucraini; il trasporto speciale di **45 mezzi antincendio** donati dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ai colleghi ucraini, partito da Cervignano del Friuli diretto in Slovacchia; la **raccolta fondi** da parte delle persone del Gruppo FS a sostegno delle azioni di supporto attivate da Save the Children e Caritas Italiana per l'emergenza umanitaria che ha colpito il popolo ucraino.

119. Romania (CFR), Slovenia (Zeleznice), Norvegia (NSB), Bulgaria (NRIC) e Danimarca (DSB), Repubblica Ceca (CD), Svezia (Jernhusen), Germania (DB), Croazia (HZ), Grecia (Trainose) e Serbia (SZ).
120. Aderiscono anche la Fondazione delle Ferrovie Spagnole, l'ANCI, la Comunità di Sant'Egidio, la Fondazione Centro Astalli, l'Associazione per i senza dimora Aux Captifs, La Liberation e FNARS, importante Federazione di organizzazioni e associazioni francesi che offrono accoglienza alle persone in stato di disagio sociale, CINI Onlus che opera nelle principali stazioni ferroviarie dell'India.

Promozione della cultura e altre iniziative sociali

Il Gruppo per la cultura

Il Gruppo FS promuove e sostiene lo sviluppo culturale del Paese. È una vocazione naturale per un'azienda radicata da oltre un secolo nel tessuto civile, economico e sociale italiano e protagonista dello sviluppo infrastrutturale del Paese. FS Italiane, infatti, gioca un ruolo chiave nel rilancio del nostro Paese, nella modernizzazione e valorizzazione dei territori e delle bellezze italiane attraverso lo sviluppo dei principali assi ferroviari e stradali, la velocizzazione e l'ammodernamento della rete Alta Velocità e del trasporto regionale, fondamentale per la ripresa del turismo e per la creazione di un sistema di mobilità digitalizzato e sostenibile.

L' impegno a sostegno della cultura, in ogni sua forma si è esplicitato attraverso le numerose partnership strette con il mondo dell'arte: la mostra *Richard Avedon: Relationships* a Palazzo Reale a Milano, la prima retrospettiva in Italia dedicata a Max Ernst, in programma sempre a Palazzo Reale e la mostra dedicata a Pieter Paul Rubens, a Palazzo Ducale a Genova.

Tra i principali accordi con importanti eventi, istituzioni e poli museali di fama internazionale a cui il Gruppo ha partecipato, si segnalano:

- Festa del Cinema di Roma;
- manifestazione Floathing Theatre per promuovere cultura e sostenibilità;
- rassegna *Conversazioni* a New York;
- Palazzo Strozzi a Firenze e Scuderie del Quirinale a Roma con le loro mostre del 2022;
- Maxxi a Roma con la mostra *Bob Dylan. Retrospectrum;*
- eventi culturali nelle grandi e piccole città come il Festival della comunicazione a Camogli, Luci della Costiera in alcuni borghi della Costiera Amalfitana e il Festival dell'Economia di Trento.

Ferrovie dello Stato Italiane è stata inoltre al fianco del Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno con il progetto *In viaggio con l'Arte* per promuove la valorizzazione del patrimonio storico, artistico, religioso e culturale del nostro Paese, in un viaggio alla scoperta dei più grandi tesori italiani. Un inedito percorso espositivo che ha visto le immagini del Calendario del Fondo Edifici di Culto ospitate nelle Sale dell'Alta Velocità delle principali stazioni italiane e a bordo dei treni di Trenitalia.

È stato, inoltre, confermato e consolidato il sodalizio storico con l'Accademia Nazionale di Santa Cecilia, di cui FS Italiane è socio Fondatore, che ha consentito la realizzazione del progetto *Tempo Binario* portando la musica classica nelle stazioni del sud Italia, in Sicilia, Calabria e Campania nel mese di luglio, a bordo dei treni storici della Fondazione FS. Il progetto ha toccato le tre regioni del Sud nelle quali si concentrano alcuni dei più significativi investimenti pianificati dalle società del Gruppo FS, nell'ambito del PNRR e del Piano Industriale 2022-2031.

Altri temi sociali

Nel 2022 il Gruppo FS è stato partner di importanti manifestazioni dedicate alla sostenibilità sociale, come il Festival dello Sviluppo Sostenibile promosso da ASVIS per il quale è stato pellicolato un Frecciarossa con l'immagine della Manifestazione, il Salone della CSR e dell'innovazione sociale e Trame, il festival dei libri sulle mafie. Inoltre, FS ha promosso insieme a importanti istituzioni e associazioni di settore, iniziative per la salvaguardia della salute e della Diversity & Inclusion. Di seguito i progetti principali cui il Gruppo ha partecipato:

- **Frecciarosa**: la prevenzione viaggia in treno. Iniziativa dedicata alla cura e alla prevenzione delle malattie oncologiche del seno e all'educazione di corretti stili di vita, patrocinata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero della Salute e promossa da IncontraDonna Onlus. Nel 2022 salute e prevenzione sono tornate a viaggiare con la presenza di specialisti sui treni ad alta velocità, intercity e regionali e nei FrecciaLounge delle stazioni che hanno offerto ai viaggiatori consulenze gratuite di prevenzione oncologica. In più, per tutto il mese di ottobre, sono continuati i teleconsulti online sul sito frecciarosa.it;
- **Race for the Cure**: la partnership ha consolidato l'impegno di FS Italiane a favore della più grande manifestazione per la lotta ai tumori del seno. Nell'edizione 2022 è stato anche assegnato il Premio FS per la ricerca scientifica, oltre alla consueta partecipazione dei dipendenti del Gruppo alla corsa benefica e alla raccolta fondi per supportare le attività dell'Associazione Susan Komen Italia;
- **Supercoppa Femminile di calcio** con la quale FS ha contribuito in modo concreto allo sviluppo di uno sport inclusivo in cui le atlete hanno rappresentato un simbolo di empowerment e leadership femminile. *Le professionalità e il talento non hanno genere*, questo il claim dell'iniziativa con cui è proseguito l'impegno di FS Italiane per vincere la partita dell'inclusione attraverso progetti, iniziative e manifestazioni che attivino il sistema di connessioni, rapporti e risorse che ruotano intorno alla leadership delle donne;
- **Lancio della collezione Adaptive di Julia Barton alla Milano Fashion Week**: la prima Collezione Adaptive al mondo - vestibilità universale dei capi che "permette a chiunque di essere se stesso" - in linea con il tema

dell'inclusività e della sostenibilità che è stata presentata da Iulia Barton durante la Milano Fashion Week con il supporto di FS Italiane. Il lancio della collezione è stato promosso con un video nel quale "l'influencer di positività" Laura Miola ha raccontato l'universo del Gruppo FS nel viaggio in Frecciarossa da Roma a Milano in occasione della Fashion Week per promuovere l'inclusività e l'accessibilità, temi strategici di FS.

Fondazione FS Italiane

La Fondazione FS Italiane, istituita nel 2013, ha l'obiettivo di preservare e rendere fruibile il patrimonio storico e culturale rappresentato dai treni storici, dal materiale documentale (libri, documenti e mappe, materiale audiovisivo) che sono testimonianza della storia del settore ferroviario e della società italiana a partire dai primi anni del 1900.

UN PATRIMONIO ITALIANO

20 locomotive a vapore
21 locomotive elettriche e diesel
13 automotrici elettriche e diesel
110 carrozze e veicoli speciali
28 carri e bagagliai
18 carrozze del treno presidenziale
1 Elettrotreno veloce ETR 252 Arlecchino

55 rotabili da esposizione
39 modelli in scala e plastici di stazioni
1 biblioteca con circa 2.000 volumi
1 plastico Trecentotreni, dimensioni 18x2m
1 plastico della ferrovia retica Tirano-Saint Moritz, dimensione 56m
1 plastico della stazione di Battipaglia, dimensioni 4x1,8m
1 plastico De Marchi, dimensioni 4,5x1,5m

12.000 disegni e planimetrie della rete e delle stazioni
7.000 disegni architettonici di stazioni e edifici ferroviari
7.000 rotoli di disegni tecnici di locomotive e rotabili storici
10.000 immagini fotografiche di rotabili, mezzi di trazione, carrozze e carri

60.000 volumi storici e periodici
2.000 planimetrie e profili

500.000 foto in b/n e a colori, analogiche e digitali
3.500 cassette video
3.000 pellicole cinematografiche

Promotori della Fondazione FS sono Ferrovie dello Stato Italiane, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia.

Le principali attività svolte dalla Fondazione sono:
- organizzazione di viaggi con treni storici[121];
- promozione del turismo ferroviario;
- manutenzione e messa in esercizio di veicoli storici;
- gestione del Museo di Pietrarsa;
- promozione e organizzazione di manifestazioni, mostre e attività espositive;
- conservazione, digitalizzazione e valorizzazione del patrimonio archivistico e biblioteconomico;
- restauro patrimonio infrastrutturale storico delle Ferrovie per apertura al pubblico come poli museali e archivi storici:
  - Stazione di Trieste Campo Marzio
  - Messina Marittima
  - Ex Cabina ACE Roma Termini
- restauro patrimonio infrastrutturale storico delle Ferrovie per apertura al pubblico come officine per la riqualificazione/rimessaggio dei rotabili storici:
  - DORS Milano, DORS Pistoia, DORS La Spezia
  - HUB Bologna Centrale
  - Rimessa Saloni Roma Termini
  - Rimessa di Trieste Squadra Rialzo
  - Rimessa Locomotive di Casarsa della Delizia
  - Rimessa Locomotiva di Caltanissetta
- realizzazione di nuovi hub manutentivi:
  - nuovi Hub di Sulmona e Paratico
- riqualificazione linee storiche per apertura al pubblico:
  - apertura affacci panoramici per la valorizzazione del territorio
  - riqualificazione stazioni per realizzazione poli turistici

VIAGGI CON TRENI STORICI

710 singole corse con treni d'epoca per un totale di **90.000** viaggiatori

200 viaggi con treni storici sui Binari senza tempo* per un totale di **56.000** passeggeri

65.000 chilometri percorsi

3.500.000 euro di ricavi

MUSEO NAZIONALE FERROVIARIO DI PIETRARSA

220.158 visitatori

1.167 visitatori treno storico

54 grandi manifestazioni

1.720.082 euro di ricavi

ARCHIVI, BIBLIOTECA E PRODOTTI DIGITALI

150 utenti in presenza

400 richieste di document delivery/divulgazione del patrimonio

5.000 documenti archivistici digitalizzati e pubblicati online

5 mostre/eventi in collaborazione

** linee ferroviarie, tra la natura e l'arte, dedicate ai soli treni storico-turistici, fuori dai grandi nodi ferroviari o dagli itinerari a intenso traffico*

Il principale canale di comunicazione social della Fondazione FS è Facebook, su cui si è investito al fine di consolidare la propria Corporate Identity. Con gli interventi strategici operati sui canali social, la pagina Facebook della Fondazione FS ha superato i 200.000 followers (+5,6% rispetto al 2021), raggiungendo oltre 5 milioni e mezzo di account durante l'anno, grazie ai numerosi contenuti che hanno generato interazioni in oltre 1 milione e mezzo di utenti. Risultati eccellenti sono stati ottenuti anche sul profilo ufficiale Instagram della Fondazione FS. Il canale ha superato i 25.000 iscritti, raggiungendo la soglia attuale di 26.400 che segna un incremento del +15% e un tasso di interazione di oltre il 3%. Grande rilancio anche per la pagina Pinterest di Fondazione FS che nell'anno 2022 ha registrato 126.000 utenti raggiunti, 5.500 utenti coinvolti e oltre 8.000 interazioni sui contenuti promossi nel canale. Ampia crescita anche per il profilo LinkedIn aperto nell'anno 2021, un canale già ampiamente in uso presso il Gruppo, che permette di raggiungere aziende specializzate nel settore del turismo e realtà locali radicate nei territori. La piattaforma ha registrato oltre 9.310 visualizzazioni della pagina (+780% rispetto al 2021) e 2.763 visitatori (+802% rispetto al 2021).
La Fondazione, attraverso le sue attività (principalmente ricavi da noleggio dei treni storici, ricavi da locazione spazi e dalla vendita biglietti al Museo di Pietrarsa), investe nella creazione di valore sociale e culturale, per il Paese e per le aree in cui opera. In particolare, le attività di manutenzione e messa in esercizio dei treni storici, le attività di gestione e musealizzazione del patrimonio (materiale rotabile, materiale audiovisivo, disegni) contribuiscono a preservare e valorizzare il patrimonio storico, sociale e culturale del Paese.

121. Le linee ferroviarie riattivate a scopi turistici Binari senza tempo, sono state individuate per entrare a far parte di un vero e proprio museo dinamico (Ferrovia della Valsesia, Ferrovia del Tanaro, Ferrovia del Lago, Ferrovia della Val d'Orcia, Transiberiana d'Italia, Ferrovia dell'Irpinia, Ferrovia dei Templi, Ferrovia del Sannio, Ferrovia Pedemontana e Ferrovia del Monferrato).

IL RECUPERO DELLE LINEE E LA CULTURA FERROVIARIA

Nel 2022 grazie ai fondi del Piano Nazionale Complementare al PNRR la Fondazione FS Italiane ha avviato i lavori per la **riapertura ai fini culturali e turistici della dismessa tratta ferroviaria siciliana Noto-Pachino** inaugurata nel 1935 e dismessa definitivamente nel 2002 dopo l'interruzione del servizio commerciale nel 1986. L'investimento di circa 40 milioni di euro riguarderà la riapertura di tutti i 27 chilometri della linea storica che attraversava uno straordinario paesaggio naturale e culturale, già classificata come tratta ferroviaria a uso turistico di cui alla Legge 128 del 2017. Il tracciato si sviluppa nel lembo più meridionale della Sicilia orientale, all'altezza del golfo di Noto, attraversando un caratteristico paesaggio di basse colline e muretti a secco. Nel dicembre del 2022 sono stati inaugurati i primi 2 chilometri con interventi che hanno riguardato il decespugliamento dell'intera linea, la demolizione e ricostruzione dell'armamento ferroviario dei primi 2 chilometri, la manutenzione delle opere d'arte del tratto Noto-Noto Bagni, mentre la riattivazione di tutta la tratta ai fini turistici è prevista per la fine del 2023.

Nel corso del 2022 la Fondazione ha, inoltre, acquistato la totalità delle quote societarie della casa Editrice DUEGI Srl. Tale operazione è ritenuta un'opportunità fondamentale per la crescita delle attività culturali proprie della Fondazione FS e per il potenziamento delle attività istituzionali, perché permetterà una migliore gestione delle attività editoriali a carattere storico-culturale e di svolgere attività divulgativa e di sensibilizzazione del pubblico in merito alle opere realizzate dalla Fondazione FS. Sarà poi possibile pubblicare studi, ricerche e materiali informativi (attraverso differenti prodotti editoriali), potendo veicolare direttamente al pubblico informazioni precise e puntuali inerenti la mission, l'impegno nella salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio storico, tecnico e industriale delle ferrovie e la promozione del turismo ferroviario nel nostro Paese. Un'opportunità di comunicare a un pubblico sempre più ampio anche gli avanzamenti tecnici e i successi tutti del Gruppo FS.



Di seguito si riporta una stima degli impatti[122] generati dalle attività della Fondazione in termini sociali e culturali.

CONTRIBUTI DA SOCI[1]
113 milioni di euro

VALORE DEL PATRIMONIO[3]
10,6 milioni di euro



RICAVI DA ATTIVITÀ[2]
28 milioni di euro

VALORE PER LE COMUNITÀ LOCALI[4]
50,9 milioni di euro

I passeggeri dei treni storici contribuiscono allo sviluppo delle aree e dei borghi (acquisto di prodotti locali, acquisto di prodotti artigianali) e alla valorizzazione del patrimonio storico e culturale degli stessi.

NOTE
1) I contributi da soci si riferiscono ai contributi versati dai soci Fondatori nel periodo 2014-2022 in conto esercizio (per il funzionamento della Fondazione) e in conto investimento (per finanziare gli investimenti della Fondazione per progetti di tutela, manutenzione e incremento del patrimonio materiale e immateriale).
2) I ricavi da attività comprendono quelli derivanti dalla vendita dei biglietti del museo di Pietrarsa, i ricavi per il noleggio dei treni storici e altri ricavi commerciali. Il periodo di riferimento è il periodo 2014-2022.
3) La stima del valore del patrimonio storico, sociale e culturale della Fondazione è stata effettuata sulla base della perizia effettuata da un consulente esterno per la valutazione degli asset che sono stati oggetto di conferimento alla Fondazione all'atto della sua costituzione. In via prudenziale tale stima non ha preso in considerazione gli investimenti effettuati per la valorizzazione, manutenzione e messa in esercizio degli asset conferiti. Includendo infatti anche tali investimenti il valore del patrimonio storico, sociale e culturale della Fondazione ammonterebbe a circa 15,5 milioni di euro.
4) I passeggeri dei treni storici contribuiscono allo sviluppo delle aree e dei borghi (acquisto di prodotti locali, acquisto di prodotti artigianali) e alla valorizzazione del loro patrimonio storico e culturale. La stima del valore creato per le comunità locali e per il territorio è stata effettuata sulla base della ricerca effettuata nel 2013 dall'organizzazione governativa All Party Parliamentary Group on Heritage Railways dal titolo The Social and Economic Value of Heritage Railways. Tale ricerca infatti ha stimato che per ogni sterlina di ricavo dalla vendita dei biglietti si generano 2,7 sterline per le comunità locali in termini di acquisto di prodotti locali, pranzo/cena, musei del territorio, ecc. Tale coefficiente è stato riparametrizzato sulla base del rapporto tra i consumi totali in Gran Bretagna e i consumi totali in Italia nel 2017 (fonte Eurostat). Il coefficiente è risultato quindi essere pari a 2,01.

122. La stima degli impatti è stata effettuata anche sulla base del framework definito dall'Associazione Civita: Dalla CSR alla Corporate Cultural Responsability come valorizzare gli interventi delle Imprese in Cultura.


Dep.Loc. Roma Tr.vere R.r 31.3.82



IL GRUPPO FS
PER IL PIANETA



IL GRUPPO FS PER IL PIANETA

Highlights

Energia ed emissioni	
Attività abbiamo fatto...	**Dove vogliamo andare...**
Adesione al progetto di decarbonizzazione promosso dalla **Science Based Target initiative** attraverso la **sottoscrizione della committment letter**	Raggiungimento della **neutralità carbonica al 2040** e una riduzione del 50% di emissioni dirette e indirette e del 30% di quelle provenienti dalla catena del valore entro il 2030
Inserita nel Piano Industriale una campagna di investimenti su **impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili per una potenza stimata di 2GW**	Sviluppo di sistemi di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili che **copra circa il 40% del fabbisogno dei consumi elettrici aziendali**
Raggiunto il **livello A- dello score CDP** in materia di cambiamenti climatici	
Presentato il **treno Blues**, il primo treno ibrido a tripla alimentazione: elettrica, diesel e a batterie.	Prosecuzione nella **campagna di rinnovo della flotta di mezzi ferroviari e bus**
Sostituzione a Milano Centrale della centrale termica e della rete di distribuzione a vapore in favore dell'utilizzo di **pompe di calore a elevata efficienza**	Avvio del **phase-out dai combustibili fossili** a partire dei siti industriali

Acquisti responsabili	
Attività abbiamo fatto...	**Dove vogliamo andare...**
Nell'ambito del **progetto "Sustainable Supply Chain Management"**, definito il modello **(template di questionario, KPI, algoritmo di scoring, ecc.)** per la valutazione e la verifica del profilo di sostenibilità degli operatori economici e dei fornitori delle Società del Gruppo	Avviare la progressiva applicazione della valutazione ESG agli operatori economici/fornitori di tutte le società del Gruppo, attraverso una **piattaforma informatica dedicata**
Implementazione del primo Cantiere ESG di RFI, teso a rendere più sostenibile l'intera catena di fornitura e **formalizzazione di un catalogo di KPI di sostenibilità applicabili nelle gare ad offerta economicamente più vantaggiosa** (OEPV)	
Avviato il percorso da parte delle società del Gruppo per il recepimento delle **Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti** che vede coinvolte funzioni specializzate in tema di acquisti, di sostenibilità e altre funzioni che partecipano ai processi di approvvigionamento	Integrazione della procedura nei sistemi aziendali e **piano di aggiornamento del personale in materia di sustainable procurement**

Infrastrutture sostenibili	
Attività abbiamo fatto...	**Dove vogliamo andare...**
Debutto del **progetto *Cantieri parlanti*** per comunicare le opere strategiche	**Prosecuzione dell'attività del progetto Cantieri ESG**, caratterizzato da un processo interdisciplinare e dal coinvolgimento degli stakeholder
Avviato il **programma Structural Health Monitoring (SHM)** che consente un controllo molto più ampio su tutto il processo di monitoraggio dello stato di salute delle infrastrutture	
Riconoscimento **UIC *Best Multimodal Partnership per Stationland***, strumento funzionale ad elaborare analisi avanzate delle relazioni che intercorrono tra le stazioni ferroviarie e i territori	Realizzazione **di interventi infrastrutturali, tecnologici e gestionali** (ad es. ERTMS HD), in particolare sui nodi a forte pressione di traffico, per **supportare servizi cadenzati ad alta frequenza, incrementando la capacità, e migliorando la qualità e la regolarità del servizio**
Impiegata la **piattaforma di Sentiment Analysis** sviluppata da Italferr che consente di eseguire attività di Social Web Monitoring sui progetti infrastrutturali strategici	



La politica ambientale di FS Italiane vede la mobilità sviluppata grazie a infrastrutture e modalità di trasporto integrate ed efficienti al centro di una crescita responsabile. Una delle principali sfide del settore dei trasporti è quella di soddisfare le esigenze di movimento, di persone e merci, riducendo, e quando possibile azzerando, le esternalità negative che esse possono provocare sull'ambiente, sui territori e sulle persone. Nell'ottica di riduzione al minimo degli impatti ambientali, il Gruppo FS Italiane favorisce l'adozione di una logica circolare in tutti i processi, con particolare attenzione alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, all'uso efficiente delle risorse energetiche e idriche, alla gestione dei rifiuti e alla prevenzione dell'inquinamento acustico e del suolo.
Con il nuovo Piano Industriale il Gruppo FS Italiane si è impegnato a dare un forte contributo alla transizione economica ambientalmente sostenibile, accentuando il percorso già intrapreso nei recenti anni. La strutturazione sui quattro poli di business intende favorire la sinergia tra le modalità di trasporto e la loro relazione con il territorio e i cittadini, portando a una valorizzazione delle infrastrutture e di conseguenza delle prestazioni dei servizi, stimolando una richiesta di mobilità sostenibile e intermodale per viaggiatori e merci. Allo stesso tempo, il futuro di FS Italiane prevede un forte impegno su uno dei principali aspetti ambientali del Gruppo: il consumo energetico, con le relative emissioni di CO_2. Un significativo piano investimenti è previsto per installare su aree di proprietà impianti di generazione di energia da fonti rinnovabili, principalmente fotovoltaica. L'obiettivo di piano è arrivare a produrre una quantità di energia capace di coprire circa il 40% del fabbisogno dei consumi elettrici aziendali e contestualmente rafforzare l'impegno in termini di decarbonizzazione sul medio e sul lungo periodo. In linea con le ambizioni dettate da Science Based Target initiative, nel 2022 il Gruppo FS si è infatti impegnato a raggiungere nel lungo periodo (2040) la neutralità carbonica attraverso un percorso che prevede target intermedi quali la riduzione, entro il 2030, del 50% di emissioni dirette e indirette e del 30% di quelle della catena del valore.
La natura delle attività svolte dal Gruppo FS Italiane rende necessario monitorare con accuratezza un ampio spettro di impatti ambientali e attivare processi iterativi di miglioramento finalizzati a preservare l'integrità del capitale naturale. I paragrafi seguenti intendono fornire una rappresentazione degli impatti, delle modalità di prevenzione e dell'impianto strategico che guidano le Società del Gruppo alla massimizzazione della qualità ambientale.

ENERGIA ED EMISSIONI

(2-25, 3-3)

Strategie per decarbonizzare il settore dei trasporti

Il settore dei trasporti rappresenta una delle principali fonti di emissioni di gas serra e di inquinamento atmosferico in tutto il mondo, con un impatto significativo sulla qualità dell'aria e sul cambiamento climatico. La mobilità, infatti, costituisce circa un quarto delle emissioni globali di gas serra e rappresenta un settore cruciale per realizzare la transizione ecologica. In generale, la mobilità sostenibile rappresenta la soluzione chiave per ridurre l'impatto ambientale del settore e richiede un approccio integrato che coinvolge le politiche pubbliche, l'industria dei trasporti e la partecipazione attiva della società civile.
Infrastrutture resilienti e sistemi di trasporto efficienti costituiscono gli elementi fondamentali per trainare lo sviluppo sociale, economico e ambientale del contesto in cui sono inseriti e per questo assumono un ruolo di rilievo per il raggiungimento dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGS) dell'Agenda 2030 dell'ONU. Ad esempio, un settore dei trasporti adeguatamente strutturato può avere impatti positivi sullo sviluppo grazie al ruolo propulsivo delle infrastrutture, sostenendo l'innovazione (SDG n. 9), può risultare efficace per favorire la sostenibilità dei contesti urbani (SDG n. 11), promuovendo modelli di consumo e produzione responsabili (SDG n. 12), nell'ottica di combattere i cambiamenti climatici (SDG n.13).
L'azione più efficace per ridurre l'impatto del settore è relativa all'incremento della quota degli spostamenti a elevate performance ambientali, come il trasporto su ferro, il trasporto collettivo su gomma e i sistemi condivisi, a cui accompagnare iniziative per migliorarne l'efficienza energetica e per aumentare l'utilizzo di energie a basse emissioni. Queste misure possono essere sintetizzate dalle strategie di shift & improve su cui il settore ferroviario è fortemente impegnato.



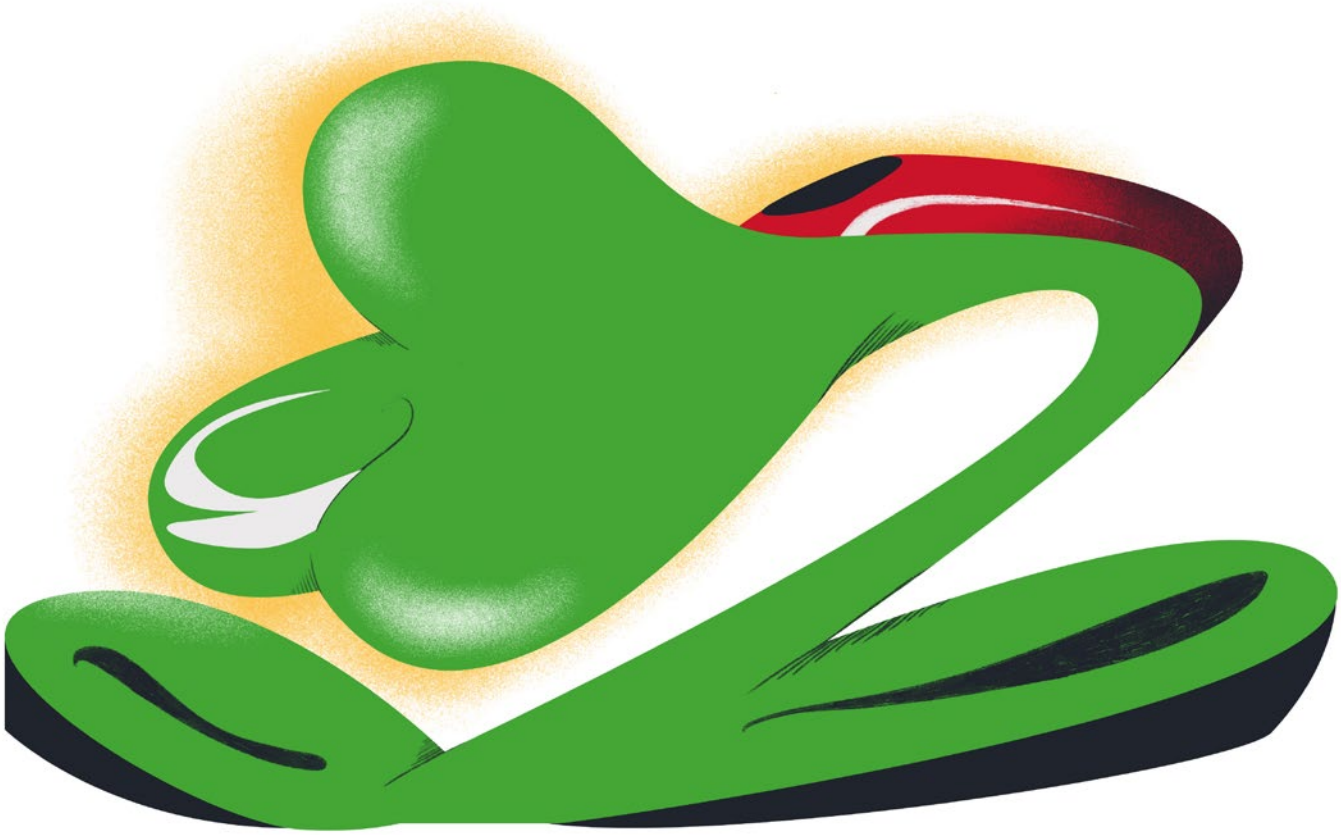
25 **67,5** **117,3**

kg di CO_2 per passeggero sulla tratta Roma – Milano
(fonte ecopassenger.org)

A fine 2021 la Global Railway Sustainability Taskforce dell'UIC, l'organizzazione internazionale che rappresenta il settore ferroviario, ha pubblicato il documento *Design a better future*[123] in cui si prospetta una visione del trasporto a zero emissioni nel 2030 favorendo l'intermodalità, la customer experience, l'innovazione e le energie rinnovabili, portando a una trasformazione delle città e delle comunità più connesse e vivibili. Per traguardare l'orizzonte del 2030, nel 2022 l'UIC ha pubblicato il documento *Manifesto – Rail Solutions for a better future*, prodotto dai gruppi di lavoro delle realtà industriali del settore, che presenta soluzioni concrete affinché l'ecosistema ferroviario agisca immediatamente e traguardi la transizione verso un futuro sostenibile.
La strategia del Gruppo FS Italiane riflette questo approccio. Per questo il Piano Industriale 2022-2031 offre una visione in grado di orientare persone, competenze, innovazione e investimenti, per la creazione di valore condiviso per le nuove generazioni. Nel Piano è presente un programma per favorire le sinergie tra le varie anime presenti all'interno del Gruppo FS Italiane, grazie alla nuova riclassificazione in Poli di business. L'energia e la transizione ecologica ricoprono un ruolo centrale nel Piano: il Gruppo ha infatti fissato il proprio obiettivo di lungo periodo, che consiste nel raggiungimento della neutralità carbonica al 2040, anticipando così di un decennio le ambizioni di decarbonizzazione comunitarie. Per traguardare tale ambizione, il Gruppo ha elaborato un programma di iniziative e ha definito dei target di medio periodo al 2030, che consistono, in riferimento alla baseline del 2019, nel dimezzare le emissioni scope 1 e scope 2, e nella riduzione delle emissioni scope 3 del 30%. Nell'estate del 2022 FS Italiane ha firmato la commitment letter per certificare tali target con SBTi (Science Based Target initiative).
Il Gruppo rappresenta uno dei principali consumatori di energia in Italia, con una quota pari a circa il 2% del fabbisogno nazionale. Per questo diventa particolarmente significativa l'iniziativa di Piano, per la quale investirà circa 1,6 miliardi di euro per installare impianti di generazione da fonti rinnovabili con una capacità produttiva di 2 GW grazie ai quali potrà essere prodotta un'energia tota-

123. UIC, 2021, Design a better future, Vision of Rail 2030, uic-design-a-better-future-vision-of-rail-2030.pdf

le annua pari al 40% del fabbisogno elettrico aziendale, ovvero circa 2,6 TWh.
Il Gruppo è costantemente impegnato nel potenziare mezzi, reti e nodi e così dare risposta alle esigenze di mobilità dei propri clienti contribuendo, contestualmente, alla riduzione delle emissioni del settore dei trasporti. Ad esempio, prosegue il rinnovo della flotta regionale per il trasporto passeggeri, acquistati in parte con Green Bond, verso un utilizzo di mezzi energeticamente più efficienti: i treni Pop e Rock di Trenitalia consumano circa il 30% di energia in meno rispetto ai più recenti convogli regionali circolanti in Italia, oltre alla introduzione dei nuovi treni Blues ad alimentazione ibrida. Al fine di rafforzare sempre più scelte intermodali, contribuendo così a ridurre l'impronta carbonica del settore, inoltre, il Gruppo FS continua a proporre agevolazioni per l'adozione di soluzioni di trasporto efficienti e sostenibili per arrivare in stazione o per proseguire il viaggio (es. FrecciaLink, treno + bici, car sharing, micromobilità, ecc.).
Nel Piano è prevista una forte accelerazione nel percorso di elettrificazione delle linee - previsti oltre 2.000 chilometri nei prossimi dieci anni - e, dove non possibile, l'utilizzo di treni ibridi, con alimentazione elettrica, diesel e a batterie. Oltre a questo, il Gruppo sta studiando anche una mobilità ferroviaria a idrogeno; tecnologia che è già realtà nel nostro trasporto su gomma con QBuzz, società controllata da Busitalia Sita Nord operante nei Paesi Bassi.
A rafforzare le prospettive di realizzazione di un sistema infrastrutturale e di mobilità sostenibili, ci sono gli investimenti previsti per il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR), destinati a favorire il trasporto su ferro, contribuendo significativamente in termini di shift modale dal trasporto privato su gomma verso il trasporto ferroviario con una conseguente riduzione delle emissioni.
In sintesi, la strategia del Gruppo per contrastare il cambiamento climatico consiste in un approccio integrato e sistemico, capace di valorizzare sinergie e punti di forza, realizzare ambiziose iniziative, investire sull'innovazione e potenziare i servizi di trasporto collettivo, migliorando al contempo il benessere delle persone.



I consumi energetici

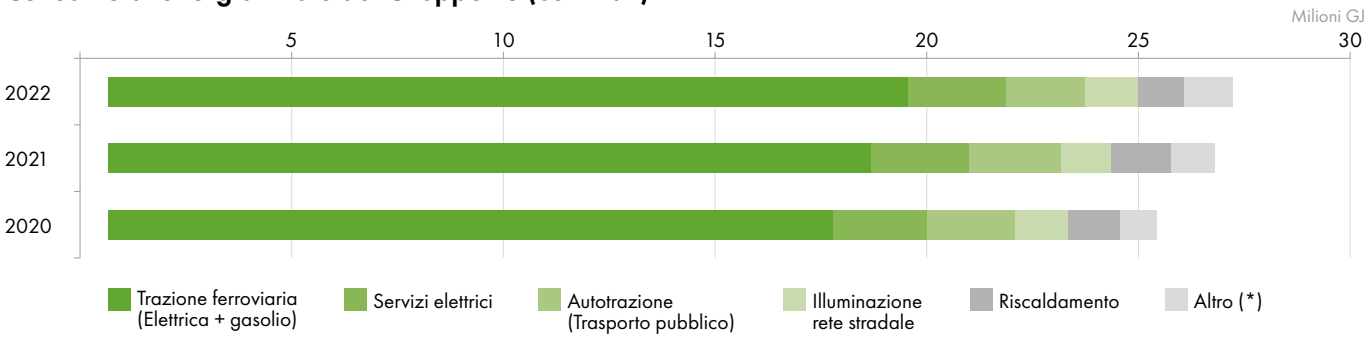
(302-1, 302-3, 302-4)

Consumo di energia finale del Gruppo FS Italiane	Unità di misura	2022	2021	2020	%Δ 22/21
Energia elettrica per trazione ferroviaria	GJ	16.268.047	15.198.255	14.349.986	*7,0%*
Energia elettrica per altri usi	GJ	2.589.189	2.505.258	2.409.571	*3,3%*
Energia elettrica per illuminazione rete stradale	GJ	1.265.328	1.245.243	1.266.235	*1,6%*
Gasolio	GJ	5.649.721	6.144.431	5.864.840	*-8,1%*
Gas naturale	GJ	1.127.079	1.397.711	1.236.602	*-19,4%*
Biodiesel	GJ	240.391	228.813	240.958	*5,1%*
Altro[a]	GJ	97.507	87.179	63.183	*11,8%*
TOTALE	**GJ**	**27.237.262**	**26.806.901**	**25.431.375**	***1,6%***

a) Calore, benzina, GPL, olio combustibile, solare termico, pellet e idrogeno

Il consumo di energia si conferma una delle principali voci del bilancio ambientale del Gruppo FS Italiane e viene monitorato in relazione sia alle fonti, sia agli usi finali. Il consumo di elettricità per trazione ferroviaria costituisce l'aspetto più significativo; infatti, i servizi di trasporto, oltre alla manutenzione e la gestione delle infrastrutture, ferroviarie o stradali, rappresentano attività che richiedono l'impiego di importanti quantità di energia e assorbono gran parte della richiesta energetica complessiva del Gruppo FS Italiane.

Consumo di energia finale del Gruppo FS (usi finali)

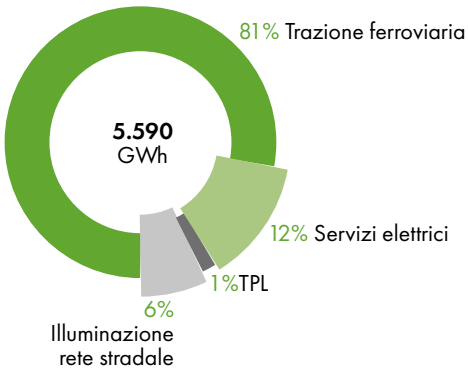


(*) Navigazione, autotrazione (autoveicoli e mezzi di lavoro), attività industriali

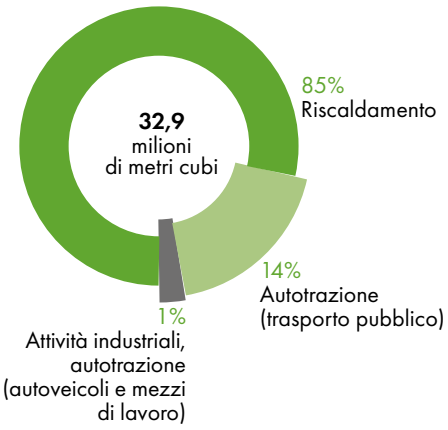
L'evoluzione dello scenario post-pandemico ha visto proseguire la ripresa dei consumi, avviata nel 2021. Ciò ha determinato un aumento dei consumi energetici pari a circa l'1,6% rispetto al 2021, riflesso del trend di ripresa del traffico di persone e merci, in particolare nel secondo semestre dell'anno.
Il volume totale di energia consumata nel 2022 si è attestato a 27,2 milioni di GJ. L'aumento è riscontrabile nelle variazioni dei consumi delle principali fonti energetiche legate alle attività di trasporto, in particolare l'energia elettrica per trazione ferroviaria (+7,0%).

La componente di energia elettrica rappresenta la quota maggioritaria e incide sui consumi totali, considerando le voci di trazione ferroviaria, illuminazione della rete stradale e altri usi, per circa il 74%.
Dei 5.590 GWh elettrici consumati, l'energia elettrica per trazione ferroviaria assorbe l'81% del totale, considerando che buona parte dei treni, infatti, viaggia su rete elettrificata (oltre il 70% in Italia). L'utilizzo di elettricità consente di beneficiare della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, su cui il Gruppo FS si sta anche impegnando attivamente.

Energia elettrica

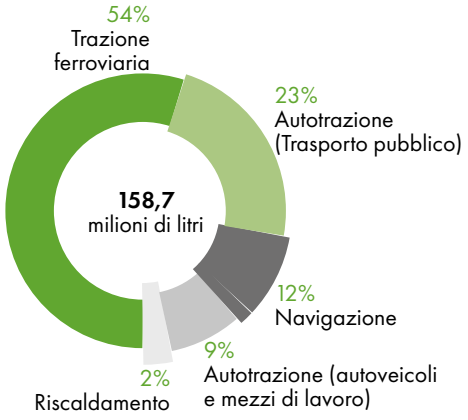


Gas naturale

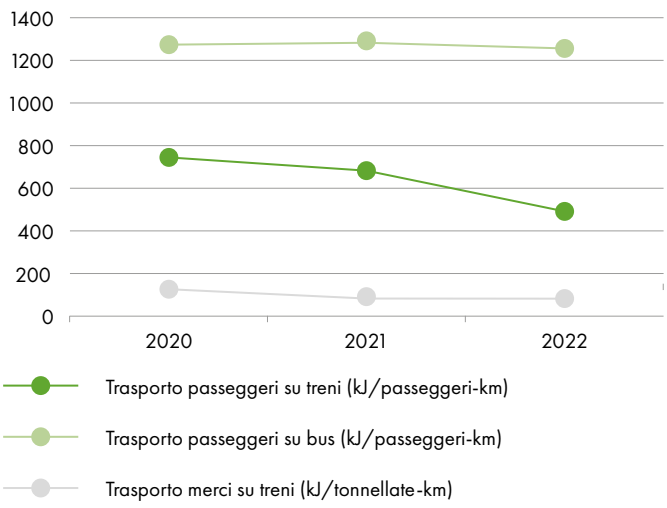


Proseguendo nell'analisi delle singole fonti, è evidente come i servizi di trasporto pesino in maniera significativa anche sui consumi di gasolio, sebbene con incidenze sul totale inferiori rispetto all'energia elettrica. La trazione ferroviaria assorbe oltre la metà dei 158,7 milioni di litri di gasolio, il trasporto pubblico su gomma circa il 23%, la navigazione il 12%. La quota rimanente è destinata agli autoveicoli di lavoro (9%) e al riscaldamento (2%).
Il gas naturale viene prevalentemente impiegato per esigenze di riscaldamento degli ambienti (85%) e solo in misura minore per il trasporto, destinato per lo più a una parte della flotta per il trasporto pubblico su gomma (14%).
L'impegno del Gruppo FS nell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili si evince dai consumi di biodiesel, introdotto nel 2020 e pari a circa 6,5 milioni di litri nel 2022, dai consumi di idrogeno, introdotto nel 2021 e pari a circa 108 t nel 2022, entrambi impiegati per il trasporto pubblico locale su gomma, oltre all'autoconsumo da impianti fotovoltaici, pari a circa 6,8 GWh (circa il +34% rispetto all'anno precedente) e dall'autoconsumo di energia da solare termico, pari a 22 MWht nel 2022.
Per quantificare le performance dei servizi offerti, vengono monitorati i consumi finali specifici, calcolati come rapporto tra l'energia utilizzata per l'attività ferroviaria , su treni elettrici e a gasolio, e le unità di traffico di riferimento per il trasporto ferroviario di persone e merci, rispettivamente passeggero e tonnellate per chilometro. Questo valore, su cui incidono diversi aspetti (velocità, altimetria, mezzi, fattore di carico, peso trasportato, condizioni atmosferiche), nel periodo esaminato ha subito variazioni significative solo per il traffico viaggiatori soprattutto nel biennio 2020-2021, in ragione della contrazione del numero di passeggeri e delle limitazioni alle capienze, ma nel 2022 è quasi tornato ai valori pre-pandemici (450 kJ/pkm). Il traffico merci, d'altra parte, non ha subito significative variazioni nel corso degli anni, e si attesta intorno a 92 kJ/tkm per l'anno 2022.

Gasolio



Consumi finali specifici del Gruppo FS



Emissioni

(305-1, 305-2, 305-4, 305-5, 305-7)

Il Gruppo FS Italiane, grazie al proprio business basato sull'offerta di servizi di trasporto collettivo e di trasporto merci su ferro e grazie alle iniziative di efficientamento energetico e promozione delle fonti rinnovabili, contribuisce in maniera importante al contenimento delle emissioni climalteranti del settore. Il percorso di perfezionamento relativo a informazione e trasparenza dei temi ambientali, ha portato il Gruppo FS Italiane a partecipare anche nel 2022 alla rendicontazione del Carbon Disclosure Project (CDP), riferimento internazionale sulla gestione aziendale dei temi legati al cambiamento climatico. La rendicontazione del 2022 ha portato l'azienda a ottenere il punteggio "A-" (fascia di risultato "Leadership"), in miglioramento rispetto al 2021, in cui si era registrato il risultato "B".
Nel 2022 inoltre, è stato nuovamente pubblicato il GHG Report del Gruppo FS Italiane, un documento di approfondimento su strategie, governance, risultati e iniziative a contrasto dei cambiamenti climatici, pubblicato per la prima volta nel 2021. Nell'ambito del Piano Industriale, inoltre, le società del Gruppo hanno definito una serie di ambiziose iniziative volte alla riduzione delle emissioni di gas serra e al phase out dei combustibili fossili.
Il 2022 ha registrato una produzione di emissioni pari a 2,01 milioni di tonnellate di CO_2 equivalente, di poco inferiore al valore del 2021. La stretta relazione tra consumi energetici ed emissioni carboniche si riflette sui volumi e sulle variazioni dei totali e delle singole voci; per questo l'emergenza della pandemia di Covid-19 ha avuto significativi impatti anche sui valori dei gas a effetto serra per l'ultimo triennio.
Anche nel 2022, così come per il 2021, l'incremento dei consumi non si riflette in un aumento delle emissioni di gas serra rispetto all'anno precedente, grazie a iniziative di efficienza energetica, come il continuo rinnovo della flotta ferroviaria con mezzi più efficienti, e a fattori esogeni, come il miglioramento del fattore di emissione nazionale del mix di generazione elettrica.

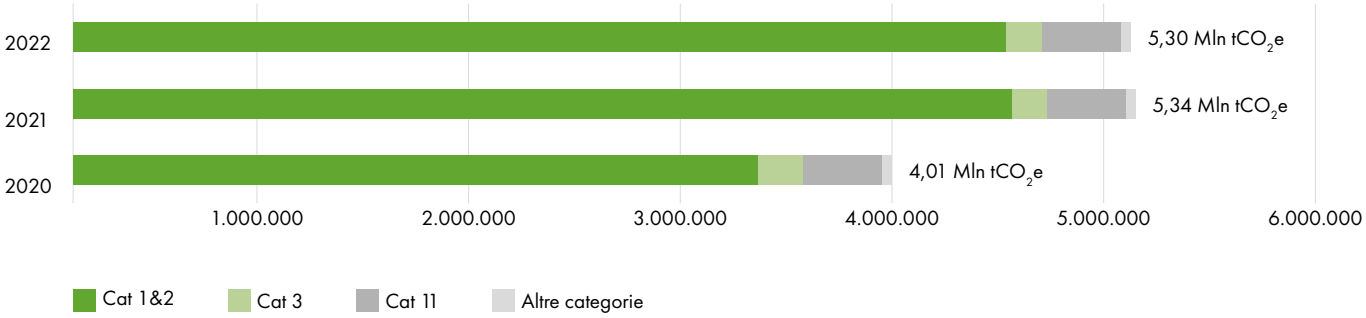
EMISSIONI DIRETTE E INDIRETTE DI CO_2e (location based)	Unità di misura	2022	2021	2020	%Δ 22/21
Energia elettrica per trazione ferroviaria	tCO_2e	1.212.660	1.229.165	1.269.842	*-1,3%*
Energia elettrica per altri usi	tCO_2e	176.103	184.435	193.096	*-4,5%*
Energia elettrica per illuminazione rete stradale	tCO_2e	91.952	96.728	105.313	*-4,9%*
Altro[a]	tCO_2e	18.689	19.940	16.827	*-6,3%*
TOTALE Scope 2[c] (location based)	**tCO_2e**	**1.499.414**	**1.530.268**	**1.585.077**	**-2,0%**
Gasolio	tCO_2e	441.679	480.331	458.563	*-8,0%*
Gas naturale	tCO_2e	65.656	81.021	71.947	*-19,0%*
Altro[b]	tCO_2e	3.917	2.523	1.361	*+55,3%*
TOTALE Scope 1[c]	**tCO_2e**	**511.252**	**563.875**	**531.871**	**-9,3%**
TOTALE Scope 1 + 2 (location based)	**tCO_2e**	**2.010.666**	**2.094.143**	**2.116.948**	**-4,0%**

a) Energia elettrica per TPL e autoveicoli aziendali, teleriscaldamento, teleraffrescamento
b) Benzina, GPL, olio combustibile, biodiesel, pellet
c) Scope 2. Emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica acquistata e consumata dall'organizzazione per le apparecchiature elettriche, il riscaldamento e l'illuminazione all'interno degli edifici; l'organizzazione è indirettamente responsabile per le emissioni generate dal fornitore per la produzione dell'energia elettrica richiesta.
Scope 1. Emissioni derivanti dalla combustione diretta di combustibili fossili, acquistati per il riscaldamento, per la produzione di energia elettrica e termica, per il rifornimento di veicoli di trasporto.

In base alle indicazioni del Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol), i valori esposti nella tabella seguono l'approccio location-based, che prevede di contabilizzare le emissioni applicando fattori di emissione medi nazionali per i diversi Paesi in cui viene acquisita l'energia elettrica. Nell'allegato *Tabelle indicatori di performance*, che contiene i valori energetici e le emissioni, sono presenti anche i valori esposti secondo l'approccio market-based, che tiene conto delle emissioni in base ai fattori di emissione definiti su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica, in cui risulta evidente la progressiva diffusione di certificati di Garanzie d'Origine da fonti rinnovabili nei segmenti aziendali ai quali è consentito l'approvvigionamento.

Nel 2022 la Capogruppo ha aggiornato e perfezionato l'analisi delle emissioni carboniche della value-chain del Gruppo, in accordo con le linee guida del GHG Protocol, rafforzando la rendicontazione degli impatti in riferimento alle emissioni di Scope 3. Da questa analisi sono state individuate quattro categorie rilevanti di emissioni relative a: beni e servizi acquistati e capitalizzati in riferimento alla supply chain, imprese ferroviarie terze che circolano su rete RFI, emissioni legate ai processi upstream degli approvvigionamenti energetici. Tali emissioni rappresentano circa il 99% delle emissioni complessive Scope 3 stimate del Gruppo; nelle *Tabelle Indicatori di Performance* si riportano i valori di tutte le categorie di emissioni, in linea con le categorie definite dal GHG Protocol.
Nonostante gli alti impieghi di materiali nei cantieri ferroviari, nel 2022 queste emissioni si sono lievemente ridotte rispetto al 2021, anno che aveva già registrato un incremento significativo rispetto al 2020, caratterizzato dalla battuta d'arresto causata dall'emergenza sanitaria, in ragione dell'incremento delle forniture di lavori, beni e servizi nei confronti delle Società del Gruppo.

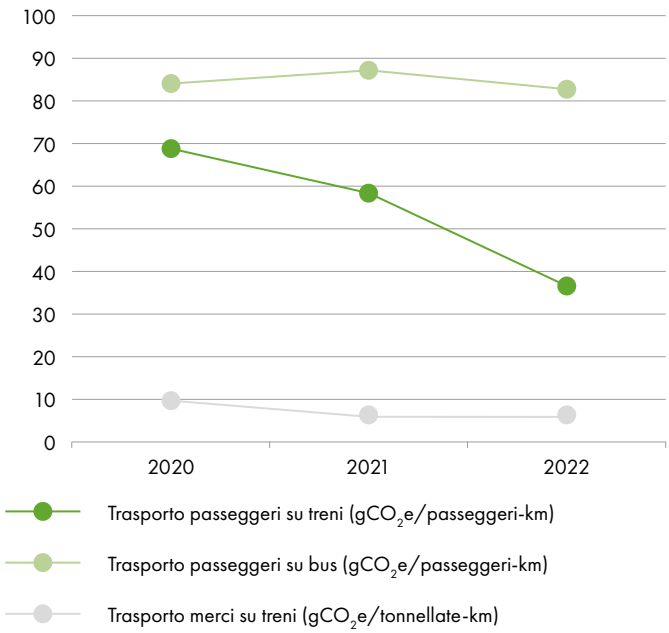
Emissioni Scope 3



Categoria 1. Beni e servizi acquistati (beni di consumo e servizi svolti nei confronti delle Società del Gruppo)
Categoria 2. Beni capitalizzati (beni strumentali legati alle attività di trasporto quali treni e autobus, e materiali di costruzione per le infrastrutture)
Categoria 3. Attività correlate all'utilizzo di combustibili ed energia non incluse nello Scope 1 e 2 (approvvigionamenti energetici upstream)
Categoria 11. Utilizzo dei beni/servizi venduti (utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte di altre imprese ferroviarie)
Altre categorie: Gestione dei rifiuti generati, viaggi d'affari (hotel e aereo), spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, impatti degli asset in locazione.

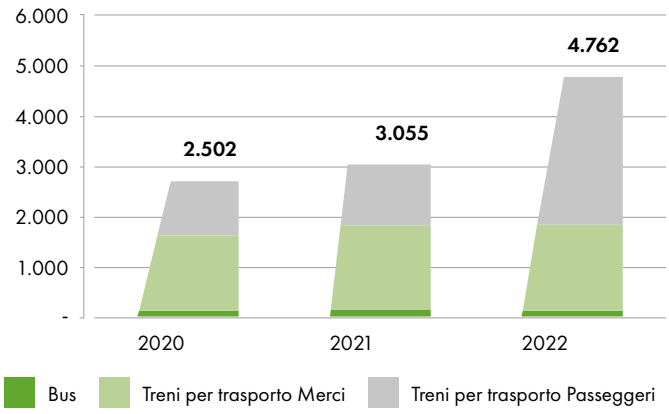
Le emissioni specifiche in ambito ferroviario, dirette (Scope 1) e indirette (Scope 2), mostrano andamenti simili a quelli riportati per i consumi specifici: le emissioni per unità di traffico trasportate risultano rispettivamente circa 36,2 gCO_2e/passeggeri-km per il traffico viaggiatori, dato in diminuzione a seguito della graduale ripresa dei servizi di trasporto dopo il picco toccato nel 2020, mentre si riducono ulteriormente a circa 7,7 gCO_2e/tonnellate-km per il traffico merci.

Emissioni specifiche del Gruppo FS



Complessivamente, il beneficio della mobilità sostenibile attraverso l'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivi del Gruppo FS è stato stimato sia per il trasporto passeggeri su ferro e su gomma, sia per il trasporto merci su ferro. Le emissioni evitate nel 2022 grazie a queste modalità di trasporto rispetto all'utilizzo di mezzi privati, come auto e veicoli commerciali, sono significative e ammontano complessivamente a circa 4,8 milioni di tonnellate di CO_2e. Il trend è in crescita nel triennio, anche in virtù della ripresa del traffico a seguito dell'emergenza pandemica. Le emissioni evitate grazie al modal shift riflettono il crescente impatto positivo del Gruppo nel contesto in cui opera e il rafforzamento del proprio impegno nel promuovere la mobilità sostenibile.

Emissioni evitate [migliaia di tCO_2e]



Il settore dei trasporti è inoltre responsabile anche di altre emissioni, come il particolato, i biossidi di zolfo e ossidi di azoto. Se, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, queste emissioni possono essere considerate marginali rispetto agli altri aspetti ambientali, è comunque importante monitorare quanto immesso in atmosfera, anche in riferimento all'impatto ambientale dei servizi di trasporto su gomma che offre il Gruppo.
Anche in questo caso, infatti, le emissioni di ossidi di azoto, biossidi di zolfo e particolato sono per lo più derivanti da processi di combustione per le attività di trasporto, principalmente su gomma. Le società del Gruppo FS che si occupano di trasporto su strada si stanno impegnando a rinnovare la flotta in favore di mezzi di moderna motorizzazione che permettono un sensibile miglioramento nel ridurre la produzione di tali sostanze. Tale impegno si evince anche dai valori in tabella: a fronte di una ripresa significativa del traffico viaggiatori, tali emissioni si mantengono contenute, comparabili ai livelli del biennio precedente.

Altre emissioni atmosferiche	Unità di misura	2022	2021	2020	% Δ 22/21
NO_x	t	5.927	6.286	6.043	-5,7%
SO_2	t	399	434	427	-8,0%
PM_{10}	t	159	169	163	-5,8%

IL GRUPPO FS E IL RATING AMBIENTALE CARBON DISCLOSURE PROJECT (CDP)

Nel 2022 FS è entrata nella fascia di risultato Leadership del CDP, ottenendo il punteggio "A-" relativo allo scoring Climate Change. CDP è un'organizzazione non profit che gestisce una delle principali piattaforme di rendicontazione ambientale riconosciute a livello internazionale e che stimola aziende e governi a ridurre le proprie emissioni di gas serra, salvaguardare le risorse idriche e proteggere le foreste. La piattaforma di rendicontazione ha contato oltre 18.700 aziende che hanno divulgato i dati ambientali tramite CDP.
Il punteggio ottenuto da FS, che risulta superiore alla media europea, globale e di settore, riconosce all'azienda di adottare le best practice nella rendicontazione dei i consumi energetici, delle emissioni, delle iniziative introdotte per la riduzione del proprio impatto ambientale e di gestire adeguatamente la governance, la pianificazione strategica e la gestione dei rischi legate al clima con riferimento all'intera catena del valore. Nella precedente valutazione il punteggio era risultato B, collocando il Gruppo in fascia Management. Tale miglioramento dimostra l'impegno del Gruppo nell'allineamento ai requisiti richiesti per dare concretezza agli impegni al contrasto del cambiamento climatico.

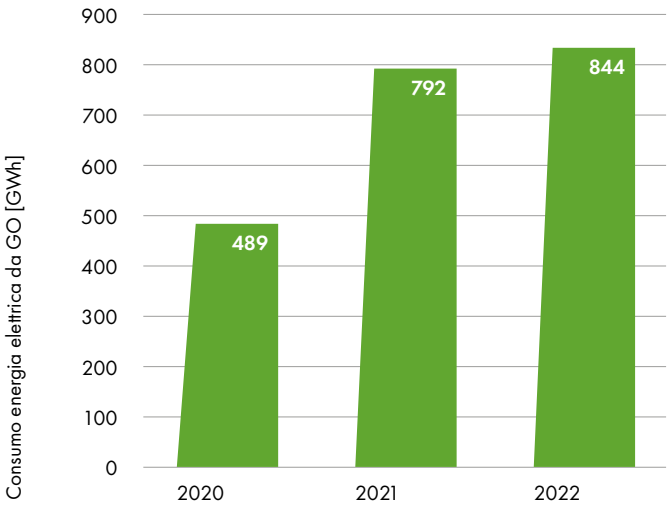


(302-5)

I Poli e le iniziative per la lotta al cambiamento climatico

Il Gruppo FS si è impegnato a dare un forte segnale nella lotta al cambiamento climatico, ponendosi diversi obiettivi: uno dei più importanti è l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili. L'obiettivo di Piano 2022 – 2031, legato all'autoproduzione di energia, si è tradotto nel primo bando di gara europeo, del valore di 130 milioni di euro, per la realizzazione di venti impianti fotovoltaici in diverse regioni italiane. Questa iniziativa, congiuntamente ad altre iniziative di efficientamento delle performance ambientali, dettagliate nell'allegato *Schede Societarie*, permetterà di proseguire nel percorso di miglioramento in linea con gli obiettivi SDGs definiti dalle Nazioni Unite. Inoltre, prosegue e si intensifica il ricorso a energia prodotta da impianti di produzione da fonti rinnovabili per l'energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria, certificata da Garanzia di Origine (GO): nel 2022 le società del Gruppo FS hanno acquistato GO coprendo circa il 64% del fabbisogno elettrico per usi diversi da trazione ferroviaria, con un incremento progressivo nel corso degli anni. Inoltre, la società europea di logistica integrata TX Logistik, appartenente al Polo Logistica del Gruppo FS, copre la quasi totalità dei propri consumi di trazione ferroviaria ricorrendo a GO.

Approvvigionamento di energia elettrica da Fonti Rinnovabili certificate mediante GO [GWh]



72,4% quota di rete ferroviaria elettrificata

Oltre **2.000 km** di ulteriore elettrificazione previsti in 10 anni

~96% quota di energia da fonti rinnovabili (GO) sulla rete stradale

32.400 km di rete, 1.612 gallerie illuminate

Sul fronte del Polo Infrastrutture, vi è una quota elettrificata superiore al 72% dell'intera infrastruttura ferroviaria; si prevede un incremento di oltre 2.000 chilometri nell'arco di Piano per ridurre al minimo la circolazione di mezzi a gasolio. In aggiunta, prosegue la campagna di rinnovamento dei sistemi di illuminazione, accompagnata da sistemi di smart management per il telecontrollo e la telegestione, che sta interessando il network delle principali stazioni.
La rete stradale, inoltre, a partire dall'agosto 2020 sta ricorrendo all'utilizzo di energia verde per illuminare strade e gallerie, grazie sia al contratto di fornitura che prevede l'approvvigionamento di Garanzie d'Origine (GO) da fonti rinnovabili, sia all'autoproduzione tramite pannelli fotovoltaici.



Il Polo Passeggeri del Gruppo FS intende offrire soluzioni sempre più capaci di includere una migliore qualità del servizio e prestazioni ambientali di rilievo. Iniziata nel 2019, l'entrata in servizio dei nuovi regionali treni Pop e Rock è proseguita nel 2022: questi treni sono progettati per rispondere a stringenti criteri ambientali che permettono di ridurre i consumi di energia fino al 30% rispetto ai treni di precedente generazione, possedendo, ad esempio, sistemi per la gestione intelligente dei consumi dell'impianto di condizionamento e le funzionalità green drive e smart parking. In aggiunta, i primi treni Blues, treni ibridi a tripla alimentazione (diesel, elettrico e batteria) hanno iniziato a circolare sulla rete ferroviaria italiana nel corso del 2022. Sul fronte del trasporto su gomma, l'obiettivo è quello di sostituire gli autobus a classi ambientali più basse (Euro 2, 3, 4) con autobus capaci di offrire i migliori standard ambientali, anche investendo in mezzi a motori ibridi, a idrogeno, elettrici e facendo ricorso ai biocarburanti quali l'HVO (Olio Vegetale Idrotrattato). Nel 2022 i consumi energetici per TPL a basse emissioni hanno rappresentato il 68% della flotta veicolare su gomma del Gruppo, in progressivo aumento rispetto agli anni precedenti.

94,3% Traffico passeggeri

98,5% Traffico merci

Su rete ferroviaria elettrificata

68% Consumi energetici del TPL per i mezzi su gomma a basse emissioni*

*Mezzi elettrici, Diesel Euro 6, HVO, GTL, H_2

IL PRIMO TRENO IBRIDO DI TRENITALIA

Prosegue l'impegno del Gruppo FS Italiane nella ricerca di soluzioni innovative e tecnologiche, al fine di avere un impatto sulla società sempre più sostenibile. Secondo questa strategia, a marzo 2022 è stato presentato a Firenze il Blues, primo treno ibrido di Trenitalia a tripla alimentazione: elettrica, diesel e a batterie.
Il treno regionale viaggia con motori diesel su linee non elettrificate, con motore elettrico su quelle elettrificate, e con batterie per percorrere il primo e l'ultimo miglio sulle linee non elettrificate o durante la sosta nelle stazioni. La tecnologia ibrida consente una diminuzione delle emissioni di CO_2 rispetto agli attuali convogli diesel. Il treno, progettato e costruito da Hitachi Rail che si affianca ai treni Pop e Rock su tutto il territorio italiano, rappresenta un ulteriore tassello della rivoluzione del Trasporto Regionale di Trenitalia che prevede un rinnovo dell'80% della flotta entro i prossimi quattro anni. Nel 2022 il nuovo treno è stato consegnato in Toscana, prevedendo nel 2023 un cambio completo del modo di viaggiare su queste linee, con l'introduzione di oltre 100 treni Blues nelle seguenti Regioni: Valle d'Aosta, Friuli-Venezia Giulia, Toscana, Lazio, Calabria, Sicilia, Sardegna.



ACQUISTI RESPONSABILI

(2-24, 2-25, 3-3)

I nostri fornitori

(2-6, 2-23, 204-1)

L'attività negoziale delle società del Gruppo FS si ispira ai principi dettati dal trattato UE a tutela della concorrenza ed è disciplinata dal *Regolamento per le Attività Negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*[124].



I nostri 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 nonché ai valori della sostenibilità**.
Improntiamo le nostre azioni e comportamenti alla massima correttezza e legalità con esclusione di qualunque favoritismo e operiamo 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;
- **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;
- **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.

124. Consultabile online sui portali d'acquisto delle società del Gruppo.

In coerenza con le regole del Codice degli Appalti (D.Lgs. n.50/2016), la selezione dei fornitori avviene secondo valutazioni relative a qualità, prezzo e altri requisiti di utilità aziendale (localizzazione e nazionalità del fornitore non rientrano tra i criteri di selezione); in base alle Linee Guida in tema di approvvigionamenti sostenibili emanate da FS SpA, le società del Gruppo hanno avviato un processo finalizzato all'inclusione di criteri di sostenibilità, obbligatori o premianti, all'interno delle gare bandite sulla base della significatività degli aspetti ambientali e sociali applicabili alle principali categorie merceologiche e che riguardano, ad esempio:

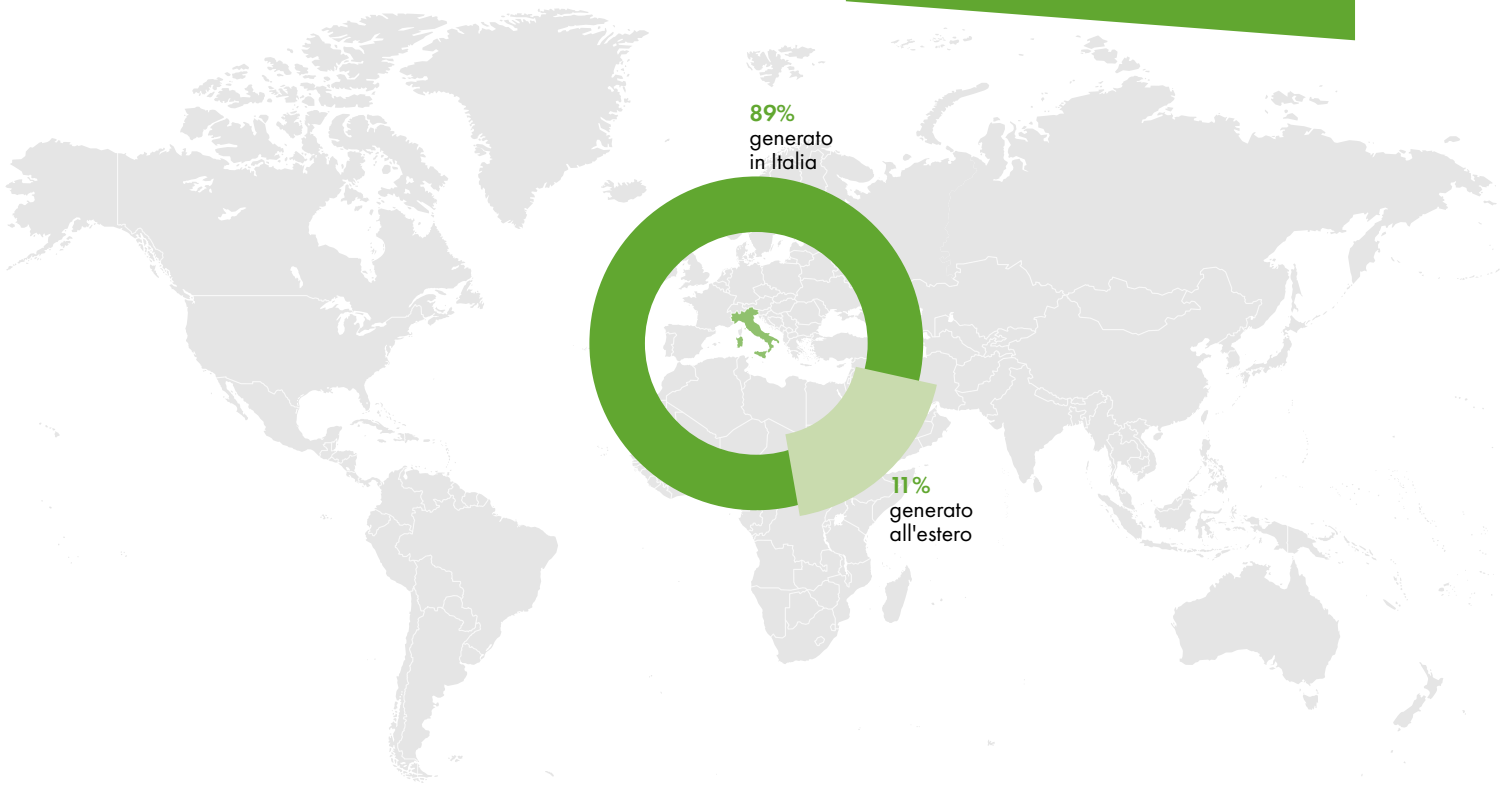
- il possesso delle certificazioni ambientali, sociali, di salute e sicurezza e di qualità (ISO 14001, SA 8000, ISO 45001, ISO 9001, ecc.);
- l'utilizzo di materiali eco-compatibili e la certificazione dei prodotti (es. Ecolabel, Blauer Engel, ecc.);
- l'efficientamento energetico e l'approvvigionamento e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- le misure per la tutela della salute e della sicurezza sul luogo di lavoro;
- la valorizzazione della diversità e dell'inclusione (es. % delle donne nei team di progetto).

16,8 miliardi
Valore economico delle gare aggiudicate

Oltre 16,8 miliardi di euro è il valore economico delle gare che ha aggiudicato il Gruppo nel corso del 2022 (in oltre il 90% delle gare sono stati inclusi criteri ambientali e sociali).

Oltre 17,7 miliardi di euro è il valore monetario dei pagamenti effettuati nel 2022 dalle società del Gruppo ai fornitori, di cui il 58% circa per l'esecuzione di appalti di lavori e l'89% attribuibile a fornitori con sede legale in Italia che generano, direttamente e indirettamente, reddito e opportunità di lavoro sul territorio.

Oltre 17,7 miliardi di euro
è il valore dei pagamenti effettuati nel 2022



Sustainable procurement

(2-28, 308-1, 308-2, 414-1, 414-2)

La gestione sostenibile della supply chain del Gruppo parte dall'inserimento, tra le clausole standard inserite nei contratti, di regole (le leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale con applicazione dei contratti collettivi del lavoro, gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro, le norme contenute nel Codice Etico, ecc.) e prosegue, anche nell'ambito dei Sistemi di Gestione implementati dalle società del Gruppo, attraverso un **percorso volto al miglioramento delle performance ambientali e sociali dei propri fornitori**.

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 nell'ambito del Gruppo FS Italiane;
- 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

Il progetto per la definizione delle linee guida ha visto **il coinvolgimento delle principali società del Gruppo FS e di diverse funzioni aziendali** (competenti in materia di acquisti, sostenibilità, funzioni tecniche e legali).

Il processo si articola in 6 fasi che vanno dall'identificazione delle categorie merceologiche alle quali applicare i criteri di Sustainable Procurement, fino al riesame del processo stesso, i cui risultati costituiranno l'input per le azioni da intraprendere al fine di **garantire un miglioramento continuo e raggiungere i vantaggi rappresentati**.

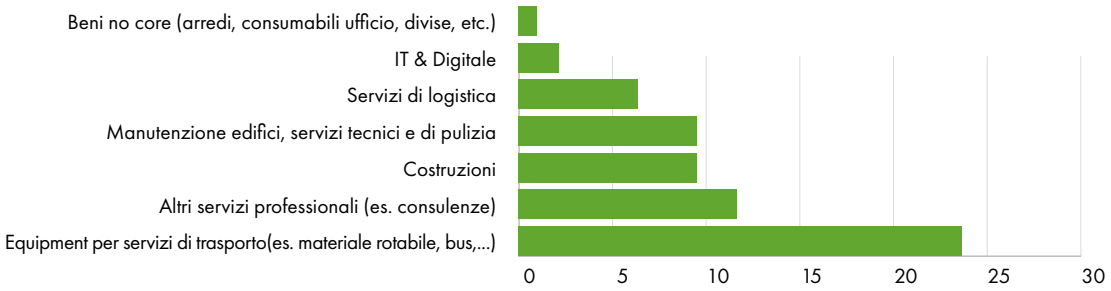


- Ascoltare le richieste stakeholder
- Fiducia degli investitori
- Ridurre il rischio reputazionale
- Incentivare la ricerca
- Soddisfazione nei dipendenti dei fornitori
- Gestire il rischio interruzione approvvigionamento
- Migliorare il rapporto con i fornitori
- Vantaggio competitivo
- Migliorare il proprio comportamento
- Approccio di LCCA e ottimizzazione dei costi

Sulla base di questa impostazione, le società del Gruppo hanno iniziato ad adeguare 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.

Sono proseguite le **attività di monitoraggio degli impatti ambientali e sociali della catena di fornitura attraverso la somministrazione di una survey online** composta da circa 100 domande suddivise in 6 sezioni (informazioni generali, diritti umani, ambiente, società, salute e sicurezza sul lavoro e miglioramento continuo), alla quale, nel 2022, hanno risposto 62 fornitori strategici[125] delle principali società appartenenti ai seguenti settori merceologici:

Settori merceologici



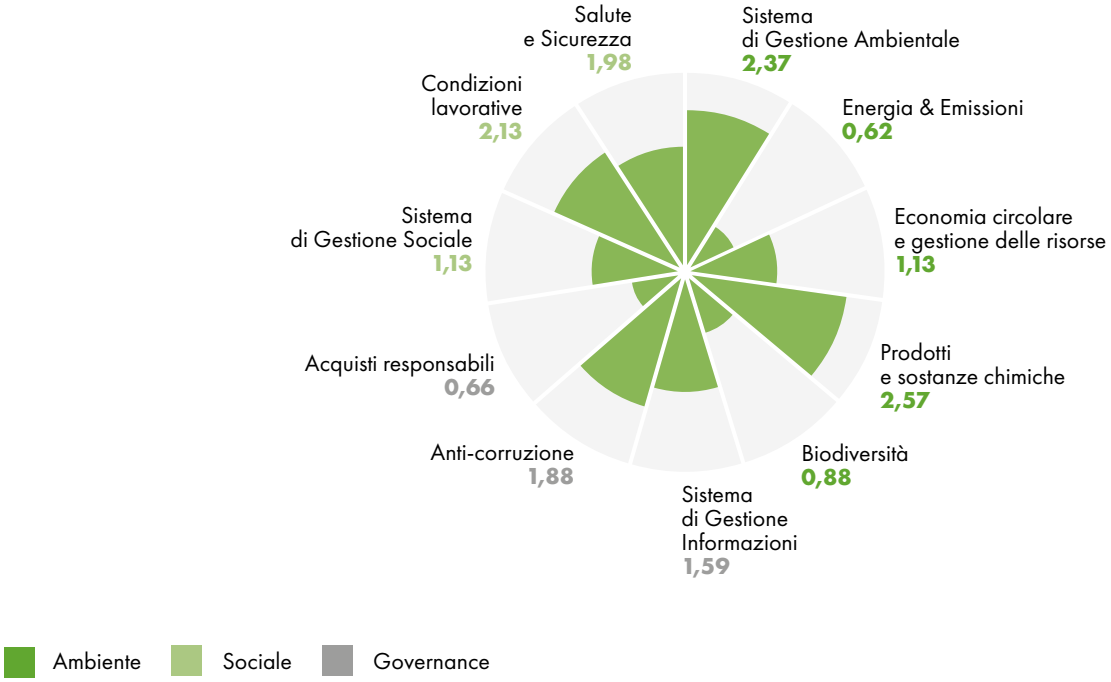


Sulla base delle risposte ottenute, per ciascuna delle sezioni, **è prevista una valutazione che contribuisce all'attribuzione di un punteggio complessivo**, da 0 a 3 (tradotto in una scala alfabetica), **riguardo le performance ambientali, sociali e di governance dei fornitori**.

Punteggio valore assoluto	Rating ESG
0 ≤ score ≤ 0,90	E
0,90 < score ≤ 1,50	D
1,50 < score ≤ 2,10	C
2,10 < score ≤ 2,70	B
2,70 < score ≤ 3	A

125. Ciascuna società del Gruppo individua i fornitori a cui somministrare il questionario di autovalutazione in coerenza con i seguenti criteri di significatività: i) strategico, rappresentativo del business o della strategia della società in una dimensione "non economica" (ad esempio, per specifiche tipologie di acquisti strettamente connesse alla continuità del core business aziendale); ii) economico, ottenuto fissando una soglia di significatività per ciascuna macrocategoria merceologica (beni, servizi, lavori), calcolata come media degli ultimi 3 anni di acquistato e del budget previsto per l'anno successivo, e invitando i fornitori che contribuiscono almeno all'80% della soglia identificata.

Il **punteggio medio dei fornitori valutati è stato pari a 1,57 (Rating ESG "C")**, con 13 fornitori che hanno ottenuto un Rating ESG "B", 18 fornitori che si sono posizionati nella media (Rating ESG "C") e i restanti 31 che hanno registrato una performance tra "D" ed "E". **Analizzando i punteggi medi delle singole aree** che compongono il questionario, "Energia & Emissioni" e "Acquisti responsabili" registrano i punteggi più bassi, tuttavia rappresentano anche le aree sulle quali il Gruppo ha avviato una analisi per stimolare e garantire, nei prossimi anni, **un miglioramento complessivo della gestione di tali temi da parte dei propri fornitori** includendo, ad esempio, nelle procedure negoziali nuovi criteri per migliorare l'impronta carbonica e garantire un maggior controllo degli anelli della catena di fornitura più lontani (fornitori di secondo livello e successivi).



RFI SpA ha inoltre valutato 712 fornitori[126] (di cui il 14%, ovvero 101, sono nuovi fornitori valutati nel 2022), utilizzando i criteri ambientali e sociali previsti dalla piattaforma di monitoraggio EcoVadis.

Nell'ambito di Railsponsible, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili, sono proseguiti i lavori per lo sviluppo di azioni in 2 ambiti:

- la Due Diligence della catena di fornitura, per la definizione e lo sviluppo di requisiti minimi comuni nel settore ferroviario;
- la decarbonizzazione della catena di fornitura, per la valutazione di metodologie e tool di calcolo delle emissioni GHG (scope 3).

Nel corso del 2022 è stato implementato il **progetto Sustainable Supply Chain Management** per garantire, a partire dal 2023, la **progressiva applicazione della valutazione ESG agli operatori economici/fornitori di tutte le società del Gruppo, attraverso una piattaforma informatica dedicata.**
Il Piano Industriale 2022-2031 prevede che, dal 2026, **tutti gli operatori economici intenzionati a lavorare per il Gruppo FS si sottopongano alla valutazione ESG tramite la piattaforma informatica implementata da FS.**

126. Numero di fornitori che presentano una valutazione attiva sulla piattaforma EcoVadis per il 2022.


Blues
HTR412-003

(2-23, 2-24, 2-25, 3-3, 203-1, 203-2, 304-1, 304-2, 304-3, 304-4, 413-1, 413-2)

INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI

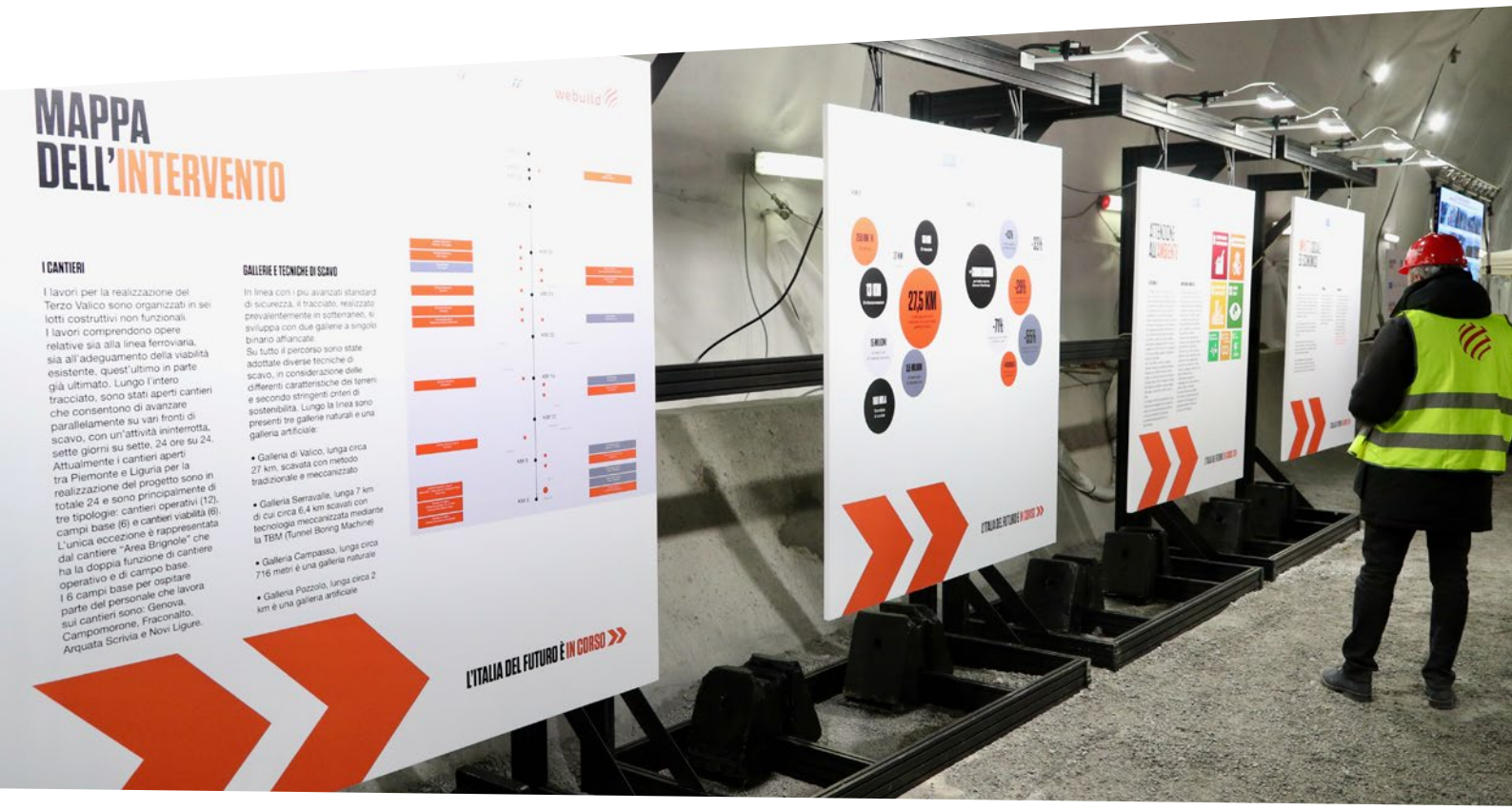
Una grande opera infrastrutturale si innesta nei tessuti socioculturali condizionandone destini individuali e collettivi, progetti familiari, aggregazioni sociali e finanche assetti locali e nazionali. Risulta sempre più importante avere una concezione di infrastruttura quale componente attiva dei processi di strutturazione del paesaggio e di rigenerazione urbana, in ottica di sviluppo dei territori e delle comunità.
L'assimilazione dei principi di sostenibilità riguarda anche la progettazione infrastrutturale, che deve farsi carico di interpretare ciascun progetto come un'opportunità per valorizzare il territorio e il paesaggio di riferimento, per rispondere alle esigenze della collettività, per generare valore innescando nuove dinamiche di sviluppo sociale ed economico.
Uno dei pilastri del business del Gruppo FS riguarda il comparto delle infrastrutture, ferroviarie e stradali, sviluppate secondo criteri di sostenibilità in tutto il loro ciclo di vita: progettazione, realizzazione, gestione, manutenzione e dismissione. La creazione del Polo Infrastrutture a seguito della riorganizzazione introdotta con il nuovo Piano Industriale, intende favorire ancora di più la realizzazione di opere stradali e ferroviarie accessibili, integrate, resilienti e interconnesse e costituire la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale del territorio.
L'inserimento nel territorio di opere, quali ad esempio le infrastrutture ferroviarie e stradali, 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.

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 ambien-

CANTIERI PARLANTI PER COMUNICARE LE OPERE STRATEGICHE

È stata sviluppata una modalità di comunicazione sui cantieri che informa sullo stato dei lavori, la storia e lo stato di avanzamento del progetto, condividendone obiettivi e criticità. Tale strumento trova forma su un sito dedicato alle opere strategiche del Paese in cui è possibile collegarsi alle webcam che riprendono i lavori.
Questo progetto è denominato *Cantieri parlanti* ed è ideato dal Gruppo FS con le società del Polo Infrastrutture di FS, RFI e Italferr, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.
Il progetto nasce con l'obiettivo di comunicare in modo trasparente le opere del PNRR e non solo, e riguarderà i cantieri di 30 grandi opere strategiche in tutta Italia.
I cantieri, insomma, diventeranno dei veri e propri hub della comunicazione, identificabili dal claim *L'Italia del futuro è in corso.*
All'interno dei cantieri saranno presenti pannelli informativi - con una grafica uniforme in tutte le opere del progetto – che forniranno dettagli, dati, vantaggi dell'infrastruttura in via di realizzazione.
Inoltre, le informazioni presenti direttamente presso il cantiere, saranno disponibili anche online, al link https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/opere-strategiche.html. Il sito sarà costantemente aggiornato sullo stato dei lavori, sull'avanzamento delle attività e su quanto avviene nei territori interessati.

tali 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.
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 percepire l'attenzione e i desiderata dei diversi stakeholder, è stata sviluppata una specifica piattaforma di sentiment analysis. 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.
Anche 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.
Con l'obiettivo di verificare e misurare la sostenibilità dei progetti ferroviari, si sta sviluppando un processo di mappatura, selezione e quantificazione degli indicatori di performance (KPI) ambientali, economici e sociali più significativi. Attraverso questo processo si intende misurare, rendicontare e comunicare il livello di sostenibilità degli investimenti, tramite una griglia di indicatori di sostenibilità predefiniti.
Sull'infrastruttura stradale, una delle priorità è rappresentata dal garantire un livello di sicurezza delle strutture, la sicurezza dell'utenza e l'ottimizzazione dei costi di gestione e dei tempi d'intervento. In tal senso, un esempio può arrivare dal programma Structural Health Monitoring (SHM) che prevede la messa a punto di un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi e di monitoraggio dinamico delle infrastrutture. Questo avviene grazie a una piattaforma di big data che permette il monitoraggio nel tempo dello stato di salute dell'opera, in particolare ponti e gallerie.
Elementi iconici del sistema infrastrutturale del Gruppo FS Italiane sono le stazioni ferroviarie, nodi integrati e integranti dei tessuti urbani e centro della città del passato, del presente e del futuro. Il nuovo concetto di stazione oltre ad essere agile e interconnessa, deve essere anche un luogo piacevole, sicuro e capace di proporre interventi di rigenerazione ambientale e di ricucitura territoriale. Le stazioni devono quindi ricoprire non solo la loro funzione di centro di mobilità ma favorire iniziative di verde urbano, piazze e spazi destinati a nuove opportunità per ricreazione e socializzazione.



Le infrastrutture sostenibili nel PNRR

Elemento di rilievo nelle prospettive di realizzazione di un sistema infrastrutturale e di mobilità sostenibili è il programma di investimenti previsti per il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR).
Nel corso del 2022, così come nell'anno precedente, sono stati sviluppati, secondo gli indirizzi delle *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC*[127], progetti, studi e relazioni di sostenibilità delle opere programmate nell'ambito del PNRR, con l'obiettivo di offrire una lettura chiara sulle potenzialità di generare valore per le comunità. Attraverso la misura degli indicatori di sostenibilità, le analisi sviluppate hanno evidenziato i benefici offerti dai progetti infrastrutturali in termini di sviluppo economico, ambientale, sociale e turistico dei territori e l'assenza di criticità rilevanti. Particolare attenzione viene dedicata a quei progetti le cui opere coinvolgono direttamente o indirettamente aree protette (ad es. Parchi naturali, Zone Speciali di Conservazione, Siti di Interesse Comunitario, rete Natura 2000, ecc.)
Gli studi e le relazioni dimostrano inoltre l'attenzione posta, in fase di sviluppo dei progetti, all'individuazione di soluzioni orientate al miglioramento dei livelli di coesione territoriale, alla salvaguardia ambientale, all'uso efficiente delle risorse in un'ottica di economia circolare, a una maggiore resilienza dell'infrastruttura, alla creazione di nuove connessioni per la mobilità sostenibile e di valore per lo sviluppo dei territori. Sono state inoltre condotte, per i progetti di fattibilità tecnico-economica del PNRR, specifiche valutazioni rispetto agli obiettivi ambientali individuati dal Regolamento UE 2020/852 (Tassonomia Europea) quali mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, ecc. Queste valutazioni tengono conto dell'intero ciclo di vita dell'opera per l'applicazione del principio di non arrecare un danno significativo (Do No Significant Harm - DNSH) e la relazione di sostenibilità dell'opera deve contenere una specifica asseverazione del rispetto di tale principio.

ANAS SPERIMENTA ASFALTI INNOVATIVI A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

Anas ha avviato lungo la A2 Autostrada del Mediterraneo, la sperimentazione di asfalti innovativi e nuove metodologie in tema di sostenibilità e riduzione delle risorse naturali a basso impatto ambientale.
La sperimentazione ha come obiettivo la verifica della possibilità di riutilizzare le grandi quantità di fresati provenienti dalle demolizioni delle pavimentazioni esistenti. Gli interventi di manutenzione della rete stradale, che siano essi superficiali o profondi, generano infatti un grande accumulo di fresato dovuto al forte sbilanciamento tra il materiale di risulta dalla fresatura e le attuali basse percentuali di reimpiego possibili nella produzione di nuovi materiali.
Durante la prima fase di sperimentazione, è stato analizzato il comportamento tecnico e gli indici di performance nei tre strati di pavimentazione (base, binder e tappeto di usura drenante) mediante l'utilizzo di alte percentuali di fresato (60% base- 60% binder-30% usura) con l'inserimento di alcuni particolari polimeri termoplastici e additivi rigeneranti e antiossidanti, nell' ottica di raggiungimento di un sistema auto-sostenibile e circolare nella produzione di conglomerati bituminosi.
Nella seconda fase, la sperimentazione ha riguardato l'utilizzo di macchinari per la pulizia profonda del conglomerato bituminoso di usura drenante che potrebbe riuscire a fornire una grande innovazione poiché riuscirebbe, senza la movimentazione o l'approvvigionamento di alcun materiale ma solo tramite la pulizia profonda dello strato di usura drenante, a riportare a degli indici di performance ottimali o soddisfacenti il tappeto di usura in sito.
Si è potuto constatare, inoltre, che questa tecnologia permette di togliere omogeneamente le parti fine dalla struttura della pavimentazione e del bitume attorno ai grani, rivitalizzando lo strato drenante apportando un sensibile aumento di aderenza e aumentando anche il drenaggio dell'acqua.
Queste metodologie potranno fornire un nuovo impulso nel campo del green pavement e del riutilizzo delle materie secondarie.

127. PNC: Piano Nazionale degli Investimenti Complementari, disposto con decreto legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, ha l'obiettivo di integrare e potenziare i contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Gestione e tutela della biodiversità

Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto riveste un ruolo delicato anche nei confronti della biodiversità, in quanto può causare perdita di habitat, frammentazione degli ecosistemi, incremento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative.
Il Gruppo FS è consapevole della complessità e della fragilità degli ecosistemi nei quali sviluppa le proprie attività e, per questo motivo, garantisce la massima attenzione a quest'aspetto.

Nell'elaborare i progetti per la costruzione di nuove infrastrutture o il potenziamento di quelle esistenti, particolare rilievo viene posto alla valutazione delle caratteristiche tecniche, naturali e di antropizzazione del terreno e del territorio nel quale andranno inserite le opere, tenendo in debita considerazione gli aspetti di natura ambientale, paesaggistica e archeologica.

FS PARTNER DEL PROGETTO RETURN

Nasce il partenariato RETURN per la ricerca contro i rischi ambientali, climatici e antropici. Tra i 26 partner è presente anche il Gruppo FS, a conferma dell'interesse per un progetto che ha l'obiettivo di rafforzare le filiere della ricerca sui rischi ambientali, naturali e antropici a livello nazionale e promuovere la loro partecipazione alle catene del valore strategiche europee e globali. In prima fila le società del Polo Infrastrutture, RFI, Anas e Italferr, interessate allo sviluppo e alla sensibilità delle tematiche in materia ambientale e di resilienza del territorio italiano.
Il progetto sarà promotore della sinergia tra mondo accademico, centri di ricerca e industria e grazie all'applicazione di nuove metodologie intelligenti per la valutazione, il monitoraggio, la previsione, la prevenzione e le varie strategie da adottare, i risultati ottenuti forniranno un notevole contributo al miglioramento dell'intero ciclo di gestione del rischio di catastrofi.

Uno sviluppo delle infrastrutture attento alla biodiversità include obbligatoriamente le seguenti azioni:

- evitare di costruire infrastrutture non necessarie, valutando tutte le alternative, e, possibilmente, non coinvolgere zone dove sono presenti aree protette;
- analizzare i fattori ambientali interessati, con particolare riferimento ai cambiamenti climatici, alla biodiversità, alle risorse naturali, a incidenti e calamità;
- evitare, prevenire e ridurre gli effetti negativi dell'opera adottando opportune misure di mitigazione (sottopassi, sovrappassi, recinzioni);
- ristabilire il valore complessivo di biodiversità, che si perderà a causa della realizzazione dell'infrastruttura, attraverso ripristini ecosistemici, ricreando altrove ambienti alternativi;
- analizzare la resilienza dell'infrastruttura, ovverosia la capacità di resistere e adattarsi alle mutevoli condizioni causate dai cambiamenti climatici.

Nella tabella seguente sono riassunti i dati dei principali progetti sviluppati nel 2022:

Siti operativi di opere che interessano aree protette (2022)

Sito operativo	Area Geografica	Nome area protetta	Tipologia di tutela	Ampiezza sito operativo[a] (km)[2]	*Tipologia di attività*	*Valore della Biodiversità*
Potenziamento Ferroviario Linea Orte – Falconara (tratta PM228-Castelplanio; prog km 1+665 e la prog km 7+110)	Marche	ZPS – IT5320017 Gola della Rossa e di Frasassi Parco Naturale Regionale della Rossa e di Frasassi	Natura 2000 Area protetta	0,093[b]	Infrastruttura ferroviaria	Habitat prioritari: 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo, 91AA Boschi orientali di quercia bianca
Potenziamento Ferroviario Linea Orte – Falconara (tratta PM228-Castelplanio; prog km 3+395 e la prog km 7+110)	Marche	SIC/ZSC – IT5320004 Gola della Rossa Parco Naturale Regionale della Rossa e di Frasassi	Natura 2000 Area protetta	-	Infrastruttura ferroviaria	Habitat prioritari: 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo, 91AA Boschi orientali di quercia bianca
Potenziamento Ferroviario Linea Orte – Falconara (tratta PM228-Castelplanio; tracciato lambisce perimetro orientale)	Marche	SIC/ZSC – IT320003 Gola di Frasassi Parco Naturale Regionale della Rossa e di Frasassi	Natura 2000 Area protetta	-	Infrastruttura ferroviaria	Habitat prioritari: 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo, 91AA Boschi orientali di quercia bianca
Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria (Battipaglia – Potenza C.le)	Campania	ZSC - IT8050049 Fiumi Tanagro e Sele	Natura 2000	0,005	*Infrastruttura ferroviaria*	*Habitat: 3250 Fiumi mediterranei a flusso permanente con Glacium lavum, 3270 Fiumi con argini melmosi, 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue, 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba*
Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria (Battipaglia – Potenza C.le)	Campania	ZPS – IT8050021 Medio corso del fiume Sele Persano	Natura 2000	0,005	Infrastruttura ferroviaria	Habitat: 3250 Fiumi mediterranei a flusso permanente con Glacium lavum, 3270 Fiumi con argini melmosi, 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba

Siti operativi di opere che interessano aree protette (2022)

Sito operativo	Area Geografica	Nome area protetta	Tipologia di tutela	Ampiezza sito operativo[a] (km)	*Tipologia di attività*	*Valore della Biodiversità*
Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria (Raddoppio Cosenza – Paola/S. Lucido)	Calabria	SIC/ZSC - IT9310056 Bosco di Mavigliano	Natura 2000	0,003	*Infrastruttura ferroviaria*	*92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba*
S.S. 389 Tronco Villanova – Lanusei– Tortolì (Bivio Villagrande – svincolo Arzana)	Sardegna	ZSC - ITB022215 Riu Sicaderba	Natura 2000	0,005	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat: 5330 Arbusteti termo-mediterranei e pre-desertici, 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior
Variante alla S.S. 115 Sud Occidentale Sicula dallo Svincolo Birgi sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115	Sicilia	ZSC - ITA010014 Sciare di Marsala	Natura 2000	0,041	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat: 5330 Arbusteti termo-mediterranei e pre-desertici, 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
SS 675 - Umbro Laziale - Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano est - Civitavecchia	Lazio	ZPS - IT6030005 Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate	Natura 2000	0,0008	Infrastruttura stradale cat. B	ND
S.S. 4 Salaria - Tratto Trisungo-Acquasanta	Marche	SIC - IT5340006 Lecceto di Acquasanta SIC - IT5340018 Fiume Tronto tra Favalanciata e Acquasanta	Natura 2000	0,0009	*Infrastruttura stradale cat. C1*	*Habitat: 91AA Boschi orientali di quercia bianca, 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba, 9340 Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia, 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior*

a) Area sottratta permanentemente al sito protetto dalla realizzazione dell'opera.
b) La ZPS comprende al suo interno i SIC Gola di Frasassi e Gola della Rossa.

Una concezione circolare del patrimonio

La vita utile di un'opera può essere valorizzata con soluzioni capaci di rigenerare l'infrastruttura non più funzionale all'esercizio (stazioni, linee e aree ferroviarie, case cantoniere, ecc.) attraverso progetti di riqualificazione che ne estendono il fine vita. Particolare attenzione viene posta, tra l'altro, alla gestione delle infrastrutture e complessi ferroviari esistenti in disuso o dismessi dall'esercizio, per i quali sono avviati progetti di rigenerazione urbana e valorizzazione e di recupero delle linee ferroviarie storiche di interesse naturalistico, turistico o di particolare rilievo ingegneristico.
Negli ultimi anni FS Sistemi Urbani, ad esempio, all'interno del progetto Reinventing Cities, ha avanzato proposte di trasformazione sostenibile di siti sottoutilizzati in diverse città italiane (Milano, Roma, Bologna, ecc.). RFI promuove la valorizzazione a fini turistici di tratte ferroviarie in disuso dal grande valore paesaggistico, storico-archeologico e urbanistico. A questo si aggiunge la riconversione di fabbricati e linee ferroviarie dismesse, in accordo con Pubbliche Amministrazioni e altri enti, per la realizzazione di spazi sociali, greenways e altre iniziative in favore delle comunità locali. Anche il progetto *Binari Senza Tempo* della Fondazione FS si propone di dare una nuova vita alle linee ferroviarie che attraversano la provincia italiana, creando una formula innovativa di turismo ferroviario. Grazie alla legge sulle ferrovie storiche del 2017, stimolata anche dal lavoro della Fondazione FS, oggi queste linee sono tutelate e rispondono al nuovo scopo di rivalutare i territori attraversati, creando un museo diffuso – un museo mobile, se vogliamo - dei piccoli borghi e dei gioielli paesaggistici italiani.

ATLANTE DELLE GREENWAYS SU LINEE FS: DAL DISUSO AL RIUSO

L'impegno del Gruppo FS Italiane, improntato al raggiungimento del giusto equilibrio tra sostenibilità e trasporto attraverso il recupero del costruito, si concretizza 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 e riducendo al contempo l'inquinamento.
Nel corso del 2022, RFI ha pubblicato l'*Atlante delle greenways su linee FS: dal disuso al riuso* che presenta i dati relativi ai progetti distesi 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 dal sito:
https://www.rfi.it/it/news-e-media/pubblicazioni.html

FS SISTEMI URBANI PER LA CICLOVIA TIRRENICA

FS Sistemi Urbani, ha sottoscritto con il Comune di Diano Marina l'atto per la cessione di circa 37mila mq di ex sedime ferroviario dismesso, propedeutico alla realizzazione della Ciclovia Tirrenica. Un progetto finanziato da fondi PNRR, il cui assetto finale dovrebbe collegare Ventimiglia a Civitavecchia. Con questa intesa, si favorisce lo sviluppo della Pista ciclabile del Ponente Ligure realizzata su vecchio sedime ferroviaria e già fruibile sia da pedoni che da ciclisti. L'attuale percorso conta complessivamente 24 chilometri, è completamente asfaltato e dotato di segnaletica orizzontale e verticale, impianto di sorveglianza e di richiesta soccorso.

(301-1, 301-2, 403-9)

Gestione e controllo dei cantieri

Nella fase di realizzazione delle infrastrutture, il Gruppo FS, per il tramite delle Società afferenti al Polo Infrastrutture, 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 lavori 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 attenta alla gestione ambientale, grazie alla richiesta di implementazione dei Sistemi di Gestione ISO 9001, 14001 e 45001 alle ditte appaltatrici di lavori, durante la fase di realizzazione dell'opera ferroviaria.
Di seguito vengono rappresentanti i consumi dei materiali[128] più rilevanti relativi alla fase di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie del Gruppo.

tonnellate

Materie prime utilizzate per peso o volume (cantieri)	2022	2021	2020
Materiali non rinnovabili[a]	**7.793.118**	**6.909.546**	**4.225.577**
Terre – approvvigionamento	51.937	205.401	436.489
Calcestruzzo	4.679.316	4.473.439	2.676.502
Materiale inerte	2.875.035	1.973.892	964.240
Acciaio per armamento ferroviario	115	2.216	777
Acciaio per sistemi tecnologici ferroviari	5.786	2.792	5.745
Traverse CAP	1.821	37.550	4.909
Ferro	178.879	213.875	136.780
Alluminio	29	73	11
Rame	200	308	124
Materiali rinnovabili[b]	**9.933.588**	**8.088.261**	**7.368.805**
Terre – riutilizzo all'interno dell'opera	4.720.860	2.400.368	1.723.284
Terre - impiego in altri cicli produttivi o riqualificazioni ambientali	5.212.728	5.687.893	5.645.521

a) Ai sensi del GRI standard, si intendono per materiali non rinnovabili, le risorse che non si rigenerano in brevi periodi di tempo (es.: minerali, metalli, petrolio, gas o carbone, ecc.)
b) Ai sensi del GRI standard, si intendono per materiali rinnovabili, i materiali derivanti da risorse abbondanti che si ricostituiscono rapidamente tramite cicli ecologici o processi agricoli così che i servizi forniti da queste e da altre risorse correlate non vengano compromessi e restino disponibili per le generazioni future.

Materie prime riciclate (cantieri)	2022	2021	2020
Materiali utilizzati che derivano da materiale riciclato	**56,0%**	**53,9%**	**63,6%**
Terre riutilizzate	**99,5%**	**97,5%**	**94,4%**

128. Eventuali variazioni rispetto ai dati dei precedenti anni di rendicontazione sono da ricondurre al differente campione di cantieri presi a riferimento nonché allo stato di avanzamento dei lavori svolti. Rispetto ai cantieri produttivi oggetto di indagine nel corso del 2022, i dati acquisiti riguardano circa il 90% del campione totale in linea rispetto al dato precedente anche se la quantità dei cantieri recensiti risulta aumentata. Tale percentuale è stata calcolata come media pesata sugli importi lavori comprese le varianti.

Il controllo ambientale nei cantieri viene effettuato attraverso ispezioni e sopralluoghi periodici svolti da un team di esperti nonché attraverso le attività di monitoraggio ambientale mediante le quali è possibile controllare la presenza di eventuali modifiche indotte nella costruzione dell'opera. Il monitoraggio dello stato ambientale consente di:

- verificare l'effettivo manifestarsi delle previsioni d'impatto;
- verificare la compliance ai requisiti di partecipazione all'appalto, compresi quelli inerenti la sostenibilità dell'opera;
- verificare l'efficacia dei sistemi di mitigazione attuati;
- garantire una corretta gestione ambientale del cantiere;
- rilevare e gestire tempestivamente eventuali emergenze ambientali.

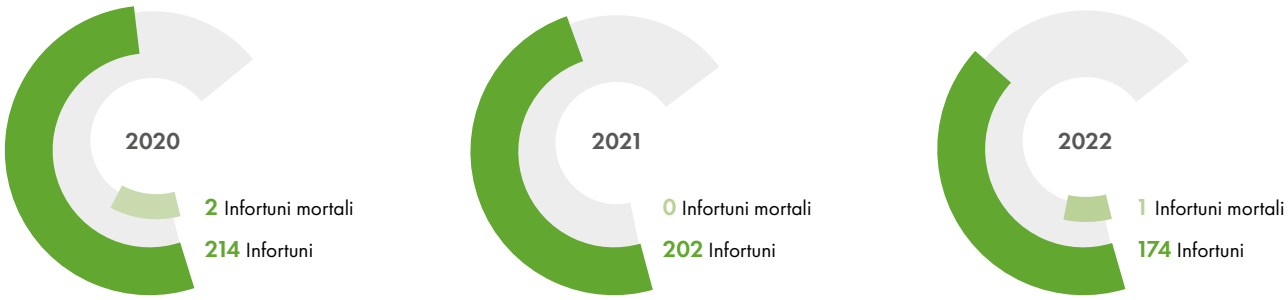
L'IMPRONTA CLIMATICA NEI PROGETTI DI ITALFERR

Rilasciata a Italferr SpA, Società di ingegneria del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane, l'attestazione di conformità alla Norma UNI EN ISO 14064-1:2019 della *Metodologia per la quantificazione e la rendicontazione delle emissioni di gas ad effetto serra generate dalle attività di progettazione e realizzazione di infrastrutture di trasporto*. La metodologia consente di ottenere la stima della Carbon Footprint delle opere infrastrutturali, intesa come la somma delle emissioni originate nelle fasi di produzione e trasporto in cantiere dei materiali da costruzione e durante le attività previste per la realizzazione dell'opera, ed è utilizzata per valutarne gli impatti in termini di Climate change.

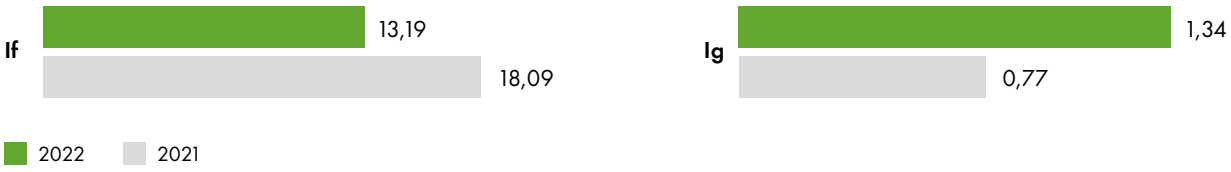


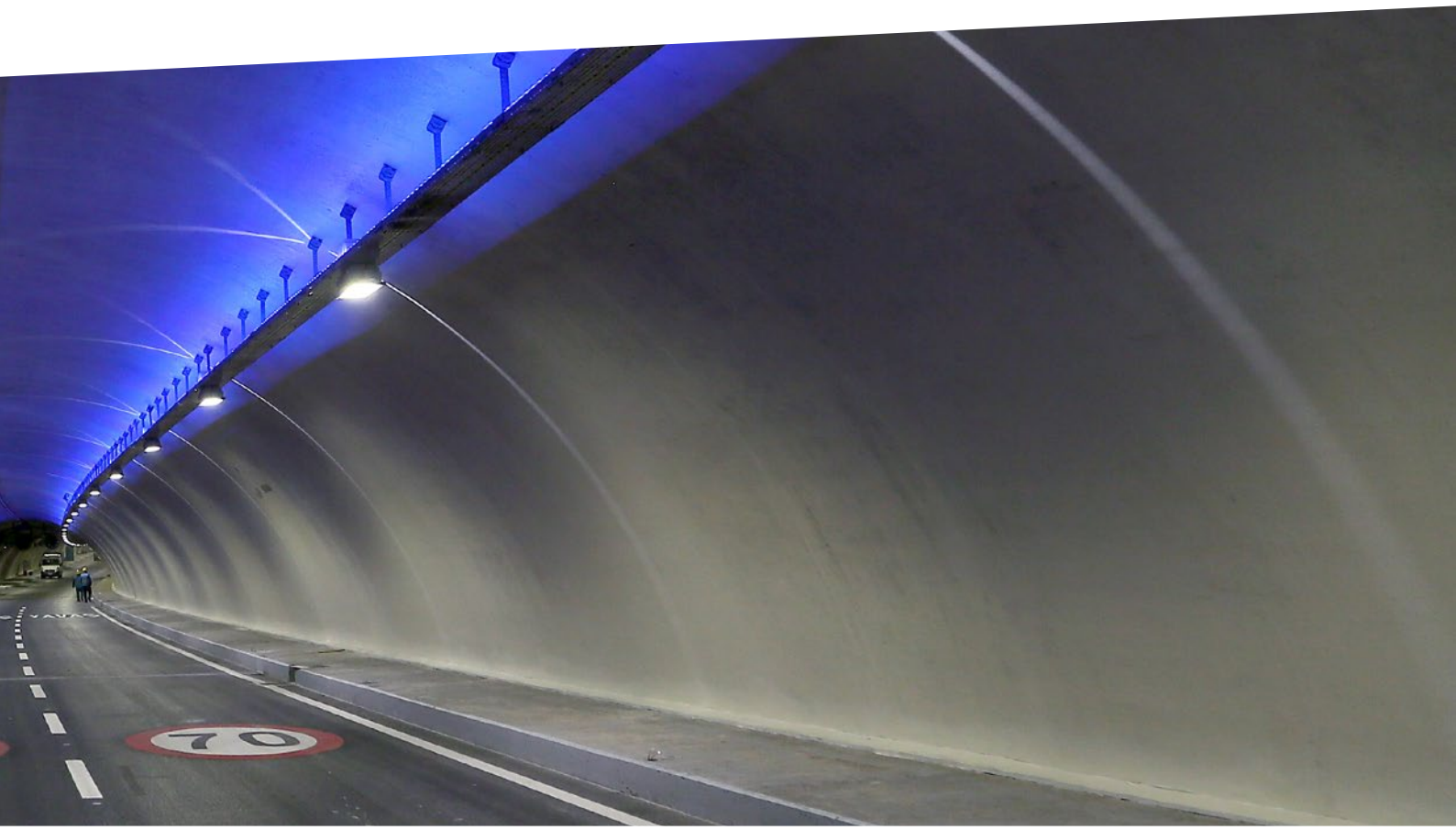
Per quanto concerne la **sicurezza nei cantieri** per le infrastrutture ferroviarie, il Gruppo rivolge la massima attenzione alle attività di responsabilizzazione e sensibilizzazione delle ditte appaltatrici. Di seguito si riportano i principali indici sulla safety[129]:

Infortuni dipendenti ditte appaltatrici (n.)



Indici di frequenza (If) e di gravità (Ig)

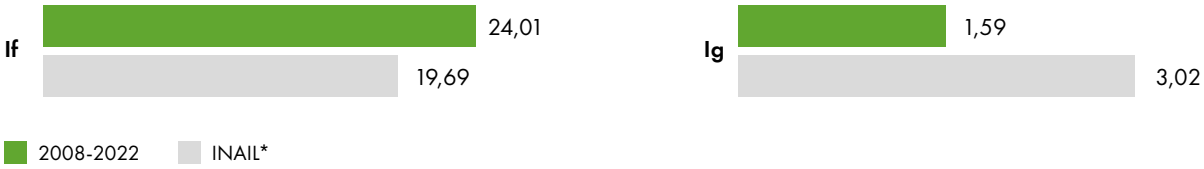




129. I dati riguardano gli appalti civili e tecnologici nei quali Italferr è coinvolta come direzione lavori e/o coordinatore in fase di esecuzione lavori, nonché per gli appalti relativi a nuove linee AV/AC affidate a general contractor nei quali Italferr svolge il ruolo di direzione lavori e di alta sorveglianza per la sicurezza, e infine per gli appalti a contraente generale, nei quali Italferr svolge il ruolo di alta sorveglianza sia per la direzione lavori sia per la sicurezza.

L'Indice di Frequenza[130] presenta un valore inferiore rispetto a quanto registrato nel corso del 2021 (If= 13,19) mentre **l'Indice di Gravità[131]** risulta in aumento stante il verificarsi, nel corso del 2022, di un infortunio mortale a fronte dell'assenza di eventi registrati nel 2021. Nel corso del 2022 si è **registrato un aumento delle ore lavorate pari a circa il 17%** rispetto alle ore lavorate nel corso dell'anno precedente, segno evidente dei continui investimenti nel settore ferroviario e dell'**impegno da parte del Gruppo nel proseguire nell'ammodernamento della rete infrastrutturale ferroviaria del Paese**, tanto realizzando nuove tratte, quanto dotando le tratte esistenti di tecnologie di ultima generazione.
A fronte di tale aumento di ore lavorate si registra una diminuzione degli infortuni, sia in termini assoluti (174 infortuni registrati a fronte dei 2022 dell'anno 2021), sia in termini relativi, come testimoniato dalla diminuzione dell'indice di frequenza.

Indici di frequenza (If) e di gravità (Ig)



*indici INAIL medi relativi al settore costruzioni per gli anni 2008-2010 desunti dalle pubblicazioni presenti on-line e che rappresentano i dati più aggiornati disponibili al momento della redazione del presente documento

Dall'analisi dei dati medi, invece, si evince come, a fronte di una maggiore frequenza degli infortuni registrati nei cantieri rispetto alla media INAIL, l'**indice di gravità presenta valori notevolmente inferiori rispetto al corrispondente indice INAIL.**

Per approfondimenti sulle attività di gestione e controllo dei cantieri relativi alle infrastrutture, si rimanda alla sezione *Sostenibilità* del sito internet e ai siti internet di RFI (rfi.it), Anas (stradeanas.it) e Italferr (italferr.it).



130. Indice di frequenza: [numero infortuni/ore lavorate]*1.000.000.
Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.
131. Indice di gravità: [(giorni di prognosi rilevati + giorni convenzionali relativi agli eventi mortali)/ore lavorate]*1.000.
I giorni convenzionali relativi agli eventi mortali sono ottenuti moltiplicando il numero di infortuni mortali per 7.500. Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.

Gestione delle emissioni acustiche

L'impegno delle Società del Gruppo, principalmente appartenenti al Polo Infrastrutture e al Polo Passeggeri, è costantemente orientato alla prevenzione e alla riduzione dell'impatto acustico. Il normale esercizio delle infrastrutture di trasporto genera immissioni acustiche che possono produrre impatti anche significativi nell'ambiente attraversato da strade e linee ferroviarie. L'attenzione alla tematica si realizza nelle fasi di progettazione delle nuove infrastrutture (compreso l'ampliamento di quelle esistenti) e di avvio di nuove attività potenzialmente rumorose, mediante l'adozione di modelli previsionali di impatto acustico e nelle fasi di gestione, pianificando ed eseguendo interventi manutentivi della rete esistente mirati alla riduzione delle emissioni acustiche (nuove tecnologie per la circolazione, elettrificazioni, molatura periodica delle rotaie e delle ruote dei treni per ridurre asperità e rugosità, installazione dispositivi ungi-bordo delle rotaie per la riduzione dello stridio, installazione smorzatori alla rotaia, sostituzione o modifica del sistema frenante, riqualificazioni delle stazioni, asfalto fonoassorbente, ecc.).
Le Società del Gruppo possono avvalersi, tra l'altro, del supporto di Italcertifer[132] per l'effettuazione di campagne di misura delle emissioni e delle immissioni acustiche e l'esecuzione degli studi previsionali.
In ambito ferroviario, in coerenza con l'orientamento che predilige l'esecuzione di interventi di mitigazione direttamente alla sorgente, il parco rotabili sta subendo un graduale ma significativo percorso di rinnovamento ed efficientamento, che consiste nella dismissione dei veicoli più vetusti e nell'inserimento di nuovi veicoli ferroviari conformi e omologati alle più recenti specifiche tecniche (unionali e nazionali) in materia acustica, nelle diverse fasi di utilizzo come l'avviamento, lo stazionamento e la marcia. Si veda ad esempio il Blues, il nuovo treno di Trenitalia che entra a far parte della flotta regionale. La tecnologia ibrida di nuova generazione si traduce in prestazioni all'avanguardia che, mediante lo spegnimento dei motori nelle fasi di approccio, sosta e ripartenza dalle stazioni, sono in grado di garantire, rispetto agli attuali convogli diesel, la massima silenziosità in particolare nelle fasi di stazionamento prolungato.

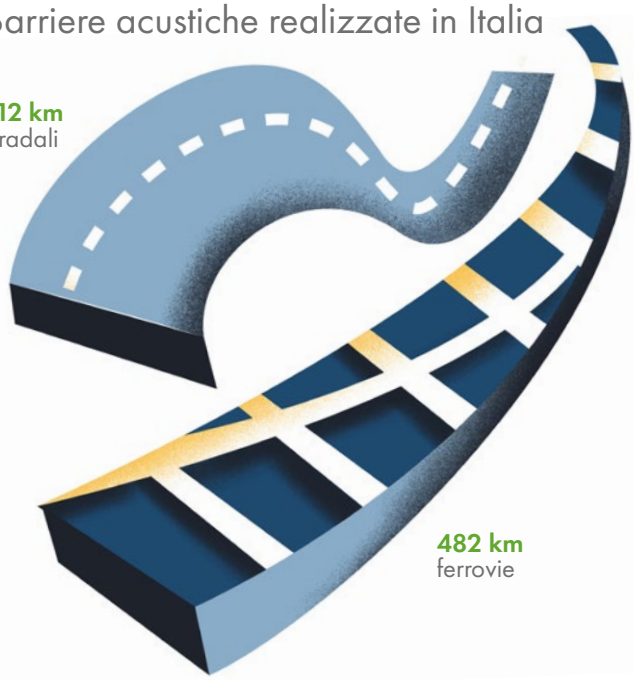
LA SFIDA GREEN DELLE MERCI: IL MAXI-PIANO DI FS PER RINGIOVANIRE LA FLOTTA

Al fine di ringiovanire la flotta del trasporto merci del Gruppo FS - la cui età media passerà da 30 a 7 anni – saranno inserite quattrocento nuove locomotrici, elettriche e ibride e 3.600 carri di nuova generazione. È il piano green del Polo Logistica del Gruppo FS per dare un forte impulso alla sostenibilità della logistica e raggiungere uno degli obiettivi del Piano Industriale del Gruppo.
È inoltre in via di conclusione il programma di ammodernamento della flotta di 240 carri di Mercitalia Intermodal che prevede la sostituzione dei ceppi freno in ghisa con ceppi sintetici, l'impiego di un sistema frenante tra i più moderni e di sale termostabili di ultima generazione che consentono di diminuire significativamente le emissioni sonore in frenata.

132. Società del Gruppo FS Italiane che opera come Organismo di Valutazione di Conformità e come Laboratorio di prove nel settore ferroviario in virtù degli accreditamenti in ambito nazionale e internazionale rilasciati dalle principali autorità di regolazione e controllo e che detiene la piena responsabilità per l'imparzialità delle proprie attività di certificazione, ispezione e laboratorio.

A quanto detto si aggiunge che i veicoli ferroviari, esistenti e nuovi, sono costantemente manutenuti anche al fine di garantire il rispetto dei valori di emissione acustica previsti; in taluni casi, su veicoli già in esercizio, sono state implementate modifiche per garantire la riduzione delle emissioni acustiche anche durante lo stazionamento in parking.
Per contenere le immissioni acustiche, sono realizzati inoltre interventi direttamente lungo la via di propagazione del rumore, tra la sorgente lineare (l'infrastruttura) e il ricettore finale come, ad esempio, installazione di barriere acustiche, di dune e terrapieni, di barriere vegetali o gallerie artificiali.

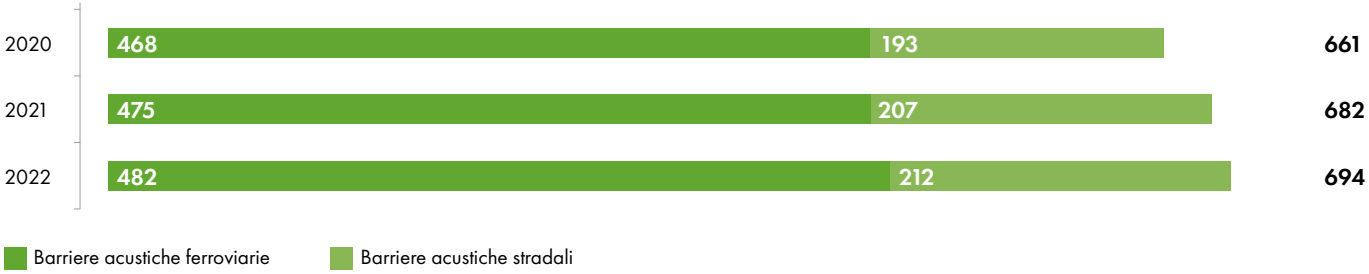
694 km
Barriere acustiche realizzate in Italia

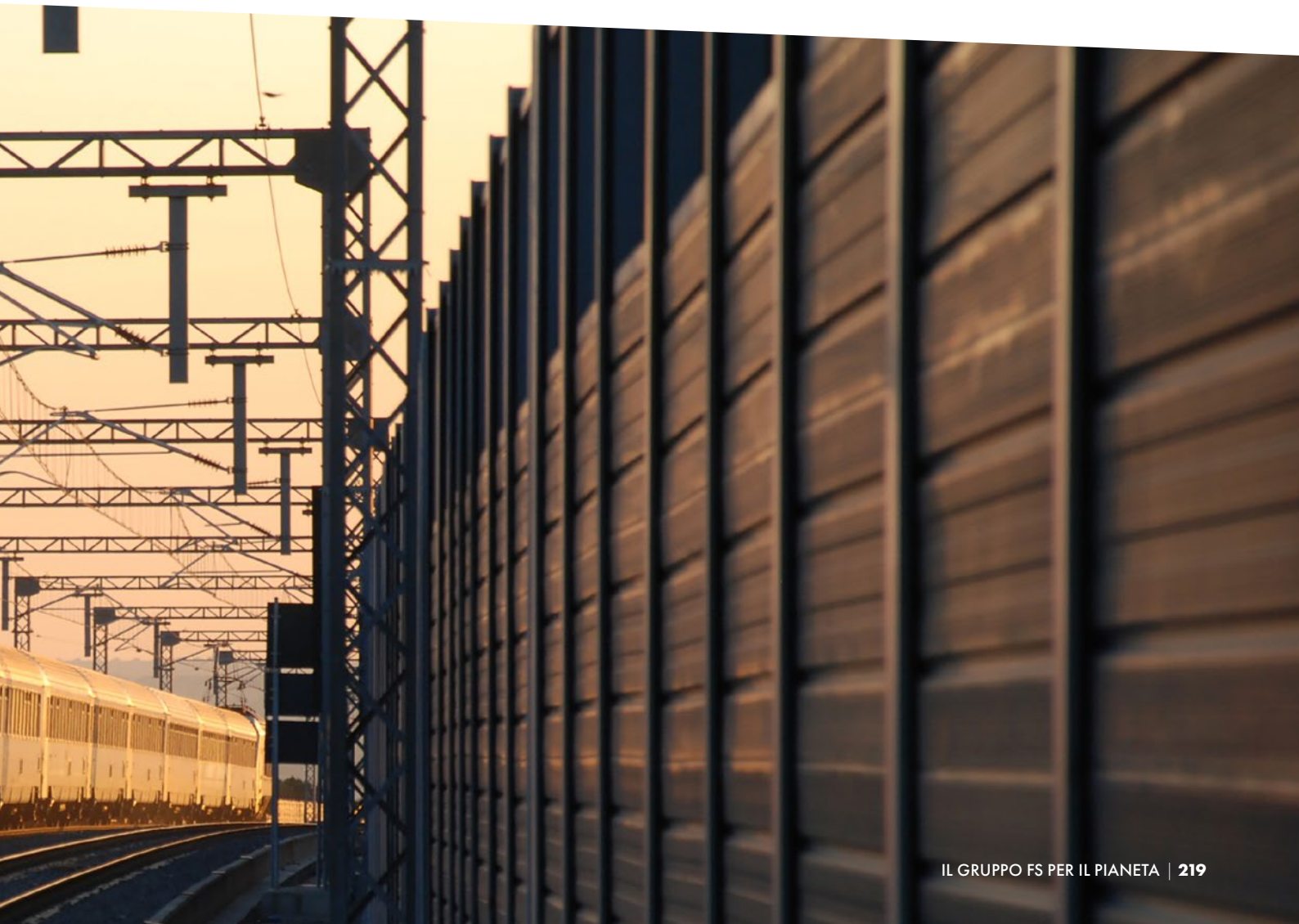




In ambito stradale, l'azione del Gruppo nell'individuare soluzioni che consentano la mitigazione acustica lungo le vie di propagazione sonora, nel rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici, è duplice: non ci si limita alla ricerca di soluzioni sul mercato, in grado di rispondere a requisiti di qualità e sostenibilità, ma si procede anche con la valutazione di soluzioni sempre più innovative, come le barriere integrate multifunzione (fotovoltaiche, di sicurezza, verdi, catalitiche). Con riferimento ai bus, intesi come sorgenti mobili di emissioni, è stato avviato un percorso di rinnovamento del parco veicoli da parte delle società appartenenti al Polo Passeggeri che porterà alla dismissione di quelli vetusti e la sostituzione con veicoli più efficienti e conformi alle norme più stringenti in materia di emissioni acustiche, oltre che di scarico.
Con riferimento sia alle infrastrutture ferroviarie che stradali di nuova realizzazione, sia alle infrastrutture già in esercizio e agli interventi di mitigazione effettuati lungo la via di propagazione, l'impegno del Gruppo ha prodotto i seguenti risultati:

Barriere acustiche realizzate (km)





ALTRI ASPETTI AMBIENTALI

(2-25, 3-3)

(306-1, 306-2, 306-3, 306-4, 306-5)

Gestione del ciclo dei rifiuti

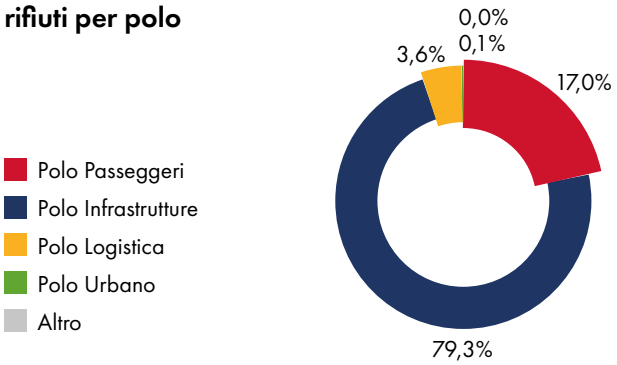
Il Gruppo FS Italiane si adopera per garantire l'adozione di modelli produttivi orientati alla prevenzione e alla riduzione della produzione dei rifiuti, al riuso dei beni e al riciclo dei rifiuti generati dalle proprie attività coinvolgendo lavoratori e clienti, appaltatori e, ove possibile, l'intera catena del valore. La gestione sostenibile degli approvvigionamenti e il continuo miglioramento della gestione del ciclo dei rifiuti rappresentano una priorità del Gruppo; precisi obiettivi recepiti nel Piano Industriale vedono coinvolte tutte le Società del Gruppo. A tal fine, FS Italiane partecipa attivamente all'Alleanza per l'Economia Circolare, un network che riunisce molte realtà industriali italiane, finalizzato alla promozione di un'economia trasformativa che preserva il capitale naturale e coniuga competitività e sostenibilità.

I rifiuti originati dalle Società che operano nei Poli Infrastrutture e Passeggeri rappresentano circa il 96% del totale dei rifiuti prodotti nel 2022 dal Gruppo e sono costituiti prevalentemente da rifiuti speciali provenienti da attività di manutenzione della infrastruttura a rete esistente e dei mezzi e degli impianti che usufruiscono di tale infrastruttura.

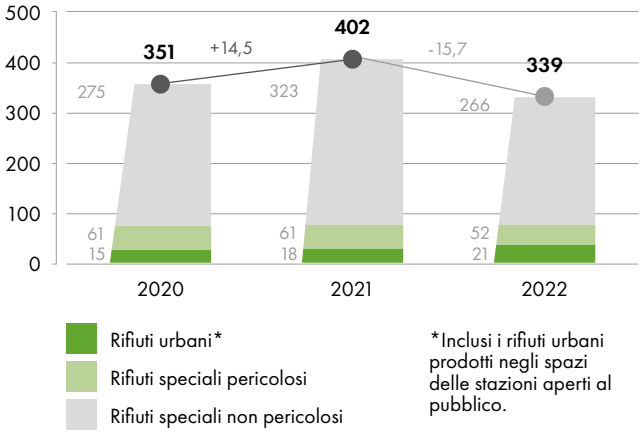
Oltre il 95%
dei rifiuti speciali
inviati a recupero

Le società del Gruppo producono rifiuti speciali e rifiuti urbani, quest'ultimi rappresentano circa il 6% del totale dei rifiuti prodotti e sono raccolti principalmente nelle aree aperte al pubblico frequentate da viaggiatori delle imprese di trasporto e dai fruitori delle stazioni.
Oltre il 95% in peso dei rifiuti speciali prodotti dal Gruppo è stato inviato a recupero, migliorando la performance dell'anno precedente.
La produzione di rifiuti speciali, relativa all'anno 2022, è diminuita complessivamente del 17% circa rispetto a quella del 2021 nonostante, nel corso dell'anno, si sia registrata una progressiva ripresa dei servizi di trasporto erogati a seguito dell'allentamento, e poi della cessazione, delle misure anticontagio introdotte nel periodo dell'emergenza pandemica. Per tal motivo, si registra un trend in crescita dei volumi dei rifiuti urbani raccolti nelle stazioni nell'ultimo triennio.

Produzione rifiuti per polo



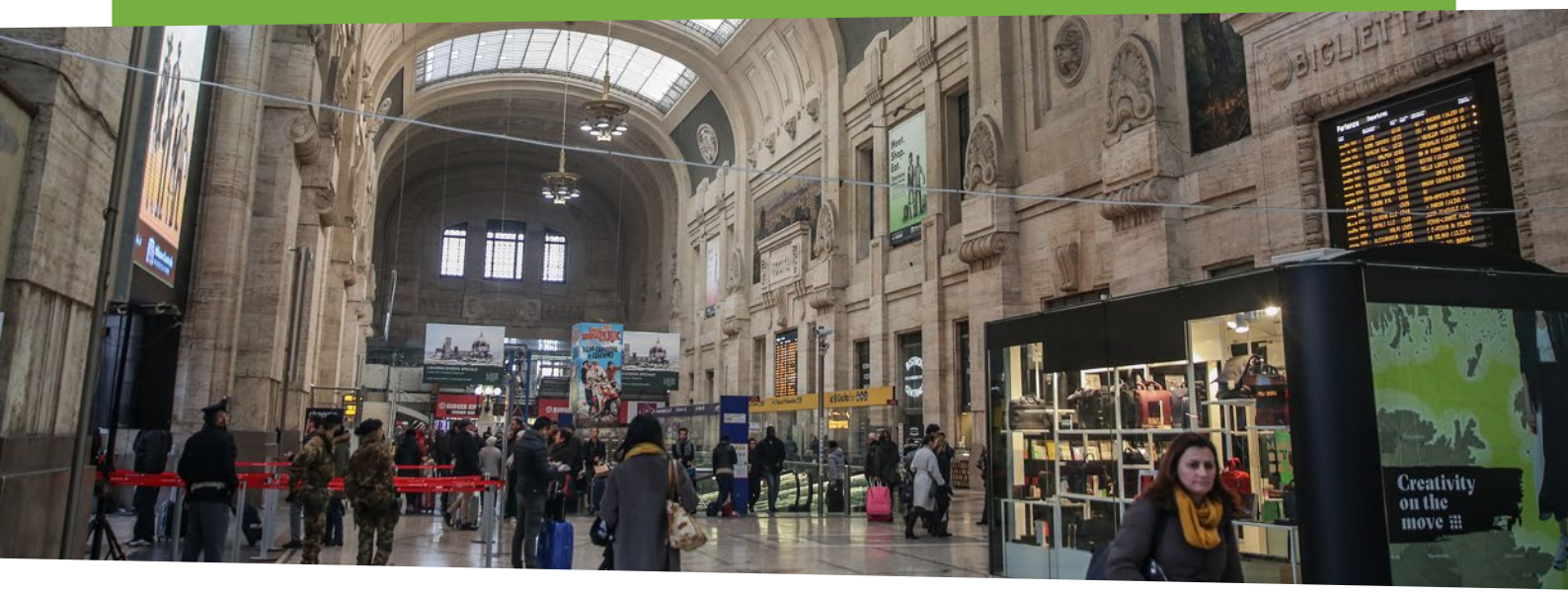
Rifiuti prodotti [migliaia di tonnellate]



*Inclusi i rifiuti urbani prodotti negli spazi delle stazioni aperti al pubblico.

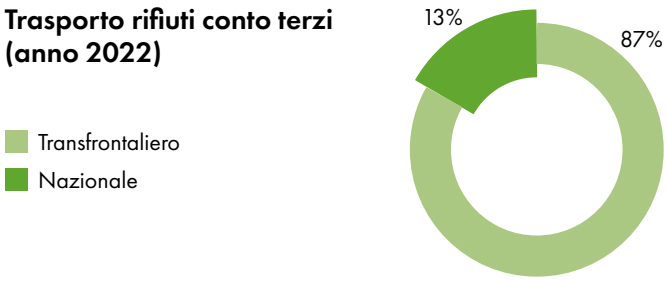
NUOVA VITA PER GLI IMBALLAGGI E I MOZZICONI DI SIGARETTA IN STAZIONE

La Società Grandi Stazioni Rail, controllata da RFI, che gestisce le 14 stazioni più grandi d'Italia, ha sviluppato due importanti progetti per favorire l'adozione di un modello di economia circolare dei rifiuti, coinvolgendo direttamente i clienti e i frequentatori della stazione.
I progetti mirano a incentivare la raccolta differenziata degli imballaggi (in plastica, alluminio e poliaccoppiato) e dei mozziconi di sigaretta. Saranno installati nei complessi immobiliari di stazione gestiti dalla Società, in punti strategici degli accessi e sui marciapiedi di stazione, compattatori incentivanti per la raccolta degli imballaggi e smoking point per la raccolta dei mozziconi.
Il primo progetto contempla l'installazione di 150 Recycling point, costituiti da apparecchiature compattanti dotati di un sistema di incentivazione a premi gestito tramite applicazione mobile. Il progetto vede coinvolti una pluralità di attori quali le imprese esecutrici Dussmann e L'Operosa, i consorzi di filiera CIAL, COMIECO e COREPLA nonché Grandi Stazioni Retail e il Gruppo FS per l'ampliamento dell'offerta premiante mediante il coinvolgimento degli esercizi commerciali ubicati in stazione.
Il secondo progetto mira a raggiungere un triplice scopo: quello di ridurre il fenomeno littering, l'abbandono di rifiuti di piccole dimensioni; quello di evitare che i filtri, non essendo biodegradabili, possano diventare microplastiche pronte a finire nelle reti di raccolta delle acque; quello di favorire la riduzione dell'utilizzo di materie prime, consentendo al materiale presente nei filtri delle sigarette di essere riutilizzato in altri processi produttivi. Saranno installati circa 200 smoking point dotati di speciali contenitori ermetici per la raccolta delle sigarette, allestiti con cartellonistica dedicata al coinvolgimento dell'utente. È previsto l'avvio di una partnership con la società Re-Cig per la raccolta e il riciclo dei residui di sigarette che saranno trasformati in un polimero plastico utilizzato per la produzione di oggetti comuni quali, a titolo esemplificativo, manici di ombrello o montature di occhiali.



Con riferimento, invece, ai rifiuti trasportati per conto terzi dal Gruppo, il Polo Logistica ha movimentato nel corso del 2022 circa 1.190.000 tonnellate di rifiuti nell'ambito del trasporto transfrontaliero e 182.900 tonnellate in ambito nazionale.

Trasporto rifiuti conto terzi (anno 2022)



FS E L'ALLEANZA PER L'ECONOMIA CIRCOLARE

L'Alleanza per l'Economia Circolare è l'iniziativa congiunta di 12 imprese italiane finalizzata a promuovere la circolarità nelle strategie imprenditoriali. L'Alleanza nasce nel 2017 con la firma del Manifesto da parte di imprese del Made in Italy, leader in diversi settori produttivi. L'Alleanza intende guidare un'evoluzione complessiva del contesto produttivo in ottica circolare che valorizzi le peculiarità del Made in Italy, puntando sull'innovazione, favorendo la condivisione di esperienze e buone pratiche e promuovendo un costante confronto con l'intero ecosistema di stakeholder. Le imprese che partecipano all'Alleanza sono interpreti di una economia trasformativa, di un ripensamento innovativo dell'intero ciclo produttivo, di utilizzo delle risorse, dei modelli di business. Nel corso del 2022, l'Alleanza ha realizzato due documenti guida su dichiarazioni e comunicazioni circolari e sul procurement circolare.

Il primo documento ha sviluppato un vademecum per l'implementazione di policy di comunicazione che aderiscano ai principi condivisi dalle imprese dell'Alleanza: il documento include una definizione comune di economia circolare e una serie di principi cardine che le imprese devono considerare nel realizzare dichiarazioni e comunicazioni con carattere di circolarità. Il secondo documento comprende un set di criteri e strumenti volto a includere criteri di circolarità nei processi di procurement, un framework teorico e organizzativo per l'implementazione di processi di acquisto circolari e un questionario comune per il coinvolgimento dei fornitori.
L'incorporazione di tali principi e criteri nelle attività delle imprese dell'Alleanza vuole portare a un'implementazione più coerente del concetto di economia circolare nel contesto di business italiano, e può costituire un esempio anche per piccole e medie imprese che vogliano adottarli.



Gestione delle risorse idriche

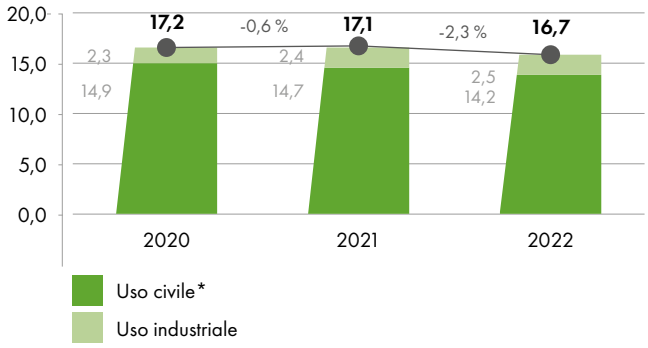
(303-1, 303-2, 303-3, 303-4)

L'uso efficiente delle risorse idriche, il trattamento dei reflui generati e, ove possibile, il loro riutilizzo, la tutela della qualità dell'acqua fornita ai dipendenti e a terzi, i controlli e i monitoraggi programmati sulla rete rappresentano alcune delle principali attività svolte dalle società del Gruppo FS per una corretta gestione delle risorse idriche.
La tipologia dei business caratteristici del Gruppo FS Italiane comporta limitati consumi idrici. Questi sono prevalentemente destinati a uso civile e igienico-sanitario (circa l'85% per servizi degli uffici, dei bagni, delle docce nelle officine, delle mense, delle fontanelle in stazione e al rifornimento dei serbatoi delle toilette a bordo treno) mentre il restante 15%, è dovuto ad attività industriali (pulizia e sanificazione di treni e bus, lavaggio esterno dei veicoli e dei componenti, ecc.).
Frequenti sono le campagne organizzate dalle società del Gruppo per sensibilizzare i viaggiatori, i fornitori e le maestranze a un uso responsabile della risorsa. A tal fine, gli sforzi sono rivolti principalmente alla riduzione dei consumi, l'incremento del riutilizzo della risorsa idrica e a garantire l'efficace raccolta e trattamento dei reflui ai fini della tutela ambientale, con particolare riferimento agli utilizzi industriali. I disciplinari tecnici delle gare di appalto, le cui attività vedono coinvolto l'utilizzo della risorsa idrica in maniera significativa (ad es. la pulizia dei veicoli da trasporto e degli impianti industriali), stanno considerando sempre più la richiesta di proporre innovazioni di natura tecnologica e gestionale e soluzioni mirate a garantire la minimizzazione dei consumi idrici oltre che di quelli energetici e relativi alla produzione di rifiuti.
Per quanto riguarda, invece, la salubrità e qualità dell'acqua fornita ai dipendenti e ai terzi, nell'ambito dei servizi erogati dalle diverse società del Gruppo, questa viene garantita dall'adozione di campagne di monitoraggio e controllo nonché dall'adozione di protocolli manutentivi delle reti e degli impianti di distribuzione.

I dati dell'anno 2022 mostrano un trend complessivo in diminuzione, caratterizzato soprattutto dalla riduzione dell'utilizzo dell'acqua per uso civile. Lo scostamento è imputabile a un miglioramento nella gestione della risorsa e delle reti, grazie anche alla crescente consapevolezza acquisita dagli utilizzatori e dai gestori. L'analisi del dato relativo ai prelievi, inoltre, evidenzia come nel corso dell'ultimo anno il Polo Infrastrutture abbia utilizzato per lo svolgimento delle proprie attività più dell'80% del volume complessivo di acqua prelevata dalle società del Gruppo, seguito dal Polo Passeggeri con circa il 18% di consumo.

16,7 milioni di metri cubi
Consumi idrici diminuiti rispetto al 2021

Prelievi idrici [milioni di mc]



**Include prelievi idrici per uso civile nelle stazioni*

Il crescente consumo delle risorse idriche, legato principalmente al forte sviluppo demografico su scala globale, insieme ai repentini cambiamenti climatici registrati nel corso degli ultimi anni hanno mostrato come la crisi idrica non rappresenti più un elemento di un futuro lontano, bensì una sfida globale urgente da gestire e, soprattutto, da controllare. Per questo motivo, il World Resources Institute ha definito il termine stress idrico, quale risultato di uno studio e classificazione dei territori in base alla relazione tra la disponibilità di acqua rinnovabile e i prelievi idrici. In linea con i principali standard ambientali e sulla base delle indicazioni fornite dal World Resources Institute, è stato introdotto il monitoraggio dei volumi idrici prelevati e scaricati dal Gruppo in aree soggette a stress idrico. Il processo, ad oggi in fase di consolidamento, è stato avviato per la prima volta con la rendicontazione del 2022. Dall'analisi emerge che, a livello di Gruppo, sono 61 i siti operativi collocati in aree soggette a stress idrico. Nello specifico, più dell'80% dei siti in questione appartengono ai poli Passeggeri e Infrastrutture.

L'OFFICINA ONMO DI RFI E IL RICICLO DELL'ACQUA

Fondata nel 1991, la ONMO di Catanzaro (Officina Nazionale Mezzi d'Opera), ad oggi, raduna giovani neoassunti e operai specializzati e tecnici che l'hanno vista nascere.
L'officina svolge attività manutentive sui mezzi d'opera utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria ed è stata individuata come impianto pilota per la progettazione e la realizzazione di un sistema di riutilizzo, per uso industriale, delle acque reflue depurate internamente al sito stesso. A servizio dell'officina, infatti, è presente una platea di lavaggio che opera in maniera discontinua in base alle esigenze produttive: attualmente le acque reflue prodotte



vengono raccolte e inviate in un impianto di trattamento chimico-fisico per essere depurate e poi convogliate nella rete fognaria comunale. Grazie al nuovo progetto una parte delle acque reflue industriali depurate verrà invece recuperata e riutilizzata nelle attività di lavaggio dei mezzi d'opera. Questo sistema di water management consentirà all'Officina di Catanzaro di risparmiare fino all'80% dell'acqua prelevata in un anno e, insieme all'installazione di impianti fotovoltaici e solari termici e all'efficientamento degli impianti di climatizzazione, comporterà un investimento di circa 2 milioni di euro.



RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione sul Rapporto di Sostenibilità

Al Consiglio di Amministrazione della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato ("limited assurance engagement") del Rapporto di Sostenibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche il "Gruppo") relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo denominato "Le attività del Gruppo e la lente della Tassonomia Europea" del Rapporto di Sostenibilità.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il Rapporto di Sostenibilità

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del Rapporto di Sostenibilità in conformità ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), come descritto nella sezione "Introduzione al Report" del Rapporto di Sostenibilità.

Gli Amministratori sono altresì responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un Rapporto di Sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per la definizione degli obiettivi del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1* (*ISQC Italia 1*) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Rapporto di Sostenibilità rispetto a quanto richiesto dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nell'"*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) – Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito anche "ISAE 3000 *Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Rapporto di Sostenibilità non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 *Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sul Rapporto di Sostenibilità si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Rapporto di Sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1 analisi delle ragioni della compresenza della DNF (Dichiarazione di carattere Non Finanziario prevista ai sensi degli artt. 3, 4 e 7 del D.Lgs. 254/2016) e del Rapporto di Sostenibilità e dei profili che differenziano i due documenti;

2 analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nel Rapporto di Sostenibilità, con riferimento alle modalità di analisi e comprensione del contesto di riferimento, identificazione, valutazione e prioritizzazione degli impatti effettivi e potenziali e alla validazione interna delle risultanze del processo;

3 comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel paragrafo "Creazione e distribuzione di valore nel tempo" del Rapporto di Sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nel bilancio consolidato del Gruppo;

4 comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nel Rapporto di Sostenibilità.

   In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e con il personale di Busitalia Veneto S.p.A., Trenitalia S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Qbuzz BV e Netinera Deutschland GmbH e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione del Rapporto di Sostenibilità.

   Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

   - a livello di gruppo,

     a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nel Rapporto di Sostenibilità abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
     b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;

- per le società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Busitalia Veneto S.p.A., Trenitalia S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Qbuzz BV e Netinera Deutschland GmbH, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco ed in modalità remota nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali su base campionaria circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Rapporto di Sostenibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI *Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), come descritto nel paragrafo "Introduzione al Report" del Rapporto di Sostenibilità.

Le nostre conclusioni sul Rapporto di Sostenibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo denominato "Le attività del Gruppo e la lente della Tassonomia Europea" del Rapporto di Sostenibilità.

Roma, 28 aprile 2023

KPMG S.p.A.

Marco Maffei
Socio

Fotografie
© Archivio FS Italiane
© Adobe Stock (009, 025, 034, 037, 053, 055, 056, 061, 062, 066, 067, 075, 079, 080, 224, 225)
© I-Stock (058, 059, 085, 086, 090, 102, 160, 170, 175, 189, 203, 222)

Illustrazioni
Alberto Casagrande

Realizzazione, progetto grafico e stampa
GRAFICANAPPA
PRINTING | PACKAGING | IML
via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)

Edizione maggio 2023

MISTO
Carta | A sostegno della gestione forestale responsabile
FSC® C019770

A cura di
Sostenibilità
rapportodisostenibilita@fsitaliane.it

Coordinamento editoriale e creativo
Communication - Prodotti editoriali

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma