

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ
2023

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Amministratore Delegato

Consiglieri

Nominati dal 26 maggio 2021

Nicoletta Giadrossi

Luigi Ferraris¹

Riccardo Barbieri Hermitte

Pietro Bracco

Alessandra Bucci

Stefano Cuzzilla²

Paola Gina Maria Schwizer³

Tommaso Tanzilli⁴

Collegio sindacale

Presidente

Sindaci effettivi

Sindaci supplenti

Nominati dal 3 maggio 2022

Rosalba Cotroneo

Sergio Duca

Marino Marrazza

Letteria Dinaro

Francesco Tulimieri

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

Piergiorgio Della Ventura⁵

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Marco Fossataro⁶

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

PricewaterhouseCoopers SpA (per il periodo 2023-2031)

¹ Nominato Amministratore Delegato il 3 giugno 2021.

² In carica fino al 18 maggio 2023, data delle dimissioni.

³ Nominata dall'Assemblea degli Azionisti del 6 agosto 2021.

⁴ Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 30 maggio 2023.

⁵ Nominato al posto di Giovanni Coppola, a decorrere dal 1° gennaio 2024, a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/1958.

⁶ Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 27 giugno 2023.

INDICE

INDICE	3
LETTERA AGLI STAKEHOLDER	4
LA SOSTENIBILITÀ IN NUMERI	7
IL GRUPPO FS PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	9
IL NOSTRO MODELLO DI BUSINESS.....	10
IL PIANO INDUSTRIALE.....	15
INVESTIMENTI E PNRR	18
INNOVAZIONE E FINANZA SOSTENIBILE.....	23
TRASPARENZA E RESPONSABILITÀ.....	40
MATERIALITÀ E STAKEHOLDER MANAGEMENT	79
LE NOSTRE PERFORMANCE	86
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI SOSTENIBILI, RESILIENTI E INTEGRATI.....	87
SICUREZZA DEI VIAGGIATORI E DELLE PERSONE.....	116
INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DELLE PERSONE.....	139
DIREZIONE NET ZERO	163
TUTELA AMBIENTALE ED ECONOMIA CIRCOLARE.....	175
SOSTENIBILITÀ NELLA CATENA DI FORNITURA.....	185
SUPPORTO ALLE COMUNITÀ E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO	192
APPENDICE	208
NOTA METODOLOGICA	208
PROCESSO DI MATERIALITÀ – IMPATTI GENERATI.....	211
CONTENT INDEX	215
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	236

LETTERA AGLI STAKEHOLDER (2-22⁷)

Il 2023 è stato caratterizzato da forte instabilità geopolitica, con il perdurare del conflitto in Ucraina e la violenta deflagrazione della crisi israelo-palestinese. Dal punto di vista economico, la morsa dell'inflazione ha schiacciato la crescita post-pandemica e acuito le disuguaglianze. La crisi climatica ha causato problemi in tutto il mondo: solo in Italia sono stati quasi 400 gli eventi estremi, con un bilancio di 31 vittime e danni per miliardi di euro. Da parecchi anni ormai, e negli ultimi quattro ancora di più, si avverte un bisogno urgente di sostenibilità, di garantire a tutti un'esistenza dignitosa senza però impattare sul pianeta, sulle sue risorse e sui suoi ecosistemi.

La sostenibilità è nel DNA del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Lo è da sempre. Il treno, infatti, è la forma più ecologica di trasporto passeggeri: batte auto e aereo grazie alle minori emissioni di gas serra. Prendere il treno per i propri spostamenti, dunque, significa compiere una scelta di cui beneficiano l'ambiente e la comunità: nel 2023 sono stati 45 milioni i passeggeri che hanno viaggiato con l'alta velocità, consentendo un risparmio collettivo di circa un miliardo di euro in termini, principalmente, di minori spese per assistenza sanitaria (considerando il tasso d'incidentalità sulle strade), di minori danni all'ambiente, all'agricoltura, agli immobili e alla biodiversità. Tuttavia, la sostenibilità non si traduce in una meta conquistata, quanto piuttosto in un viaggio che ha bisogno di una pianificazione lungimirante e del superamento di tappe quotidiane. Il Piano industriale orienta il cammino dell'azienda verso uno sviluppo dove le attività di business s'inseriscono nel contesto ambientale senza alterarlo e sono capaci di generare impatti positivi. Innanzitutto, il Piano ha fissato il 2040 come deadline per centrare l'obiettivo di diventare "Net 0", che intende perseguire a partire da un cambio di paradigma nell'approvvigionamento energetico: passare dal consumo all'autoproduzione da fonti di energia rinnovabile. Una svolta importante per un'azienda energivora che consuma più di Comuni come Firenze e Bologna. Sono stati stanziati 1,6 miliardi di euro per autoprodurre, a regime, 2,6 TWh all'anno da fonti rinnovabili e arrivare così a coprire il 40% del fabbisogno di energia elettrica. Tra 10 anni i treni potranno viaggiare sfruttando l'energia solare catturata dai pannelli montati nelle stazioni, negli impianti e in altre superfici del Gruppo. Il 2023 è iniziato proprio con il lancio di un bando europeo, da 130 milioni di euro, per progettare e realizzare i primi venti impianti fotovoltaici. Due mesi dopo è stato inaugurato, nell'Officina manutenzione ciclica locomotive di Foligno, un nuovo impianto fotovoltaico in grado di generare 1.400 MWh, pari al 20% del fabbisogno complessivo dell'impianto, per un risparmio di 800 tonnellate di anidride carbonica all'anno. Fra le attivazioni del 2023 e quelle previste nel primo semestre 2024, il Gruppo supererà i 5,6 MW di fotovoltaico autoprodotta.

Si gettano le basi per l'autonomia energetica e si interviene per l'efficientamento. Al contempo servono attività di monitoraggio e una rendicontazione puntuale della quantità di gas serra rilasciati: nel mese di luglio il Gruppo ha ottenuto la certificazione da parte dell'ente SGS Italia che attesta, in base alla norma ISO 14064-1:2018, la qualità dell'inventario e della metodologia di calcolo delle emissioni di CO₂ equivalente. Questo significa che si sta procedendo in maniera corretta, accurata e trasparente nella raccolta dei dati, nel calcolo e nella rendicontazione delle emissioni di gas climalteranti. Per ancorare ulteriormente a evidenze scientifiche il suo impegno per la mitigazione dei cambiamenti climatici, il Gruppo ha deciso di conformarsi agli standard richiesti da Science Based Targets initiative (SBTi), l'iniziativa di Carbon Disclosure Project, Global Compact Onu, World Resources Institute e World Wide Fund for Nature che spinge il settore privato ad abbattere le emissioni per contenere il riscaldamento globale entro 1,5 °C. Nel luglio 2022 il Gruppo aveva firmato la lettera d'impegno e nel gennaio 2024 è riuscito a ottenere la validazione dei target di decarbonizzazione. Prendendo come anno di riferimento il

⁷⁷ 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).

2019, l'intenzione è di 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 zero emissioni nette nel 2040.

Lo sforzo in direzione di una mobilità più ecologica è dimostrato ulteriormente dal rating assegnato al Gruppo dal Carbon Disclosure Project, l'organizzazione internazionale che aiuta le imprese a misurare e gestire gli impatti ambientali. Nel 2023 CDP ha confermato il punteggio di A-, collocando il Gruppo FS al di sopra della media europea e di quella del settore ferroviario. In generale, nel 2023 tutti i rating di sostenibilità riconoscono a FS una posizione di leadership. Al di là di valutazioni e certificazioni, i nuovi treni su cui le persone salgono tutti i giorni rappresentano il segno tangibile della transizione ecologica in corso: lo scorso giugno è terminata la produzione della prima flotta europea a triplice alimentazione (elettrica, batteria e diesel), che permette di consumare meno carburante e ridurre le emissioni rispetto agli attuali convogli diesel. Il completamento di 20 regionali Blues, commissionati da Trenitalia a Hitachi Rail, costituisce la prima tranche prevista da un accordo quadro che ha messo in campo 1,23 miliardi di euro per un totale di 135 treni. I primi sono arrivati la scorsa estate sui binari di Lazio e Calabria. Nello stesso periodo, sempre in Calabria, ha viaggiato il primo treno alimentato esclusivamente con HVO in purezza, un biocarburante prodotto da materie prime di origine rinnovabile che può contribuire alla riduzione di oltre l'80% delle emissioni di CO₂e. Treni dalle performance ambientali sempre più elevate, ma anche bus ecologici che favoriscono l'intermodalità: in Veneto circolano i primi autobus elettrici di Busitalia, dotati di 10 batterie da 41,8 kWh che consentono un'autonomia di circa 300 chilometri. Anche nell'ambito della logistica, la sostenibilità assume un ruolo centrale nella strategia di sviluppo che stabilisce il rinnovo della flotta con nuovi locomotori elettrici e ibridi nonché terminal e servizi intermodali. Il progetto *Treno pendolare* – nato dalla partnership tra Mercitalia Rail, Logistica Uno e Gruppo Sanpellegrino – aumenta la capacità di trasporto, risponde efficacemente alla crescente esigenza di servizi di lunga percorrenza, riducendo del 85% le emissioni di CO₂ e contribuendo a diminuire la congestione del traffico su strada con la sua capacità di carico che equivale a 30 autoarticolati. Il connubio tra innovazione e logistica ha fatto sì che, a novembre, il *Treno pendolare* portasse a casa il premio *Il logistico dell'anno* di Assologistica. Accanto ai mezzi eco-friendly, il sistema di mobilità targato FS può contare sulla realizzazione di nuove infrastrutture progettate secondo criteri di sostenibilità e sull'ammodernamento di quelle esistenti. Il 2023 ha visto più dell'80% dei progetti del PNRR gestiti da RFI nella fase realizzativa.

La mission di diventare leader di mobilità sostenibile è sostenuta dalla forte presenza internazionale, confermata da grandi numeri: in un anno di attività Iryo, la società controllata da Trenitalia che opera nel settore dell'alta velocità in Spagna, ha registrato oltre cinque milioni di passeggeri, mentre Trenitalia France – attiva dal 2021 – a dicembre del 2023 ha tagliato il traguardo di due milioni di passeggeri. Se il business AV conquista quote importanti oltreconfine, in Italia l'offerta ferroviaria si arricchisce di servizi dedicati al turismo lento: a luglio è nata la società Treni Turistici Italiani che assorbe il comparto dei treni storici e sposa la mission di far scoprire i luoghi del Belpaese, anche quelli fuori dai circuiti classici.

Nel DNA ferroviario non è impresa solo la sostenibilità ambientale, ma anche quella sociale. Come prima realtà industriale italiana, FS è consapevole di avere una responsabilità forte nei confronti del Paese. Responsabilità che deriva altresì dal profondo radicamento territoriale del Gruppo, dalla potenzialità di connettere persone e territori, dalla rilevanza delle stazioni nel tessuto urbano delle grandi città come dei piccoli centri. Proprio attorno alle stazioni ruotano due accordi firmati da FS Italiane, Federfarma e Federazione Italiana Medici di Medicina Generale, che rientrano nel più ampio progetto volto a trasformare gli scali ferroviari in luoghi polifunzionali per il benessere, la salute e l'aggregazione sociale. Lo sviluppo sostenibile per le comunità locali caratterizza anche il progetto *Rigenerazione futuro*, una call for ideas lanciata in Calabria e in Sicilia dall'associazione Civita, in collaborazione con la piattaforma di crowdfunding Produzioni dal Basso e realizzata con il contributo economico del Gruppo FS. Un'occasione preziosa per individuare e sostenere idee innovative coinvolgendo attivamente le realtà locali del terzo settore: sono stati selezionati progetti sulla salvaguardia del patrimonio culturale dei borghi

in via di spopolamento; sull'educazione dei ragazzi ai principi della legalità; sull'inclusione e il contrasto ai pregiudizi; sulla valorizzazione delle tradizioni e degli antichi mestieri.

Se *Rigenerazione futuro* mira a creare nuove opportunità nel Meridione, *Mi riscatto per il futuro* vuole offrire una seconda chance attraverso il lavoro. Un protocollo d'intesa tra il Gruppo FS e il Ministero della Giustizia ha permesso a cinque detenuti, provenienti dalla Casa di Reclusione di Milano Opera, di seguire un percorso formativo e ottenere successivamente un contratto a tempo determinato per lavorare in stazione per Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia. La forte valenza sociale del progetto è valsa al Gruppo i premi *Robert F. Kennedy Human Rights Italia 2023* e *Impact Award*. Le stazioni, quindi, possono diventare punti di riferimento per ricominciare, come accade anche negli Help Center che offrono sostegno a persone in stato di fragilità che gravitano attorno agli scali ferroviari. Nel 2022⁸ sono stati oltre 583mila gli interventi effettuati, con la presa in carico di più di 19mila persone che hanno trovato supporto per necessità alimentari, richieste d'alloggio, orientamento al lavoro. La fruttuosa sinergia tra FS, l'Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni Italiane (che gestisce la rete degli Help Center) e le istituzioni locali, è stata valorizzata e potenziata grazie all'innovativa collaborazione con la startup Ridaje: da una challenge lanciata nel 2022 da FS Open Innovation è nato successivamente un percorso formativo dedicato a persone con disagio sociale che hanno avuto la possibilità di studiare e diventare giardinieri nelle aree urbane di Roma.

A novembre, l'amministratore delegato di FS Luigi Ferraris ha firmato il *Manifesto Imprese per le persone e la società*, un'iniziativa dell'UN Global Compact Network Italia che prevede la promozione di pratiche aziendali che contribuiscano al benessere di lavoratori, consumatori e comunità. Il manifesto cristallizza l'approccio già esistente costruito attorno alle persone, alle loro esigenze, aspettative e specificità. FS si impegna così a: rispettare i diritti umani e del lavoro; promuovere il benessere dei lavoratori; diffondere pratiche che contrastino le disuguaglianze; supportare azioni a beneficio della collettività; rendicontare in maniera trasparente i propri impatti sociali. La dimensione sociale della sostenibilità trova spazio anche nella gestione del capitale umano, che mira alla valorizzazione individuale e allo sviluppo continuo. Nel 2023 il Gruppo FS figura nella classifica annuale Top Companies di LinkedIn che elenca le 25 aziende capaci di favorire maggiormente la crescita professionale in Italia. Anche nella fase di recruitment FS si distingue per le modalità efficaci con cui s'interfaccia con i candidati, come evidenzia la classifica stilata dalla società Potential Park che analizza le dinamiche di employer branding e come le aziende vengono percepite da chi cerca lavoro. Proprio a fine 2023 è stata pubblicata la policy di Gruppo che descrive il nuovo sistema di talent management. Quest'ultimo poggia sull'apprendimento continuo, sulla responsabilità dei manager che sono chiamati a favorire lo sviluppo delle competenze, sulla proattività delle persone che vengono coinvolte direttamente nella costruzione del proprio know-how e nel potenziamento della performance quotidiana. Il nuovo approccio allo sviluppo di talenti si affianca al proseguimento delle azioni di valorizzazione della diversità, come i percorsi di alternanza scuola-lavoro di persone con neurodiversità, costruiti e attivati per restituire un'esperienza formativa ai ragazzi e arricchire l'azienda. Il Gruppo figura tra i primi 10 brand più inclusivi in Italia nella classifica Diversity Brand Index 2024 che analizza l'impegno delle aziende sul fronte Diversity&Inclusion. Le politiche per l'inclusione e le pari opportunità si riflettono nella presenza femminile che nel 2023 continua a crescere e raggiunge il 21%. Il Rapporto di sostenibilità 2023 racconta un'azienda nella quale la sostenibilità è nella natura stessa del business, ma si adopera perché questa caratteristica intrinseca diventi un impulso costante al miglioramento. E che da questo possano trarre beneficio quante più persone possibili.

⁸ Stante l'eterogeneità dei soggetti che gestiscono gli Help Center, il dato relativo al 2023 sarà reso disponibile dall'ONDS a circa sei mesi dalla chiusura del periodo osservato.

LA SOSTENIBILITÀ IN NUMERI (2-6, 2-7)



I risultati della gestione

Dati economici

Risultato Netto	mldn €	100
Valore economico direttamente generato	mldn €	15.047
Valore economico distribuito	mldn €	13.074
Investimenti tecnici ⁹	mldn €	16.423

Dati traffico passeggeri e merci

Traffico su ferro - viaggiatori		
viaggiatori-km	mld	46
treni-km ¹⁰	mldn	318
Traffico su ferro - merci		
tonnellate-km	mld	21,3
treni-km	mldn	43,9
Traffico su gomma - viaggiatori		
viaggiatori-km	mld	1,8
veicoli-km	mldn	157,5



Il Gruppo FS per il Pianeta

Energia ed emissioni

Energia - Consumi di energia finale all'interno del Gruppo	mldn GJ	28,5
Emissioni - Emissioni di gas a effetto serra	mldn tCO ₂ e	2,2

Acquisti responsabili

Gare aggiudicate	mldn €	26,5
in cui sono stati inclusi criteri di sostenibilità	%	88

⁹ Gli Investimenti tecnici ricomprendono, rispetto al dato degli investimenti contabili consolidati (pari a 12.590 milioni di euro), anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di Anas SpA e FSE SpA (per circa 3,2 miliardi di euro) e, per la differenza, gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (es.: TELT, BBT, etc); per approfondimenti riguardo l'applicazione del principio contabile IFRIC 12 si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2023 del Gruppo FS.

¹⁰ Media e lunga percorrenza e regionale.



Il Gruppo FS per le persone

Qualità del servizio - puntualità

Trasporto passeggeri su ferro		
Servizi a mercato (Freccie)	fascia 0-10 min	75%
Servizi universali (IC Giorno e IC Notte)	fascia 0-15 min	85%
Servizio regionale	fascia 0-5 min	92%
Trasporto passeggeri su gomma		
Servizio urbano	fascia 0-5 min	98%
Servizio extraurbano	fascia 0-15 min	98,8%

Customer satisfaction (Italia)

Trasporto passeggeri su ferro (viaggio nel complesso)		
Trasporto media e lunga percorrenza	% soddisfatti	98,7%
Trasporto regionale	% soddisfatti	91,9%

Infrastruttura

Qualità della stazione nel complesso	% soddisfatti	98,3%
--------------------------------------	---------------	-------

Promozione della sicurezza

Investimenti in sicurezza

Infrastruttura	mld €	4,8
Trasporto	mln €	533

Le nostre persone e il loro valore

Totale personale	n	92.446
donne	%	21
uomini	%	79
Formazione	mgI gg/uomo	968

Relazioni con la comunità

Il riuso del patrimonio

Superficie comodati d'uso	mq	188.353
Superficie Help center e centri di accoglienza	mq	12.603

La Fondazione FS Italiane

Valore del patrimonio	mln €	10,6
Valore per le comunità locali (periodo 2014-2023)	mln €	59,7

IL GRUPPO FS PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (2-25, 3-3)

Passato il periodo della crisi pandemica (il 5 maggio 2023 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato la fine dell'emergenza sanitaria da Covid-19) i fattori esogeni di forte influenza sulle dinamiche della mobilità non si sono esauriti. L'invasione russa in Ucraina e il prolungarsi del conflitto bellico che ne è conseguito, infatti, hanno determinato contraccolpi rilevanti in Europa sui costi energetici, sulla spirale inflattiva e sui consumi delle famiglie, con impatti pronunciati nel settore dei trasporti. In aggiunta, superata l'ondata speculativa sui prezzi dell'energia, il nuovo conflitto seguito all'attacco terroristico contro Israele potrebbe, secondo molti analisti, innescare nuove spirali di aumento dei costi energetici a livello globale.

I dati dell'Osservatorio "Audimob"¹¹ di Isfort, stimano per il primo semestre del 2023 una riduzione del volume di spostamenti complessivi della popolazione italiana (tra i 14 e gli 85 anni), registrando un assestamento dei flussi di domanda, a un livello più basso rispetto alla soglia pre-Covid (**-8,7% tra il 2019 e il primo semestre 2023; -6,4% tra il 2019 e il 2022**). I dati dell'Osservatorio sulle tendenze della mobilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), per il **traffico stradale** extraurbano, mostrano livelli di domanda che hanno pressoché recuperato e in parte superato i valori del 2019. Nel quarto trimestre 2023, infatti, la circolazione veicolare nella rete Anas ha registrato un leggero incremento (+1%) rispetto allo stesso periodo del 2022, mentre nella rete autostradale è aumentata del +7%. Nel confronto annuale con i dati 2019 i flussi della rete Anas risultano inferiori ancora del 5%, mentre su quella autostradale si registra un incremento del 2%. Il **trasporto collettivo**¹² continua il percorso di graduale recupero dopo il crollo subito nel 2020 (dimezzamento della quota modale), ma il 7,4% raggiunto nel 2022, o anche il 7,6% del primo semestre del 2023, sono ancora molto lontani dai livelli pre-Covid (10,8% nel 2019). La quota complessiva di **spostamenti a basso impatto**, ovvero effettuati a piedi, in bicicletta/micromobilità o con i mezzi pubblici, è sceso nel 2022 sotto la soglia del 30%, perdendo oltre 5 punti rispetto al dato del 2019. Si passa dal 31,3% del primo semestre 2022 al 30,5% del primo semestre 2023.

Come evidenziato dal rapporto Audimob, in riferimento al monitoraggio delle **scelte modali**, il quadro evolutivo che si va consolidando nel post-Covid è problematico, in quanto la mobilità dolce e "leggera" (piedi, bici, micromobilità) non è riuscita a decollare dopo gli inneschi positivi attivati durante la pandemia, complice un'evidente timidezza delle politiche pubbliche locali nel rafforzare gli strumenti di dissuasione della circolazione motorizzata e nell'incentivare le soluzioni di trasporto ecologiche attraverso infrastrutture e regole dedicate. **Il trasporto pubblico** a sua volta non è riuscito a recuperare, se non in misura parziale, le proprie quote di mercato, complice la disaffezione legata alla cattiva pubblicità sul contagio del virus e complice certo anche una strutturale debolezza in alcuni territori nella qualità dei servizi, nella capillarità dell'offerta, nella rete delle infrastrutture dedicate per il trasporto rapido (binari urbani, corsie riservate, sistemi di Bus Rapid Transit e così via) e nello sviluppo diffuso di innovazioni digitali per una maggiore flessibilità dei servizi stessi. L'automobile ha proseguito nell'ultimo anno il trend di crescita, partendo peraltro da una posizione di mercato dominante, e arriva a soddisfare i due terzi di tutti gli spostamenti nel 2022, quasi quattro punti in più rispetto al 2019; anche nel primo semestre del 2023 si registra un incremento di share rispetto al primo semestre del 2022. 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), dai fondi del PNRR e dalla 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.

¹¹ Rapporto sulla mobilità degli italiani realizzato dall'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i trasporti (Isfort) con il supporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), 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).

¹² Spostamenti realizzati in modo prevalente in taxi (come passeggero), autobus/pullman, metropolitana/tram/metropolitana leggera, treno, nave/traghetto.

IL NOSTRO MODELLO DI BUSINESS (2-1, 2-6)

Il modello di business adottato intende valorizzare i diversi capitali (finanziario, fisico, umano e relazionale, intellettuale e organizzativo, naturale)¹³ 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 le Persone

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

...per il Pianeta

Tutelare gli **equilibri naturali** attraverso un modello di **sviluppo sostenibile**

La Vision del Gruppo

Diventare l'azienda che abilita un sistema di infrastrutture resilienti, mobilità sostenibile e logistica integrata

¹³ Secondo il framework dell'IIRC – International Integrated Reporting Council.

INPUT

Capitale finanziario

insieme delle risorse necessarie per finanziare le attività:

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

Capitale fisico

insieme dei beni materiali necessari per erogare servizi di qualità:

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

Capitale umano e relazionale

insieme delle competenze, capacità ed esperienze delle nostre persone e insieme delle relazioni instaurate con gli stakeholder

Capitale intellettuale e organizzativo

insieme degli asset immateriali che contribuiscono alla creazione di valore:

- brevetti, diritti, ecc.
- marchi
- procedure organizzative
- sistemi IT

Capitale naturale

insieme delle risorse naturali gestite (rinnovabili e non):

- energia
- suolo
- acqua
- materiali

SOSTENIBILITÀ



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



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



- progettazione nuove infrastrutture
- gestione, monitoraggio e manutenzione dell'infrastruttura (ferroviarie/stradale) e altri asset (stazioni/officine) e delle flotte (treni/autobus/navi)
- definizione di servizi di trasporto intermodali
- erogazione di servizi di trasporto passeggeri e merci (servizi a mercato¹ e servizi universali²)
- monitoraggio e investimenti in sicurezza del viaggio

CENTRALITÀ DELLE PERSONE

- energy management
- sistemi di gestione ambientale



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

QUALITÀ DEL SERVIZIO

INNOVAZIONE

RISULTATI



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

IMPATTI

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



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)

Poli e aree geografiche

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 partecipate¹⁴.

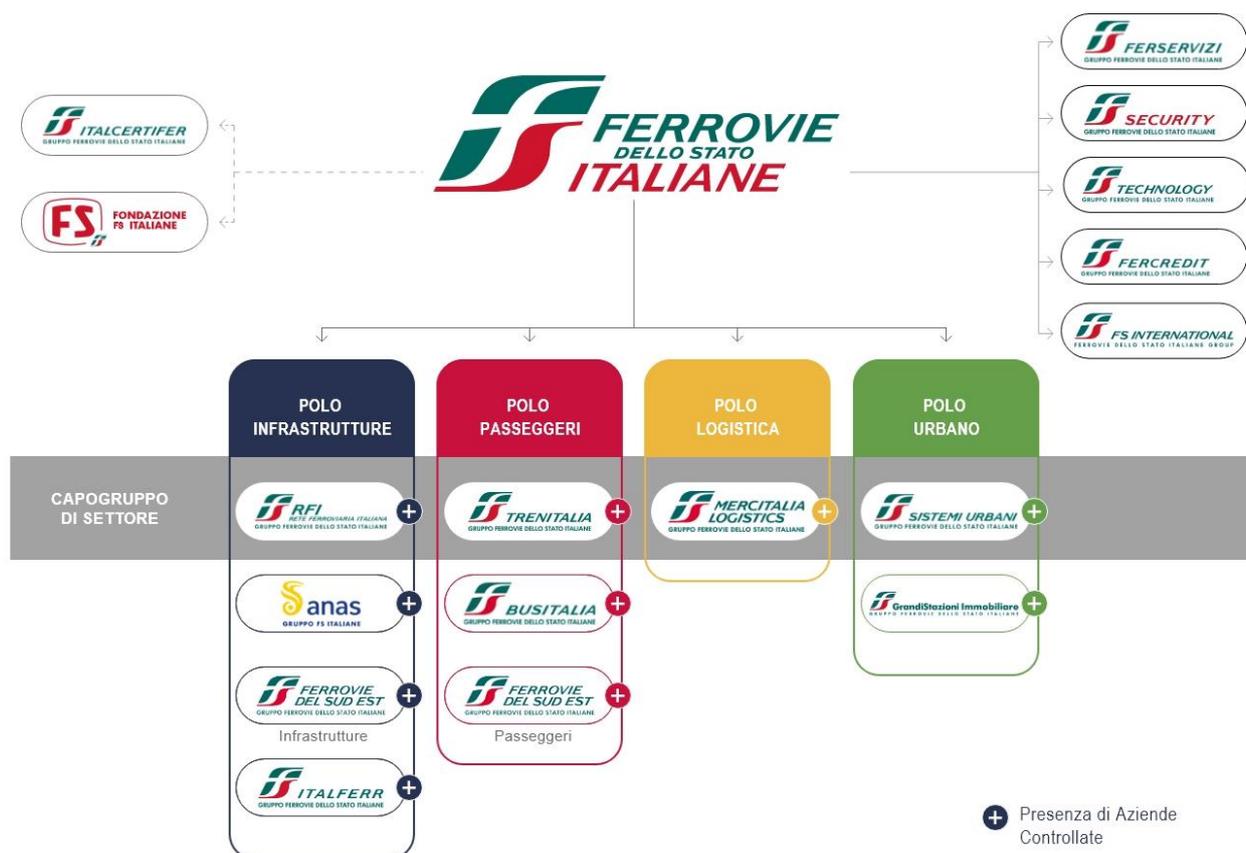
Il contesto di riferimento e le significative tendenze in atto a livello internazionale, richiedono una forte discontinuità e la definizione di una strategia a dieci anni, che consenta di guardare alle nuove opere nel loro intero ciclo, dalla progettazione alla realizzazione.

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 decennale 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.



¹⁴ La mappa dei settori e delle partecipazioni di Ferrovie dello Stato Italiane è aggiornata a febbraio 2023. In figura sono rappresentate le società controllate direttamente dalla Capogruppo e consolidate con il metodo integrale, nonché FS SpA stessa.



POLO INFRASTRUTTURE

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 trasporto metropolitano e stradale, nella progettazione di porti e stazioni, in Italia e all'estero.



POLO PASSEGGERI

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 Freccie.

Le altre società del Polo Passeggeri sono:

Busitalia – Sita Nord, impegnata con le sue partecipate¹⁵ 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 LOGISTISCA

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.

¹⁵ 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.

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 seconda 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; TerAlp (Terminal AlpTransit), specializzata nella realizzazione di infrastrutture terminalistiche all'avanguardia.



POLO URBANO

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 FS Park (già Metropark), che gestisce 75 aree di parcheggi nelle principali stazioni ferroviarie, e GS Immobiliare.

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.

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.



IL PIANO INDUSTRIALE (2-22)

Il **Piano Industriale** decennale accelera l'impegno a servizio del Paese per realizzare un **ecosistema di mobilità sostenibile e logistica integrata** che possa contare su infrastrutture interconnesse e resilienti.

Il Piano muove dalla sfida posta dall'**Agenda 2030 dell'Onu per lo Sviluppo Sostenibile**, passando per il Regolamento (UE) 2020/852 Tassonomia, fino e oltre i Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza (PNRR) e le normative correlate e, avvertendo le urgenze poste da crisi economica e situazione geopolitica in evoluzione, si pone nell'ottica di dare un contributo sostanziale alla promozione di un modello di sviluppo inclusivo, resiliente e sostenibile.

La struttura del Piano si articola nelle seguenti **quattro aree prioritarie**, a cui sono legati obiettivi specifici, su cui il Gruppo **vuole indirizzare il proprio impegno strategico**.

Aree prioritarie:



Livelli di ambizione:

A queste sfide corrispondono diverse aree di intervento, su cui il Gruppo fonda il proprio impegno nel contribuire a 13 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, che intercettano anche molte delle missioni del PNRR:

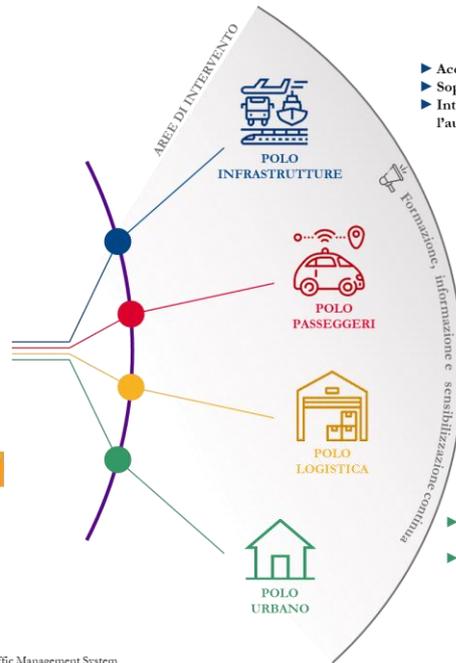


* Emissioni evitate - Differenza emissiva Trasporto Gruppo FS vs Trasporto su gomma, calcolata confrontando le emissioni derivanti dall'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivi del Gruppo FS per il trasporto passeggeri su ferro e su gomma e per il trasporto merci su ferro, rispetto alle emissioni stimate simulando l'utilizzo di auto private e veicoli commerciali pesanti

SALUTE E SICUREZZA

Infortuni mortali sul lavoro dei dipendenti tendenti a zero negli ultimi tre anni di Piano (2030, 2031, 2032)

Leader in Europa per la sicurezza del viaggio



- ▶ Accelerazione installazione ERTMS* sull'intera rete
- ▶ Soppressione/protezione di tutti i passaggi a livello
- ▶ 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

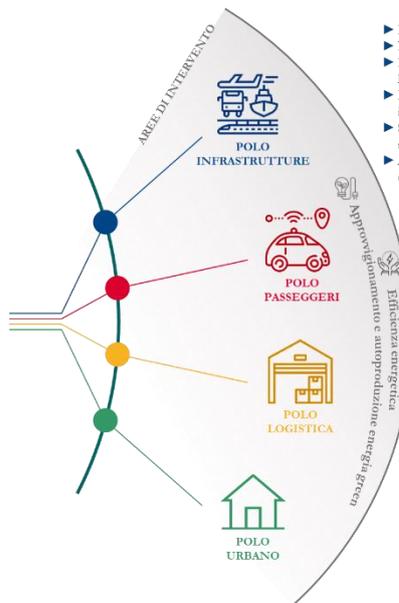
CAMBIAMENTO CLIMATICO

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

-50% di emissioni di CO₂ (scope 1 e 2) entro il 2030 (baseline 2019)

-30% di emissioni di CO₂ (scope 3) entro il 2030 (baseline 2019)

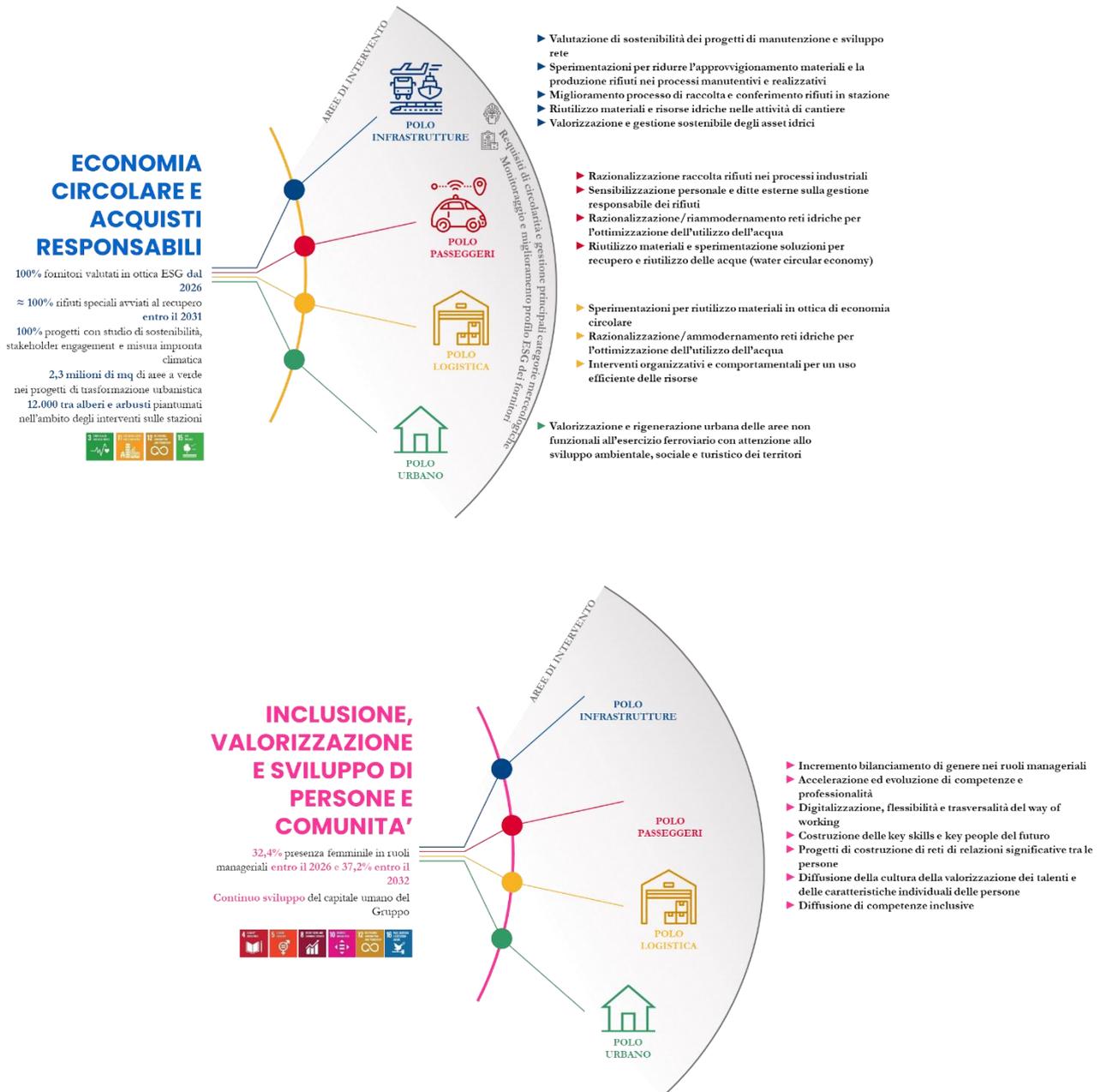
Oltre 50 mln di tonnellate di CO₂ evitate in dieci anni grazie a ferrovia e bus (circa il 50% dovuto all'incremento del traffico su ferro rispetto al 2021)



- ▶ Estensione della rete AV mediante la realizzazione di nuove linee
- ▶ Elettificazione della rete
- ▶ Realizzazione di interventi per la resilienza dell'infrastruttura e l'adattamento al cambiamento climatico
- ▶ Estensione connettività attraverso integrazione rete ferroviaria con altre infrastrutture e centri urbani
- ▶ Sviluppo/potenziamento collegamenti tra ferrovia e altre modalità per servizi sempre più integrati
- ▶ Accelerazione percorso di digitalizzazione e connettività delle strade («Smart Road»)

- ▶ 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

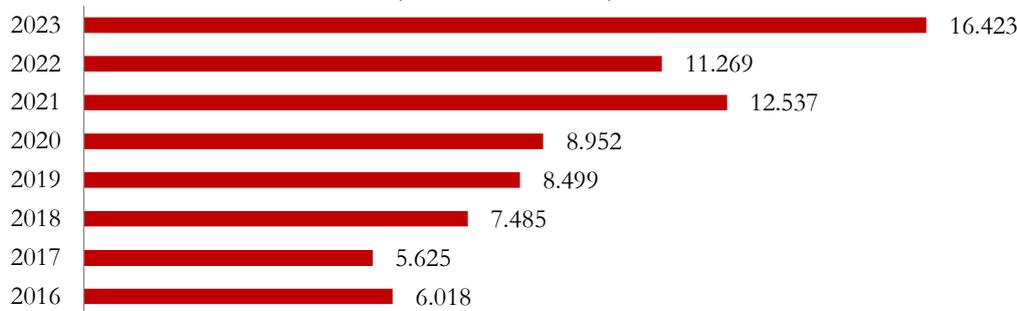


Alla base della strategia del Gruppo per contribuire a un progresso sostenibile ci sarà sempre l'**attenzione verso i clienti**, offrendo servizi di mobilità multimodale sempre più di qualità e promuovendo modalità di spostamento collettive e condivise. FS, pertanto, continuerà a misurare il proprio impegno e migliorare le performance di sostenibilità del Gruppo, considerando il confronto con gli stakeholder un'importante opportunità di crescita. Ad **accelerare** 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. Infine, al centro di questo disegno ci saranno le **persone**, con le loro esigenze, aspettative e specificità, a cui saranno dedicati programmi per la diffusione di una cultura dell'inclusione, del rispetto delle diversità e dell'equità, la valorizzazione della propria unicità e il continuo sviluppo delle competenze.

INVESTIMENTI E PNRR (203-1, 203-2)

In un contesto economico condizionato dagli effetti negativi del pesante aumento dei prezzi dell'energia elettrica e delle materie prime, il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni di sviluppo degli investimenti, continuando ad attestarsi tra i principali investitori in Italia e sostenendo lo sviluppo e il rinnovo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica.

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



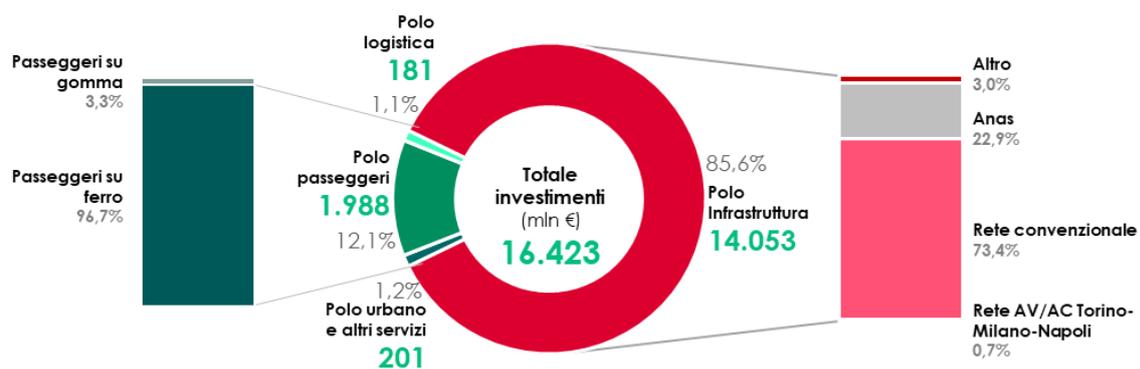
*Dal 2019 comprendono gli anticipi contrattuali alle imprese fornitrici corrisposti da RFI e Anas.

Gli investimenti tecnici¹⁶ realizzati dal Gruppo FS nel corso del 2023 sono pari a 16.423 milioni di euro (+46% rispetto al 2022); escludendo la dinamica delle anticipazioni contrattuali, pari a 3.071 milioni di euro per il 2023 e 418 milioni di euro per il 2022, il Gruppo ha registrato un incremento della spesa per investimenti del 23%, rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2022.

Si evidenzia che le attività di investimento del Gruppo FS sono concentrate per il 99% sul territorio nazionale mentre il restante 1% è relativo a società che operano all'estero.

Di seguito una analisi degli investimenti per polo.

Investimenti per poli (mln €)

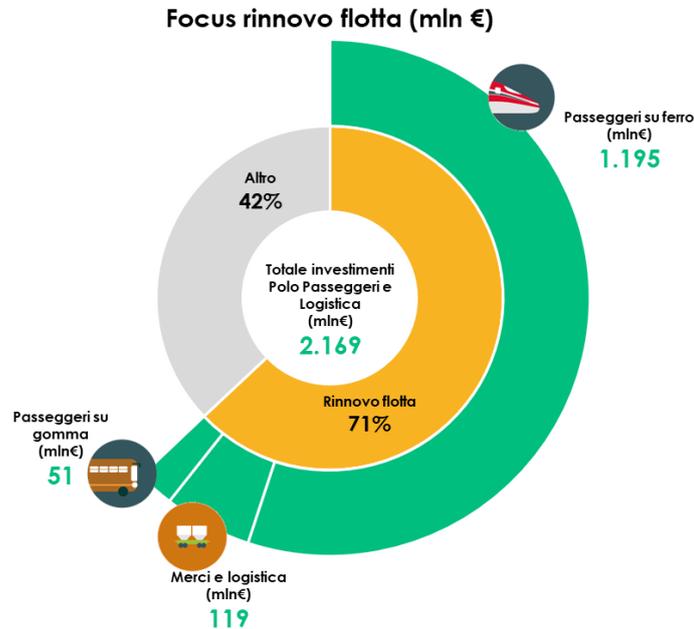


Nel Polo Infrastruttura circa il 34% degli investimenti è stato destinato a sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza (di questi, 529 milioni di euro sono relativi a interventi in tecnologie d'avanguardia sulla rete ferroviaria) e circa il 66% è stato dedicato alle nuove opere (stradali e ferroviarie).

¹⁶ 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).

Per quanto riguarda il Polo Passeggeri, si segnala che circa il 63% (1.246 mln di euro) degli investimenti è stato destinato al rinnovo della flotta¹⁷, interessando sia il trasporto su ferro, sia quello su gomma.

Nel Polo Logistica al rinnovo della flotta² è stato dedicato il 65% degli investimenti.



Nel 2023 il Gruppo FS, nell'ambito del più ampio settore di Ricerca e Sviluppo, ha realizzato investimenti in Sviluppo per 18,6 milioni di euro¹⁸ dei quali il 75% circa in Tecnologie per la sicurezza della circolazione, il 15% per la Diagnostica innovativa e la restante parte, pari al 10%, è dedicata a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi nonché alla difesa di ambiente e territorio.

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 EU¹⁹ 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).

In data 7 agosto 2023 l'Italia ha presentato alla Commissione Europea il PNRR modificato, che include anche il Capitolo REPowerEU, istituito con l'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2023/435 in ottemperanza alla procedura di revisione dei Piani nazionali di ripresa e resilienza delineata dall'articolo 21 del Regolamento (UE) 2021/241, al fine di tenere conto di «circostanze oggettive» idonee a pregiudicare la realizzazione di alcune Riforme o Investimenti per come originariamente configurati. A seguito del parere positivo della Commissione europea, il Consiglio ha approvato la revisione del PNRR

¹⁷ Per il trasporto su ferro di passeggeri e merci, il rinnovo include sia l'acquisto sia il revamping del materiale rotabile.

¹⁸ Tali investimenti rientrano negli investimenti del settore infrastruttura.

¹⁹ Noto in Italia come Recovery Fund o "Fondo per la ripresa".

italiano in data 8 dicembre 2023, le cui risorse aumentano da 191,6 miliardi di euro a 194,4 miliardi di euro.

La rivisitazione del PNRR ha coinvolto da un lato la rivisitazione delle linee di investimento in termini di importi e progetti, dall'altro l'inserimento di una nuova missione, ossia la missione 7 relativa al REPowerEU.

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 - **26,39** miliardi di euro dei fondi, di cui 24,8 miliardi di euro (94%²⁰) complessivi (al netto degli impatti della rimodulazione dei traguardi) assegnati a RFI, in dettaglio:

- 24,29 miliardi di euro inerenti alla 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 miliardi di euro nella Missione 2 *Rivoluzione, verde e transizione ecologica* Componente 2;
- 0,24 miliardi di euro nella Missione 5 *Inclusione e Coesione* Componente 2 e Componente 3.

I valori riportati non tengono conto della rimodulazione del Piano in corso di recepimento attraverso la prevista emissione dei decreti di ripartizione dei fondi del Ministero delle Finanze alle amministrazioni beneficiarie.

La rimodulazione del perimetro degli interventi ricomprende le seguenti principali variazioni:

- a. stralcio dei seguenti progetti:
 - o nella Misura 1.1 Collegamenti verso sud:
 - su linea Napoli-Bari stralcio dei lotti Orsara-Bovino, Canello-Napoli e Canello-Frasso;
 - su linea Palermo-Catania stralcio dei lotti 3 Caltanissetta Xirbi-Lercara, 4a Enna-Caltanissetta Xirbi e 6 Bicocca-Catenanuova;
 - o nella Misura 1.2 Collegamenti verso nord: stralcio del progetto Circonvallazione di Trento;
 - o nella Misura 1.3 Diagonali: stralcio del progetto Roma Pescara.
- b. nella Misura 1.4 ERTMS rimodulazione dei km complessivi da 3.400 km a 2.785 km.
- c. nella Misura 1.8 Stazioni al Sud rimodulazione degli interventi previsti.

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 CO₂ 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 –

²⁰ Il restante 6% (1,56 miliardi di euro) è assegnato ad altre società di Gruppo (ANAS, FSE e Fondazione FS, ecc).

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.

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.



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.

PNRR		Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030					
Missione	Componente						
M3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile	C1: Investimenti sulla rete ferroviaria	8 LAVORO DECENTO E ECONOMIA GIUSTA	9 IMPRESA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	10 RIDURRE LE DISUGLIANZE	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI	13 LUTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO

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 (cd. 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.

Per maggiori informazioni riguardo i progetti e i benefici commerciali dei principali investimenti che RFI, grazie alle risorse stanziare nell'ambito del PNRR, metterà in campo nel prossimo quinquennio 2023-2027, si rimanda al [Piano Commerciale RFI](#).



Polo Infrastrutture del Gruppo FS: 43,5 miliardi di investimenti per le opere strategiche del Paese

Nel 2023 l'83% delle opere ferroviarie inserite nel PNRR si trovano tra la fase di progettazione esecutiva e la cantierizzazione. Circa 43,5 miliardi sono gli euro stanziati, fra cantieri avviati e quelli in corso di avvio, dal Polo infrastrutture del Gruppo FS: un maxi-cantiere - presieduto da Rete Ferroviaria Italiana, Anas e Ferrovie del Sud Est - diffuso nelle varie regioni italiane, per trasformare la mobilità di persone e merci del Paese nell'ottica di un trasporto sempre più integrato e sostenibile.

INNOVAZIONE E FINANZA SOSTENIBILE

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.

Il Piano Industriale decennale conferma 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.

Nel corso del 2023, il Gruppo si è concentrato nell'elaborazione di un modello strategico per l'innovazione, dotato di strumenti che semplifichino le modalità di relazione fattiva e le interlocuzioni con entità esterne, promuovendo nuovi strumenti di collaborazione, quali: **contratti semplificati**, pensati per sperimentazioni con realtà innovative; **albo delle startup**, la cui iscrizione è gratuita e on line; **consultazioni tecniche**, il cui obiettivo è ridurre i tempi del confronto (**tecnico**) con imprese, università, enti e organizzazioni; **Accordo Quadro di Gruppo per l'innovazione**, che consente alle società controllate di ridurre i tempi di ingaggio e contrattualizzazione e **application form**, che permette alle startup una **candidatura spontanea** arricchita da dettagli ed elementi di verifica che permettono di effettuare una valutazione preliminare.

A quanto sopra citato si aggiunge un ulteriore strumento, introdotto sempre nell'ultimo anno, destinato alla tutela della proprietà intellettuale, il **centro di competenze sulla proprietà intellettuale**, che consente di creare uno spazio nel quale condividere esperienze e competenze, tutelando gli interessi economici e di business delle aziende attraverso opportuni meccanismi di negoziazione dei diritti di sfruttamento.

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. Nel corso del 2023, sono state avviate attività di

scouting dei bandi afferenti al programma Horizon Europe attraverso un percorso di selezione guidato dalle opportunità di finanziamento. Sono emersi oltre venti bandi di interesse, provenienti dai cluster quattro e cinque di Horizon Europe, afferenti alle aree mobility, digital, industry, energy e climate change, condivisi a livello internazionale con le associazioni di settore quali UIC (International union of railways) e ERRAC (The European Rail Research Advisory Council) con l'obiettivo di costruire i consorzi di progetto nel corso del 2024.

In relazione al partenariato pubblico-privato **Europe's Rail**, a cui il Gruppo partecipa come membro fondatore, nel 2023 è stato lanciato il progetto **MaDe4Rail** dedicato a soluzioni innovative per la levitazione magnetica e pneumatica applicata all'infrastruttura ferroviaria. Il progetto, nel quale RFI svolge il ruolo di coordinatore del Consorzio Europeo, ha durata di 12 mesi e budget di 2,56 milioni di euro, di cui 1,5 milioni cofinanziati dalla Commissione Europea, e vedrà la partecipazione di 16 partner europei, tra i quali operatori ferroviari, società di ingegneria, sviluppatori tecnologici, università e centri di ricerca, provenienti da otto Paesi europei.

Oltre alle attività svolte con associazioni di settore e istituzioni europee, il Gruppo è attivo sul fronte dell'interazione con i principali player dell'ecosistema dell'innovazione quali Incubatori e Acceleratori di startup, Advisor, Osservatori e Centri di Ricerca.

Nel 2023 sono state numerose le iniziative di Open Innovation: 7 Challenge; 12 POC (Proof of Concept); 1 POV (Proof of Value); 7 Accelerazioni; 2 scouting verticali.

In particolare, le Challenge hanno affrontato il tema del miglioramento della sicurezza e salvaguardia della salute dei lavoratori (Safety 2023), il tema della mobilità sostenibile, smart e integrata (Officine Mezzogiorno 2023), l'ottimizzazione delle operation (OPT4RAIL 2023) o la ricerca di nuove soluzioni in grado di risolvere problematiche di interesse collettivo (Digithon 2023, Open Italy 2023 e BYI Lazio Innova 2023). In relazione alla **sostenibilità sociale** e, in particolare al tema del reinserimento sociale, si è focalizzata la Challenge "**Tutte le strade partono da Roma**", volta a individuare **progetti innovativi** su cinque ambiti di applicazione: ampliare modalità d'inserimento sociale, migliorare fruibilità di spazi e servizi, sviluppare piani di sensibilizzazione, integrare sostenibilità ambientale e sociale e arricchire l'offerta sulla modalità di accoglienza. A rispondere alla chiamata sono state **27 tra startup e PMI innovative**, ognuna con la propria idea e con una proposta di soluzione innovativa. 14 sono risultate le startup selezionate come finaliste di cui otto selezionate come vincitrici, tra cui:

- **Ridaje**: si occupa del reintegro dei senza fissa dimora e delle persone fragili attraverso un corso professionale in giardinaggio urbano per la riqualifica di aree verdi pubbliche. In particolare, sono state individuate 12 persone in stato di fragilità tra gli ospiti dell'Help Center di Roma Termini e formate per diventare operatori del verde;
- **MineCrime**: mette a punto un algoritmo proprietario tramite il quale riesce a raccogliere e sistematizzare i dati sugli illeciti urbani e iniziative del sociale all'interno di un database proprietario e georeferenziato. Questo permette di fornire un osservatorio digitale per identificare nello spazio situazioni di pericolo e/o di necessità su cui poter intervenire.

I Proof of Concept si sono incentrati su differenti ambiti, quali: soluzione *hands free* di **check-in/out** per accesso rapido ai mezzi di trasporto; monitoraggio dei **difetti nelle infrastrutture di interesse**, attraverso l'analisi delle immagini; monitoraggio **allertamento degli allagamenti** con elaborazione continua di mappe del pericolo; misurazione della **customer satisfaction** sui processi e servizi aziendali, con il supporto di AI e data analytics; **web listening**; estrazione **dati previsionali climatici**, utile alla progettazione; monitoraggio dei **flussi in movimento** e potenziamento della **office automation**.

I percorsi di Accelerazione compiuti hanno riguardato: **software basati sull'AI** per assicurare la sicurezza nelle aree industriali grazie all'uso di analisi video e rilevamento immagine; rilevamento del **corretto utilizzo dei DPI** da parte dei lavoratori lungo le diverse aree di un cantiere ferroviario attraverso l'implementazione di software di computer vision (AI); **prodotti di rilevamento visivo intelligenti**,

alimentati da Computer Vision e apprendimento automatico per supportare gli operatori nel gestire meglio i rischi e nell'implementare sicurezza e benessere delle persone utilizzando i più alti standard di privacy ed etica; applicazioni di AI che rendono le **telecamere CCTV intelligenti ed efficienti**; **social network** per favorire l'incontro e l'organizzazione di viaggi e gite fuoriporta.

Il 2023 è stato caratterizzato anche da un nuovo approccio strategico per la gestione degli **Innovation Hub**, che prevede, l'evoluzione dal concetto di "Hub fisico" a quello di "Hub virtuale", inteso come contenitore di servizi erogati dai centri per l'innovazione, a supporto delle società del Gruppo FS.

L'"Innovation Hub Virtuale", sarà supportato mediante una nuova Piattaforma Web, in fase di realizzazione: un'interfaccia che faciliti la comunicazione, la connessione e la collaborazione e che rappresenti un unico punto di contatto con l'obiettivo di creare un canale permeabile e permettere di agire all'avanguardia della capacità di sperimentazione tra le società del Gruppo e gli Ecosistemi Esterni.

Sul fronte delle iniziative interne, nel 2023 si è conclusa la terza edizione di **"Innovate"**, il programma di corporate entrepreneurship di Gruppo che ha visto i colleghi e le colleghe, per la prima volta anche delle controllate internazionali, chiamati a proporre idee sulle seguenti tematiche:

- **connettività, automazione e Internet of Things;**
- **energia, combustibili e nuovi materiali;**
- **customer experience.**

Al termine della fase di Idea Generation, **oltre 500 colleghi** del Gruppo FS hanno contribuito a presentare **216 idee**, di cui **dieci** hanno avuto accesso a Bootcamp dedicato, la prima delle due fasi di project selection che ha individuato i **cinque** progetti da sviluppare attraverso il programma di accelerazione, al termine del quale selezionare il progetto vincitore.

Le idee vincitrici sono state ex aequo:

- **Chamaleon Bus:** soluzione che consente di modificare real time l'aspetto esterno di un autobus durante la giornata o in base al percorso eseguito al fine di ottimizzare i processi di fleet management nell'area olandese di Utrecht, Groningen - Drenthe e DAV;
- **Musa:** soluzione per una nuova modalità di ricerca e organizzazione del viaggio che consente al cliente di ottenere soluzioni personalizzate, senza la necessità di inserire una meta di destinazione, ma combinando, attraverso strumenti di intelligenza artificiale e marketing automation, alcuni parametri scelti dal cliente con l'offerta di trasporto su gomma e rotaia del Polo Passeggeri.

Per maggiori informazioni su tutte le iniziative di innovazione del Gruppo FS, si rimanda alla pagina dedicata [Innovation Initiatives](#).

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 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.

Al fine di favorire la coerenza e la trasparenza nelle pratiche finanziarie sostenibili e finanziare progetti con impatti positivi sulla sostenibilità ambientale e sociale, nel 2017 Ferrovie dello Stato Italiane ha sviluppato un **Green Bond Framework** (aggiornato nel 2019 e nel 2022) in linea con i Green Bond Principles emanati dall'International Capital Market Association (ICMA) e allineato con la Tassonomia Europea.

Per implementare e mantenere il Green Bond Framework, il 27 marzo 2018 è stato creato il **Green Bond Working Committee**. Questo comitato ha il compito di gestire e aggiornare il Framework, concentrandosi in particolare sull'individuazione e la valutazione dei progetti idonei a beneficiare dei finanziamenti. Ciò avviene attraverso il dialogo con le parti coinvolte nell'analisi dei progetti verdi eleggibili e nell'attuazione delle procedure di rendicontazione e gestione dei proventi delle emissioni.

A conferma dell'importanza degli strumenti di finanza sostenibile, dal 2017 a dicembre 2023, il Gruppo ha emesso **nove green bond per un totale di 5,55 miliardi di euro** (compresi tre green bond sottoscritti dalla Banca europea per gli Investimenti (BEI) tra il 2021 e il 2023 per un importo totale di 1,05 miliardi di euro), mantenendo il ruolo di primo emittente corporate italiano di *Green Bond*.

Dalla prima emissione, nel 2017, è stato avviato un percorso che ha l'obiettivo di integrare le decisioni di finanziamento con criteri ESG (Environmental, Social, Governance), 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.

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), che 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 CO₂ 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 CO₂ 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"²¹ è pari al 64% mentre il "Green Debt ratio"²² è pari al 51%.

Nel 2023 sono stati emessi tre Green Bond:

- nel mese di maggio è stata conclusa un'operazione dual tranche, con l'emissione di due green bond (il settimo e l'ottavo) per un ammontare complessivo di 1,1 miliardi di euro con proventi destinati sia a Trenitalia sia a RFI per il finanziamento degli Eligible Green Projects previsti dal Green Bond Framework. Tutti gli investimenti finanziati rispondono ai criteri della Tassonomia Europea. La prima tranche (con scadenza a sei anni) è stata collocata per un ammontare di 600 milioni di euro, la seconda (con scadenza a dieci anni) per un ammontare di 500 milioni di euro;
- nel mese di dicembre è stato emesso il nono Green Bond per un valore nominale di 500 milioni di euro, sottoscritto da parte della Banca europea per gli Investimenti (BEI), i cui fondi saranno utilizzati per l'acquisto di 102 nuovi treni elettrici per le regioni italiane di Campania e Lazio, in quanto Eligible Green Projects ammissibili nell'ambito del Green Bond Framework di FS e in linea con la tassonomia dell'UE. La sottoscrizione porta a tre il numero di green bond FS acquistati dalla BEI, per un totale di 1,05 miliardi di euro.

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

²¹ 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).

²² 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).

- un green loan con BBVA nel 2023, per un importo di 100 milioni di euro per il finanziamento degli investimenti di RFI nell'Alta Velocità;
- un green loan (prestito bancario) con Unicredit nel 2020 scaduto a maggio 2023, per l'acquisto di nuovi Frecciargento (treni elettrici) per il trasporto passeggeri, in linea con i criteri della Tassonomia Europea;
- 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 di 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. In vista della scadenza della linea, prevista per giugno 2024, il CdA di FS ne ha deliberato il rinnovo per ulteriori 3 anni.

Di seguito una descrizione degli obiettivi in questione:

OBIETTIVI ESG

Gender gap nelle popolazioni manageriali



Riduzione gender gap attraverso l'incremento di **donne in posizione manageriale**

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 RCF²³:

KPI	Unità di misura	Baseline	Target 2022	Target 2023	Consuntivo 2022	Consuntivo 2023	Status
ESG Rating – Moody's ESG Solutions (già Vigeo Eiris)	score	52	56	60	65	67	✓
Gender gap²⁴	%	27,5	28,4	30	30,95	32,35	✓
Easy station							
Interventi	n.	605	≥870	≥1.000	889	1.007	✓
Percorsi tattili	km	53	≥70	≥80	84,56	98,86	✓
Integrated mobility							
Posti bici	n.	5.050	≥6.000	≥6.500	6.198	6.832	✓

Legenda: Target raggiunto ✓

Come mostra la tabella, il Gruppo porta avanti gli impegni assunti, che sono stati tutti raggiunti anche nel 2023, (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. Nel 2024 è previsto il termine previsto della durata della linea di credito i cui obiettivi, prioritari per FS e per il Paese, sono stati oggetto di monitoraggio e misurazione annuale.

²³ 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".

²⁴ 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 distacchi verso FS Park), Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, FS Technology e Cremonesi Workshop.

Tassonomia dell'Unione Europea

Nella comunicazione dell'8 marzo 2018²⁵, la Commissione Europea ha pubblicato il Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile (di seguito Piano) nell'ambito del quale ha lanciato un'ambiziosa strategia globale sulla finanza sostenibile illustrando le misure che intende adottare per orientare il mercato dei capitali verso un modello di sviluppo sostenibile, inclusivo e in linea con gli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di Parigi sul clima. Uno degli obiettivi fissati nell'ambito del Piano riguarda il riorientamento dei flussi di capitali verso investimenti sostenibili. L'istituzione di un sistema di classificazione unificato per le attività sostenibili rappresenta l'azione più importante e urgente prevista dal Piano in quanto riconosce che tale riorientamento deve fondarsi su una comprensione comune e condivisa del concetto di ecosostenibilità delle attività e degli investimenti. Il Regolamento (UE) 2020/852 (di seguito anche Reg. 852 o Regolamento Tassonomia o Regolamento) rappresenta, in questa visione, il primo passo concreto finalizzato a individuare le attività che possono contribuire in maniera sostanziale agli obiettivi ambientali attraverso la creazione di un linguaggio comune (Tassonomia) utile agli investitori per operare scelte consapevoli nella valutazione di progetti e attività con impatto positivo sul clima e sull'ambiente.

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

Obiettivi ambientali	Riferimenti normativi
1. Mitigazione dei cambiamenti climatici	✓ Regolamento delegato (UE) 2021/2139 – c.d. Climate Delegated Act
2. Adattamento ai cambiamenti climatici	✓ Regolamento delegato (UE) 2021/2178 – c.d. Disclosure Delegated Act
3. Transizione verso una economia circolare	✓ Regolamento delegato (UE) 2022/1214 ²⁶ - c.d. Complementary Climate Delegated Act
4. Uso sostenibile della risorsa idrica	✓ Regolamento delegato (UE) 2023/2485 ²⁷
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	✓ Regolamento delegato (UE) 2023/2486 – c.d. Environmental Delegated Act
6. Protezione della biodiversità	

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

- ✓ **Corporate Affairs/Sostenibilità:** in particolare la **struttura micro Reporting e Controllo Sostenibilità**, collocata nella **struttura macro Modello, Pianificazione e Controllo della Sostenibilità**, coordina le attività all'interno del gruppo di lavoro interfunzionale e agisce come focal point nei confronti delle società del Gruppo;
- ✓ **Administration, Finance & Control/Amministrazione e Bilancio:** in particolare la **struttura macro Relazione sulla Gestione, Accounting Policy e Analisi Partecipate** fornisce supporto per la gestione e interpretazione degli aspetti contabili;
- ✓ **Security & Risk/Climate Risk Resilience:** la struttura fornisce supporto per la gestione e interpretazione degli aspetti tecnici legati ai rischi climatici e, in particolare, alle attività di adattamento ai cambiamenti climatici del Gruppo.

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

²⁵ COM(2018) 97 final.

²⁶ Regolamento che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 per quanto riguarda le attività economiche in taluni settori energetici e il regolamento delegato (UE) 2021/2178 per quanto riguarda la comunicazione al pubblico di informazioni specifiche relative a tali attività economiche.

²⁷ Regolamento che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 fissando i criteri di vaglio tecnico supplementari che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che talune attività economiche contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arrecano un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale.

Gestione e Coordinamento Controllate e dalla relativa struttura micro Bilancio Consolidato.

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

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



Analisi di ammissibilità

L'analisi delle attività ammissibili è stata condotta da ciascuna società del Gruppo FS al fine di verificarne la corrispondenza a una o più delle attività previste dal Regolamento.

In particolare, è stato svolto un **lavoro di screening**, anche attraverso interviste e workshop organizzati dal gruppo di lavoro di FS SpA, **avente ad oggetto il raffronto tra:**

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

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

Attività ammissibili	Polo di business			
Climate Delegated Act				
3. Attività manifatturiere				
3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti				
6. Trasporti				
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri				
6.2. Trasporto ferroviario di merci				
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada				
6.6. Servizi di trasporto di merci su strada				
6.7. Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne				
6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie				
6.11. Trasporto marittimo e costiero di passeggeri				

Attività ammissibili	Polo di business			
Climate Delegated Act				
6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica				
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario				
6.15. Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio				
7. Edilizia e attività immobiliari				
7.2. Ristrutturazione di edifici esistenti				
7.3. Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica				
7.4. Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)				
7.6. Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili				
7.7. Acquisto e proprietà di edifici				
Environmental Delegated Act²⁸				
3. Edilizia e attività immobiliari				
3.4. Manutenzione di strade e autostrade				

Legenda	
	Polo Infrastrutture
	Polo Passeggeri
	Polo Logistica
	Polo Urbano

Analisi di ecosostenibilità

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

- contribuire in modo sostanziale ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali;
- non arrecare danno significativo ad alcuno degli obiettivi ambientali (DNSH - Do No Significant Harm);
- rispettare le garanzie minime di salvaguardia sociali²⁹.

Analisi del contributo sostanziale

Ciascuna società del Gruppo, per ogni attività ammissibile, ha provveduto alla verifica della capacità di **contribuire in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più obiettivi**, mitigazione o adattamento³⁰, 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,

²⁸ Ai sensi dell'art. 5 del Regolamento delegato (UE) 2023/2486, che modifica il Regolamento delegato (UE) 2021/2178, le imprese non finanziarie sono tenute a comunicare esclusivamente la quota delle attività economiche ammissibili e non ammissibili alla tassonomia a norma del c.d. Environmental Delegated Act.

²⁹ OECD Guidelines for Multinational Enterprises, UN Guiding Principles on Business and Human Rights, ILO Fundamental Principles.

³⁰ Per maggiori dettagli riguardo il contributo sostanziale all'obiettivo di adattamento al cambiamento climatico, si rimanda al paragrafo *Azioni di adattamento al cambiamento climatico*.

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).

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

Per la verifica del rispetto del principio *Do No Significant 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, ecc.);
- analisi dei rischi climatici e valutazione della vulnerabilità degli asset;
- valutazioni di impatto ambientale (VIA);
- dichiarazioni ambientali di prodotto (EPD);
- criteri ambientali minimi (CAM) e/o altri criteri di sostenibilità inclusi nelle procedure negoziali e nei contratti;
- procedure per la gestione dei rifiuti;
- misurazione dell'impronta carbonica.

Rispetto delle garanzie minime di salvaguardia

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

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

Criteri minimi³¹

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

³¹ Per maggiori dettagli riguardo le politiche, gli strumenti e le attività attuati dal Gruppo si rimanda al paragrafo *Business integrity*.

Criteria minimi³¹

diffusione della cultura della concorrenza all'interno delle società del Gruppo e tra tutto il personale.

L'analisi complessiva svolta dalle società del Gruppo, con il coordinamento del gruppo di lavoro di FS SpA, ha portato all'identificazione delle seguenti attività ecosostenibili:

Poli di business	Attività tassonomica	Criteri di vaglio tecnico
 Polo Infrastrutture	6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione: l'infrastruttura costruita o gestita è adibita alla mobilità personale o alla ciclogistica: marciapiedi, piste ciclabili e isole pedonali, stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento dell'idrogeno per i dispositivi di mobilità personale ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento, economia circolare, risorsa idrica, inquinamento e biodiversità ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione e all'adattamento: progettazione, costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione di un'infrastruttura ferroviaria elettrificata ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: mitigazione, adattamento, economia circolare, risorsa idrica, inquinamento e biodiversità ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione e all'adattamento: l'infrastruttura è dedicata ai veicoli con emissioni di CO₂ dallo scarico pari a zero: punti di ricarica elettrica ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: mitigazione, adattamento, economia circolare, risorsa idrica, inquinamento e biodiversità ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
 Polo Passeggeri	3.3. Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione: riparazione, manutenzione e riqualificazione di veicoli per il trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane a basse emissioni di carbonio ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento, economia circolare, risorsa idrica, inquinamento e biodiversità ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
	6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione e all'adattamento: i treni elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero o bimodali (ibridi)

Poli di business	Attività tassonomica	Criteri di vaglio tecnico
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: mitigazione, adattamento, economia circolare e inquinamento ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione: servizi di trasporto urbano e suburbano di passeggeri elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero o con motorizzazione EURO VI (fino al 31 dicembre 2025) ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento, economia circolare e inquinamento ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
	6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione: servizi di trasporto merci su strada con veicoli ad emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero, o veicoli classificati come “veicoli pesanti a emissioni zero/ veicoli pesanti a basse emissioni”³² ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento, economia circolare e inquinamento ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
 Polo Logistica	6.2 Trasporto ferroviario di merci	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione: i treni elettrici con emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero o bimodali (ibridi) ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento, economia circolare e inquinamento ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione: l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al transbordo di merci tra le modalità: infrastrutture e sovrastrutture di terminali per il carico, lo scarico e il transbordo di beni ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento, economia circolare, risorsa idrica, inquinamento e biodiversità ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
 Polo Urbano	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione: l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasferimento di passeggeri da altre modalità a quella su ferrovia

³² Ai sensi del Regolamento (UE) 2019/1242.

Poli di business	Attività tassonomica	Criteri di vaglio tecnico
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento, economia circolare, risorsa idrica, inquinamento e biodiversità ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia
	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)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ contributo sostanziale alla mitigazione: installazione, manutenzione o riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici ✓ rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento ✓ rispetto garanzie minime di salvaguardia

Contribuiscono, in via residuale, all'ecosostenibilità delle attività del Gruppo **anche gli interventi di installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili**, classificabili nell'attività 7.6 del Climate Delegated Act.

Le attività legate alla gestione immobiliare degli asset non funzionali all'esercizio ferroviario (es. immobili destinati alla vendita, uffici, edifici, etc.), seppur ammissibili, non superano i criteri di vaglio tecnico definiti dal Regolamento. Le attività svolte dalle altre società del Gruppo, che riguardano ad esempio i servizi trasversali e di natura amministrativa, finanziaria, di security, di certificazione dei sistemi di trasporto e infrastrutturali e di valorizzazione e cura del patrimonio storico, non sono stati considerati ammissibili.

A partire dal 2023, **le attività svolte da Anas e legate alla manutenzione della rete stradale e autostradale sono state considerate ammissibili ai sensi del nuovo Environmental Delegated Act³³** ed è stata avviata l'analisi riguardo i criteri di vaglio tecnico definiti per valutarne l'ecosostenibilità.

Rendicontazione attività ecosostenibili

A seguito delle interviste e dei workshop svolti nella seconda metà del 2023 e sulla base delle linee guida trasmesse dal gruppo di lavoro di FS SpA, le società del Gruppo hanno provveduto alla rendicontazione dei KPI richiesti dal Regolamento attraverso un processo di tipo "bottom-up" articolato nelle seguenti fasi:

- **Data & Document Collection:** questa prima fase si riferisce alla gestione e al monitoraggio centralizzato del processo di raccolta dei dati contabili elaborati dalle società e dei documenti/evidenze utili alla certificazione del rispetto dei criteri di vaglio tecnico previsti dal Regolamento, sia con riferimento al contributo sostanziale ai vari obiettivi ambientali sia con riferimento al criterio del *Do Not Significant Harm (DNSH)*. Nel 2023, **l'attività di collecting** dei dati elaborati dalle società **è stata gestita attraverso l'utilizzo di un nuovo tool** implementato sulla piattaforma informatica di reporting&controllo di sostenibilità di Gruppo (ESGeo);
- **Data Engine & Reporting EU Taxonomy:** questa seconda fase si riferisce al processo finale di disclosure, nel corso del quale si è proceduto alla determinazione e alla rappresentazione dei KPI (Turnover, OpEx e CapEx) a livello di Gruppo. Come già avvenuto per la disclosure 2022, le società del Gruppo hanno dichiarato i valori contabili tramite il **modulo di consolidato HFM (Hyperion Financial Management)**, afferente al sistema Oracle Cloud Enterprise Performance Management (EPM), e sono stati successivamente consolidati dalla Capogruppo.

³³ Ai sensi dell'art. 5 del Regolamento delegato (UE) 2023/2486, che modifica il Regolamento delegato (UE) 2021/2178, le imprese non finanziarie sono tenute a comunicare esclusivamente la quota delle attività economiche ammissibili e non ammissibili alla tassonomia a norma del c.d. Environmental Delegated Act.

Per l'esercizio 2023, il livello di allineamento delle attività economiche del Gruppo FS alla Tassonomia UE, in ragione del loro contributo sostanziale agli obiettivi di mitigazione e adattamento, nel rispetto del principio di non arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali (DNSH) e delle garanzie minime di salvaguardia, è evidenziato di seguito.

Valori in milioni di euro		2023		2022		Variazione	
Turnover KPI	Quota non ammissibile	4.272	28,9%	3.784	27,7%	+488	+1,2 p.p.
	Quota ammissibile	10.532	71,1%	9.880	72,3%	+652	-1,2 p.p.
	<i>di cui ecosostenibile</i>	8.744	59,1%	8.274	60,6%	+470	-1,5 p.p.
	Totale	14.804		13.664		+1.140	+8,3%
OpEx KPI	Quota non ammissibile	3.251	55,7%	2.394	47,6%	+857	+8,1 p.p.
	Quota ammissibile	2.590	44,3%	2.634	52,4%	-44	-8,1 p.p.
	<i>di cui ecosostenibile</i>	2.091	35,8%	2.236	44,5%	-145	-8,7 p.p.
	Totale	5.841		5.028		+813	+16,2%
CapEx KPI	Quota non ammissibile	687	5,5%	295	3,6%	+392	+1,9 p.p.
	Quota ammissibile	11.903	94,5%	7.821	96,4%	+4.082	-1,9 p.p.
	<i>di cui ecosostenibile</i>	10.676	84,8%	6.830	84,2%	+3.846	+0,6 p.p.
	Totale	12.590		8.115		+4.475	+55,2%

Le variazioni percentuali degli indicatori previsti dalla tassonomia evidenziano **un trend complessivamente in linea con la dichiarazione 2022**, con scostamenti inferiori ai 4 p.p. per quanto riguarda il Turnover e i CapEx, e uno scostamento di circa 8 p.p. per gli OpEx.

Analizzando i **valori assoluti**, invece, si registra un **generale aumento per tutti i KPI tassonomici nel 2023**, sia per quanto riguarda i valori di bilancio sia per le relative quote ammissibili ed ecosostenibili (fatta eccezione per gli OpEx ecosostenibili che si riducono di circa 145 milioni di euro).

In particolare, i **CapEx del Gruppo registrano un aumento di circa il 55% rispetto al 2022**, con oltre **3,8 miliardi di euro in più di investimenti green** rispetto al precedente anno; questo dato - da analizzare nel più ampio quadro degli **investimenti ecosostenibili che il Gruppo prevede di attuare nell'arco di Piano industriale**, pari a **oltre l'80%** di tutti gli investimenti previsti **nel prossimo decennio** - conferma l'impegno del Gruppo nell'offrire soluzioni di mobilità green e resilienti, capaci di ridurre le emissioni carboniche del settore dei trasporti, adattandosi al contempo agli eventi estremi causati dal cambiamento climatico.

Di seguito è riportata una analisi relativa ai **valori 2023 per le seguenti tipologie di attività rilevanti:**



trasporto su ferro



infrastruttura ferroviaria



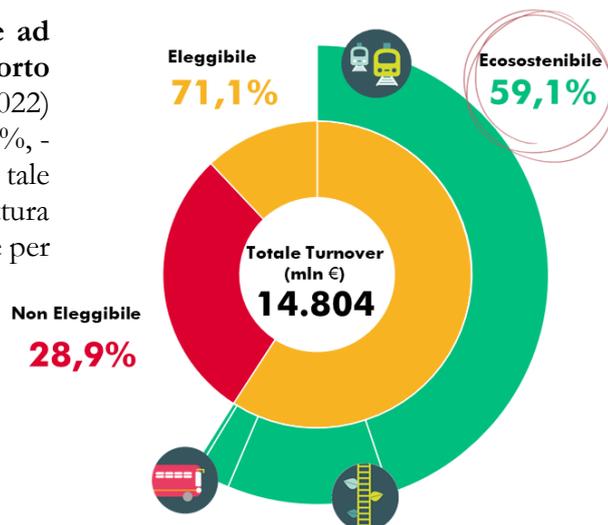
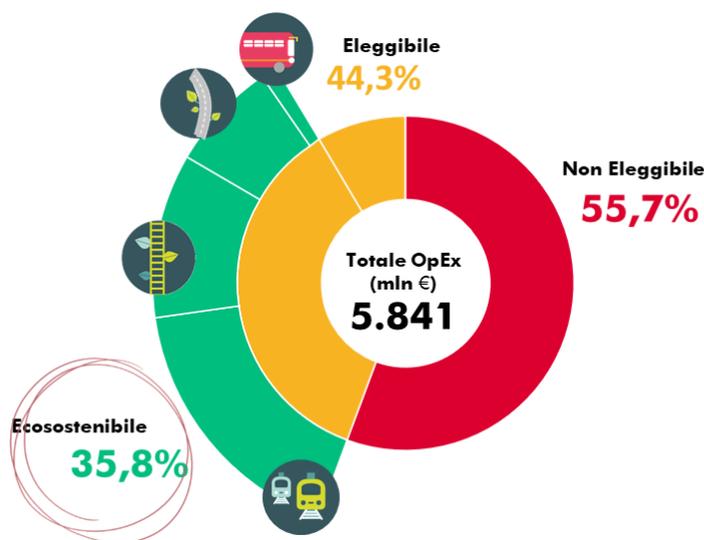
trasporto su gomma



infrastruttura stradale

Nel 2023, circa il 60% dei ricavi del Gruppo è riferibile ad attività ecosostenibili, con le attività relative al trasporto ferroviario, passeggeri e merci, (44,9%, +2 p.p. rispetto al 2022) e le attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria (11,4%, -2,1 p.p. rispetto al 2022) che contribuiscono maggiormente a tale risultato. Il trasporto su gomma pesa circa il 2,4%, 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.

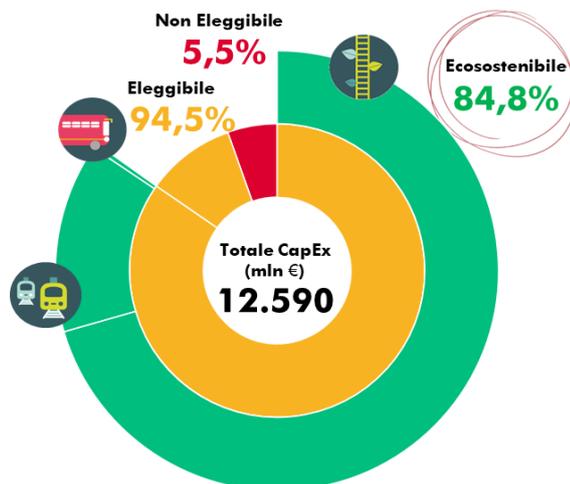


Per quanto riguarda i costi operativi³⁴ definiti dall'allegato I del cd. Atto delegato art. 8, circa il 35,8% è riferibile ad attività ecosostenibili. Le attività relative all'infrastruttura ferroviaria e al trasporto su ferro contribuiscono alla quota ecosostenibile rispettivamente con il 10,6% e il 17,1% (rispetto al 18,7% e 17,4% dello scorso anno), l'infrastruttura stradale pesa circa il 7% (+0,3 p.p. rispetto al 2022), il trasporto su gomma l'1,1% (-0,5 p.p. rispetto al 2022) e, in via residuale, contribuiscono anche le attività immobiliari.

Circa l'84,8% 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 70,5% dei CapEx allineati sono relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria (+3,6 miliardi di euro rispetto al 2022), il 13,9% circa è relativo al trasporto su ferro mentre la restante quota (0,4% 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 12³⁵), la quota di spese in conto capitale ecosostenibile aumenterebbe di circa 408 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.



³⁴ 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.

³⁵ Per approfondimenti riguardo l'applicazione del principio contabile si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2023 del Gruppo FS.

Di seguito è riportata una analisi, per ciascun KPI tassonomico, relativa al contributo che ciascun Polo di business apporta alla quota ecosostenibile di Gruppo³⁶.

Turnover ecosostenibili						Variazione punti
contribuzione su Gruppo (milioni di euro)		2023		2022		percentuali (p.p.)
	Polo Infrastrutture	1.740	11,8%	1.898	13,9%	-2,1
	Polo Passeggeri	6.166	41,6%	5.587	40,9%	+0,7
	Polo Logistica	839	5,7%	789	5,8%	-0,1
	Polo Urbano	≈0	≈0%	0,1	≈0%	-
Totale Gruppo		8.744	59,1%	8.274	60,6%	-1,5

OpEx ecosostenibili						Variazione punti
contribuzione su Gruppo (milioni di euro)		2023		2022		percentuali (p.p.)
	Polo Infrastrutture	1.026	17,6%	1.276	25,4%	-7,8
	Polo Passeggeri	916	15,7%	852	17%	-1,3
	Polo Logistica	149	2,5%	108	2,1%	+0,4
	Polo Urbano	-1 ³⁷	≈0%	0,02	≈0%	-
Totale Gruppo		2.091	35,8%	2.236	44,5%	-8,7

CapEx ecosostenibili						Variazione punti
contribuzione su Gruppo (milioni di euro)		2023		2022		percentuali (p.p.)
	Polo Infrastrutture	8.873	70,5%	5.254	64,7%	+5,7
	Polo Passeggeri	1.718	13,6%	1.472	18,1%	-4,5
	Polo Logistica	83	0,7%	100	1,2%	-0,5
	Polo Urbano	2	≈0%	4	≈0%	-
Totale Gruppo		10.676	84,8%	6.830	84,2%	+0,6

Dall'analisi dei contributi dei Poli di business ai valori consolidati del Gruppo, si registra un importante incremento della quota di CapEx ecosostenibili, sia in termini assoluti sia in termini relativi, dovuto principalmente agli investimenti green attuati sull'infrastruttura ferroviaria elettrificata, da parte del Polo Infrastrutture (+3,6 miliardi di euro rispetto al 2022), e alle campagne di rinnovo delle flotte del Polo passeggeri.

³⁶ Le attività tassonomiche trasversali a più società del Gruppo sono state incluse nel Polo di business più rilevante.

³⁷ Il valore negativo deriva dalle scritture di consolidamento che hanno determinato la capitalizzazione dei costi operativi.

TRASPARENZA E RESPONSABILITÀ' (3-3)

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.

La Corporate governance (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 struttura di corporate governance di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione (CdA) a cui compete la gestione (il CdA di FS SpA è attualmente composto da sette amministratori) e un Collegio Sindacale a cui compete il controllo (il Collegio di FS SpA è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti). L'Assemblea nomina, inoltre, su proposta del Collegio Sindacale, una società di revisione³⁸, con funzioni di revisione legale dei conti. A norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958, alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione: (i) nomina un Amministratore Delegato; (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, su materie delegabili ai sensi di legge; (iii) costituisce comitati, ove necessario, con funzione istruttoria, consultiva o 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 ex articolo 154 bis del Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria (TUF).

Di seguito uno schema rappresentativo della struttura di corporate e governance di FS SpA.

Per ulteriori informazioni si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2023 del Gruppo (cap. Relazione sulla gestione, par. Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari).

³⁸ La revisione legale dei conti, sia della Holding sia delle società controllate, è stata affidata a partire dall'esercizio 2023 a PwC 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 (2023-2031). 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.

Rosalba Cotroneo
Presidente

Sergio Duca
Sindaco effettivo

Nicoletta Giadrossi
Presidente

Collegio Sindacale

Letteria Dinaro
Francesco Tulumieri
Sindaci supplenti

Marino Marrazza
Sindaco effettivo

Pietro Bracco
Consigliere

Tommaso Tanzilli
Consigliere

Alessandra Bucci
Consigliere

Società di revisione



PwC Italy SpA

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria



Piergiorgio Della Ventura
Valentina Papa
Sostituto

Green Bond Working Committee

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, e valuta l'eventuale individuazione di nuovi progetti *eligible* all'interno del vigente GBF.

Etico e Segnalazioni

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 e dei fatti segnalati, fornire supporto per la definizione di iniziative comunicativo/formative in materia etica, esaminare eventuali necessità di modifiche/integrazioni del Codice Etico, coordinarsi e mantenere i flussi informativi con l'OdV e informare periodicamente il CdA.

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 che abbiano un adeguato ritorno in termini di immagine nonché di promozione di prodotti/servizi di FS SpA e/o delle Società del Gruppo richiedenti.

Qualificazione dei Fornitori del Gruppo FS

Valuta i processi di "Qualificazione dei Fornitori" e di "Gestione delle Categorie Merceologiche", rilasciando specifici *nulla osta* secondo le regole e criteri indicati nella Policy "Qualificazione Fornitori". Nell'ambito della "Qualificazione dei Fornitori", emette l'approvazione o il diniego delle proposte delle società del Gruppo sui fornitori. Per la "Gestione delle Categorie Merceologiche", rilascia il *nulla osta* per l'istituzione di nuove categorie merceologiche o sottosistemi.

Controllo, Rischi e Sostenibilità

I componenti di tale Comitato sono: Pietro Bracco (Presidente), Riccardo Barbieri Hermitte e Paola Gina Maria Schwizer. 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.

Sostenibilità

Garantisce l'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie del Gruppo, promuovendo i principi dello sviluppo sostenibile, identifica e aggiorna l'ambizione strategica, approvata dal CdA, gestisce il dialogo con gli stakeholder, analizza la matrice di materialità, formula obiettivi di sostenibilità e valuta iniziative strategiche, monitora le performance e definisce modalità di condivisione dei risultati.

Crisis Management Committee di Gruppo

Assicura la gestione coordinata di gravi crisi derivanti da eventi antropici o naturali con impatti significativi sulle operazioni e la reputazione delle società del Gruppo FS, attiva risorse per garantire la business continuity, il funzionamento delle reti e dei servizi ai clienti, presidia le "criticità rilevanti e incidenti" nell'esercizio ferroviario e gestisce eventuali crisi sulla sicurezza dei lavoratori del Gruppo all'estero (Travel Security).

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



Diversità di età
Numero 6 componenti con età +50
Numero 1 componente con età tra 30-50

Diversità di genere
Numero 3 componenti di genere femminile
Numero 4 componenti di genere maschile

Consiglio di Amministrazione

Assemblea degli azionisti



Organismo di Vigilanza 231***

Maurizio Bortolotto
Presidente
Liliana Cataldi
Désirée Fondaroli



Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Marco Fossataro

Riccardo Barbieri
Hermitte
Consigliere

Paola Gina Maria Schwizer
Consigliere

Governance, Nomine e Remunerazione

I componenti di tale Comitato sono: Tommaso Tanzilli (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: allineamento del sistema di governo societario con normative, Codice di Corporate Governance e best practice, definendo la struttura del Gruppo e valutando l'adeguatezza organizzativa; 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.



Management

Administration, Finance & Control
Human Resources
Corporate Affairs
Communication
Technology, Innovation & Digital
Legal Affairs
International & Group Transformation
Security & Risk
Audit

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, e assicura la sostenibilità economico-patrimoniale e monitora lo stato di avanzamento.

Crisis Management Committee di Gruppo

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.

Comitati consiliari

Altri comitati****

* 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 editore 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.

*** L'Organismo di Vigilanza di FS SpA in carica è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 20 dicembre 2023 per la durata di tre anni. Il precedente Organismo di Vigilanza di FS SpA, rimasto in carica fino alla nomina del nuovo OdV, era composto da tre membri esterni: Prof. Rocco Blaiotta, con ruolo di Presidente, Avv. Maurizio Bortolotto e Avv. Umberto La Commara.

**** Sotto il profilo organizzativo interno l'Amministratore Delegato (AD) di FS SpA si è dotato di altri Comitati con funzioni di indirizzo e di supporto alla propria attività, i cui componenti sono nominati tra i titolari pro tempore di talune funzioni aziendali.

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 Capogruppo di Settore e sulle società di “shared services”;
- le **società Capogruppo 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 Capogruppo di Settore e sono sottoposte alla direzione e coordinamento da parte della Holding;
- le società che fanno parte di ciascun Polo.

Nell'ambito del Modello di Governance, la Holding svolge il **ruolo di direzione e coordinamento** nei confronti delle società Capogruppo 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; comunicazione e immagine.

Nell'ambito del Gruppo sono istituiti i seguenti settori, secondo le articolazioni:

- Polo Infrastrutture (Capogruppo di Settore Rete Ferroviaria Italiana SpA), 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;
- Polo Passeggeri (Capogruppo di Settore Trenitalia SpA), 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;

- Polo Logistica (Capogruppo di Settore Mercitalia Logistics SpA), 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;

- Polo Urbano (Capogruppo di Settore FS Sistemi Urbani Srl), 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 l'ultima fase della catena di approvvigionamento.

Detto assetto si completa inoltre con le società di “shared services” (tra queste, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, FS Security SpA e FS International SpA), quali società non appartenenti a uno dei predetti poli di business e trasversali rispetto a questi ultimi.

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, 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 SpA (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 (DOOr). In particolare:

- l'Amministratore Delegato (AD) di FS SpA sottoscrive per autorizzazione le DOOr relative alle strutture/posizioni a suo primo riporto gerarchico;
- il Presidente di FS SpA sottoscrive per autorizzazione le DOOr relative alla funzione Audit;
- i Responsabili a diretto riporto dell'AD e/o del Presidente congiuntamente con il Responsabile di Human Resources, sottoscrivono per autorizzazione le DOOr 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 2023.

La Governance della sostenibilità (2-24)

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*.

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.

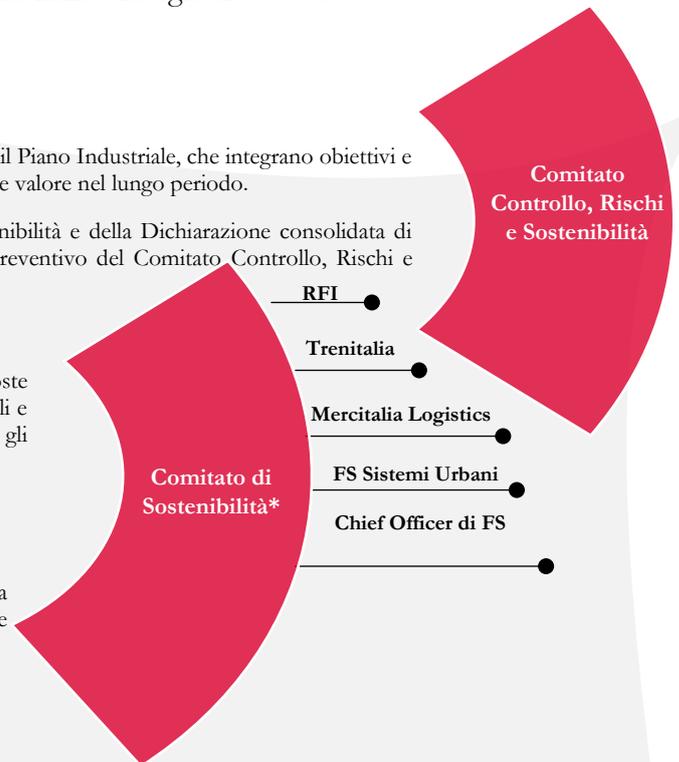
Il Consiglio è responsabile dell'approvazione del Rapporto di Sostenibilità e della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ex D.Lgs. 254/16 (DNF), previo parere preventivo del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità.

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 Corporate Affairs

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**.



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 2023 il percorso di change management attraverso la revisione della famiglia professionale "Sostenibilità"



*La DOr n. 46/AD del 7 novembre 2023 sostituisce la DOr. N. 243/AD del 15 dicembre 2022 in materia di composizione del Comitato di Sostenibilità.

Per rafforzare conoscenza e commitment sul tema della sostenibilità e la sua valenza strategica per il Gruppo FS, promuovendo una crescita della cultura aziendale, prosegue il percorso di induction, lanciato a fine 2022, rivolto ai CdA e al management delle principali società del Gruppo.

Dopo il completamento della Entry Level Session dedicata ai Board - che ha assicurato conoscenza di base sulle principali tematiche ESG e ha visto il coinvolgimento di oltre 20 CdA³⁹, i quali verranno convocati nel corso del 2024 per la seconda sessione Deep Dive - a dicembre 2023 è stato attivato il percorso rivolto alla classe manageriale delle società del Gruppo.

Per favorire una consapevolezza diffusa sull'importanza di modelli sostenibili e condividere gli obiettivi strategici di Gruppo afferenti all'ambito della sostenibilità, sono stati coinvolti a dicembre 2023 oltre 50 dirigenti di I livello, a cui seguiranno, nel corso del 2024, i restanti dirigenti e i Quadri Apicali.

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.

³⁹ A partire da dicembre 2022, hanno partecipato all'Entry Level Session i CdA di Anas, Blufferies, Blujet, Busitalia Campania, Busitalia - Sita Nord, Busitalia Veneto, Fercredit, Ferrovie del Sud-Est, Ferservizi, Fondazione FS, FS SpA, FS Sistemi Urbani, FS Park, FSTechnology, Grandi Stazioni Rail, Italcertifer, Italferr, Infrarail, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting&Terminal, RFI, Terminali Italia e Trenitalia.

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

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.

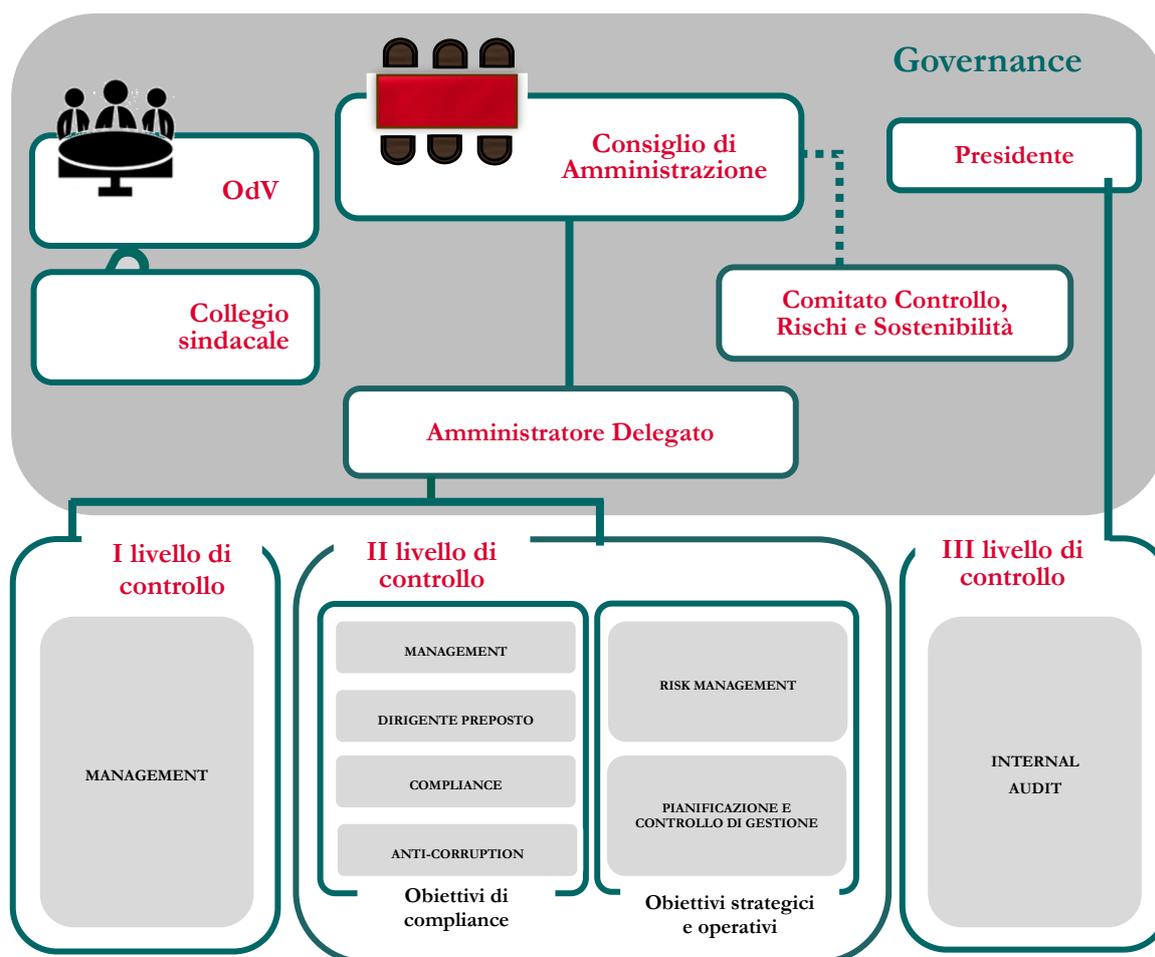
Sistema di controllo interno

Il Sistema di controllo interno e gestione rischi (SCIGR) è dato dall'insieme di strumenti, strutture organizzative, norme e regole aziendali volte a consentire una conduzione dell'impresa sana, sostenibile, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal CdA, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, così come attraverso la strutturazione di adeguati flussi informativi volti a garantire la circolazione delle informazioni.

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 e opera a ogni livello della struttura organizzativa e si esplica nel quadro della gestione corrente.
- **II livello di controllo:** volto a monitorare i principali rischi e l'adeguatezza e l'operatività dei controlli posti a loro presidio. Fornisce, inoltre, supporto al primo livello nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. È svolto da specifiche funzioni quali il Risk Management, la Compliance, l'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.

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 (DP) di FS SpA, istituita su richiesta dell'Azionista MEF a partire dal 2007, è divenuta nel 2013 obbligatoria ex lege, ricadendo, a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese⁴⁰, nell'ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF.

Ricopre attualmente il ruolo di Dirigente Preposto di FS SpA il dott. Marco Fossataro⁴¹, Chief Financial Officer, in carica fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2023.

L'art. 16 dello Statuto di FS SpA prevede che: 1) il CdA nomini il DP, previo parere del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del CdA e non superiore a sei esercizi 2) lo stesso debba possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli Amministratori e che venga scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i Dirigenti che abbiano maturato un'esperienza adeguata all'ampiezza e complessità dell'incarico. I poteri e i mezzi per lo svolgimento dei compiti attribuiti al DP, nonché i flussi e le interrelazioni del DP con gli organi sociali, gli organi e le funzioni di controllo sono formalizzati nel Regolamento delle attività del Dirigente Preposto, approvato dal CdA del 2 agosto 2023.

⁴⁰ A seguito di ciò FS SpA ha assunto la configurazione di Ente di interesse Pubblico (EIP), di cui all'art.16 del D.Lgs. 39/2010, in quanto società "Emittente Strumenti finanziari quotati".

⁴¹ Nominato dal CdA FS del 27 giugno 2023, previo parere favorevole del Collegio Sindacale, in sostituzione del dott. Roberto Mannozi, precedente responsabile *Administration, Planning & Control*.

Al fine di ottenere un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, stante l'ampiezza e complessità del Gruppo FS, il CdA di Holding ha promosso, fin dal principio, la nomina dei DP nelle principali controllate.

I DP risultano nominati nelle seguenti controllate: RFI SpA, Trenitalia SpA, Anas SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Busitalia-Sita Nord Srl, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FS Technology SpA, Ferrovie del Sud Est Srl, FS Sistemi Urbani Srl e Italferr SpA.

Compliance

La struttura organizzativa Compliance assicura la definizione e l'aggiornamento del framework 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. 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 tematica, attraverso leve di gestione unitaria e l'individuazione e implementazione di modalità di integrazione, favorendo lo sviluppo e la valorizzazione di sinergie, promuovendo la massima integrazione e presidiando 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.

Inoltre, la struttura organizzativa Compliance fornisce assistenza e consulenza alle società del Gruppo in materia di compliance; assicura il supporto specialistico, anche in coordinamento con le altre strutture aziendali, per l'implementazione e la gestione dei modelli di controllo interno e dei programmi di compliance relativi all'Anti-Bribery & Corruption Management System e Antitrust; definisce linee guida metodologiche per i Modelli 231 delle società del Gruppo; analizza i profili di compliance di terze parti relativamente a iniziative strategiche di Gruppo (ad esempio, operazioni di M&A con rilevanza strategica, sponsorizzazioni).

Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane

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, in ambito Legal Affairs, la presenza di una struttura Compliance quale Referente Funzionale di Gruppo e di strutture/presidi di Compliance nelle società controllate. 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. In particolare,

- la struttura Compliance di FS definisce il Modello di Compliance di Gruppo, assicurandone l’attuazione a livello di Holding con riferimento al perimetro normativo di intervento che prevede un ruolo di presidio diretto, negli ambiti Business & Trade Compliance e D.Lgs. n. 231/2001, e un ruolo di supporto alle funzioni specialistiche che presidiano gli ambiti Anticorruption, Antitrust, Data Protection e Sostenibilità. Garantisce, inoltre, il supporto specialistico e metodologico alle strutture/presidi di Compliance delle società controllate su temi relativi alla implementazione del Modello di Compliance di Gruppo;
- le strutture/presidi di Compliance delle società controllate del Gruppo recepiscono il Modello di Compliance in funzione delle proprie specificità organizzative e di business, nonché della complessità operativa delle attività, garantendone l’attuazione a livello societario, ciascuna in riferimento al perimetro normativo di competenza e con riferimento alle fasi e attività di propria responsabilità, e assicurando l’applicazione di metodologie coerenti con quelle rappresentate nell’ambito del Modello di Compliance di Gruppo.

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.**

Programma di Compliance Antitrust

Il Gruppo FS Italiane, consapevole del valore della concorrenza (sia a livello europeo sia nazionale) quale elemento determinante e strategico della cultura e della politica aziendale, il cui rispetto costituisce uno dei principi ispiratori del Codice Etico di Gruppo, ha avviato l’aggiornamento dell’esistente Programma di Compliance Antitrust di Gruppo (“Programma”), al fine di renderlo coerente con il nuovo modello di Governance del Gruppo FS Italiane, adottato nel 2022. Il Programma si compone di una serie di regole, standard di comportamento e di attività ed è vincolante per tutte le Società del Gruppo FS Italiane, che sono tenute a declinarli nella rispettiva realtà aziendale, adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia. In particolare, costituiscono parte integrante del Programma il Manuale di Compliance Antitrust e il Codice di Condotta Antitrust, in cui vengono rispettivamente descritti i limiti imposti dalla normativa antitrust nazionale ed europea e declinate in modo semplice e chiaro le principali regole di condotta che ogni dipendente del Gruppo FS Italiane è tenuto ad osservare al fine di garantire il pieno rispetto della disciplina antitrust.

L’attuazione e l’aggiornamento del Programma sono demandati all’Organismo Responsabile – istituito, in ambito Holding, dalla cosiddetta Policy Antitrust del Gruppo FS Italiane e composto dai responsabili delle strutture organizzative Affari Regolatori e Antitrust e Compliance– che provvede a adattarlo nel tempo agli eventuali mutamenti del contesto di riferimento, nonché a sensibilizzare il personale del Gruppo FS Italiane sulle tematiche antitrust, attraverso la predisposizione di appositi seminari formativi.

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.

Il Modello di Governance “Anti-Corruption”, pubblicato il 30 marzo 2023, definisce ruoli e macro-responsabilità della Holding, delle Capogruppo di Settore e delle Sub-Holding/società del Gruppo, nonché il relativo sistema di interrelazioni in materia di anti-corruption. In tale ambito, la funzione Anti-Corruption della Holding, collocata in Security & Risk:

- assicura la definizione di strategie, indirizzi, politiche, linee guida e standard di Gruppo in materia anti-corruption;
- costituisce presidio di conformità per la prevenzione della corruzione, anche attraverso la verifica del soddisfacimento dei requisiti generali del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione, il relativo monitoraggio attuativo ed il reporting agli organi di governance e controllo;
- supporta il Chief Security & Risk Officer nel presidio centralizzato della Famiglia Professionale “Anti-Corruption”.

Risk Management

Nell’ambito del SCIGR, la struttura organizzativa Risk Management, collocata in ambito Security & Risk di FS SpA, assicura l’indirizzo e il coordinamento delle relative attività svolte dalle società del Gruppo, attraverso la definizione di strategie e politiche, di cui garantisce anche il monitoraggio, il controllo attuativo e il reporting agli organi di governance e controllo aziendali e agli stakeholders interni, con particolare riferimento al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità.

Le strutture organizzative Risk Management societarie attuano le strategie, gli indirizzi e le politiche definiti dalla Holding, assicurando il presidio dei rischi della società di appartenenza. Le strutture delle Capogruppo di Settore, inoltre, coordinano e verificano l’attuazione del Framework nell’ambito del Settore (o Polo) di riferimento.

Il Framework di Risk Management del Gruppo FS Italiane rappresenta il sistema complessivo delle regole, degli strumenti e delle tassonomie adottati per la gestione del rischio, attraverso specifici documenti organizzativi. Il Framework 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:

- individuare processi 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 svolte⁴²;
- assicurare modalità comuni di interpretazione, analisi, quantificazione e rappresentazione dei risultati delle attività di risk assessment;
- promuovere la diffusione di una cultura aziendale risk focused.

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

- enterprise risk management, riguardante tutti gli aspetti della gestione aziendale
- strategic risk management, riguardante la pianificazione strategica e la programmazione operativa

⁴² Le analisi di rischio relative alla salute e sicurezza (ivi incluse quelle previste dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.), alla sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione, alla compliance normativa tecnico-operativa e ambientale, rientrano a ogni effetto nella piena ed esclusiva sfera di autonomia decisionale, gestionale e operativa delle singole società, nonché dei soggetti preposti ai sensi delle normative e disposizioni vigenti.

- international & project risk management, riguardante le iniziative progettuali e di allocazione del capitale, anche all'estero.

In continuità con il passato, nel 2023, le principali società del Gruppo hanno svolto una campagna di Risk & Control Self Assessment (RCSA) focalizzata sui rischi operativi e di business e una dedicata alla individuazione di top risks & opportunities sugli obiettivi strategici del Piano Industriale, con il coordinamento metodologico di Holding.

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

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

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

- **Administration, Finance & Control**, garantisce la definizione delle strategie di Gruppo, il posizionamento strategico e le linee di sviluppo dei business del Gruppo, garantisce il presidio del processo di pianificazione, in coerenza con gli indirizzi strategici e gli obiettivi definiti, e di budget e controllo, e assicura la definizione delle politiche finanziarie, di bilancio, in materia fiscale e di Merger & Acquisition;
- **Corporate Affairs**, garantisce la definizione della strategia di Gruppo in materia di sostenibilità, in un'ottica di generazione di valore economico, ambientale e sociale per tutti gli stakeholder, e l'elaborazione, il consolidamento e il monitoraggio dei relativi obiettivi e target.

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 attraverso un approccio professionale sistematico, volto a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance.

Nel Gruppo FS, il responsabile della funzione Internal Audit⁴³ dipende gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione, il cui Presidente garantisce il raccordo tra la funzione Internal Audit e l'organo collegiale. Il Comitato Controllo e Rischi di società (ove istituito), di concerto con il Presidente del Consiglio di Amministrazione, monitora l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza della funzione Internal Audit.

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 sue controllate dirette. Per le altre società controllate del Gruppo, italiane ed estere, l'istituzione di una funzione internal audit è definita di concerto con la funzione internal audit della Capogruppo di Settore, previa valutazione: 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, sotto il profilo metodologico⁴⁴, – da parte della funzione Audit di FS SpA – sui processi di internal audit adottati dalle società del

⁴³ 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.

⁴⁴ Con riferimento alla corretta adozione degli standard di internal audit definiti dalla funzione stessa a livello di Gruppo.

Gruppo attraverso: i) la definizione e l'aggiornamento di indirizzi, modelli di funzionamento, metodologie di audit, sistemi informativi di supporto 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 l'approvazione dei candidati a responsabili delle funzioni internal audit delle società controllate.

Per l'esercizio 2023 la funzione Audit di FS SpA ha verificato, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli standard internazionali, l'operatività e l'idoneità del SCIGR attraverso un piano di attività audit, basato su un processo strutturato di analisi dei principali rischi, predisposto dal Chief Audit Officer e approvato dal CdA, previo parere del Comitato Controllo e Rischi, sentiti il Presidente, l'AD e il Collegio Sindacale. Inoltre, ha predisposto relazioni periodiche contenenti adeguate informazioni sulla propria attività e le ha trasmesse ai Presidenti del Collegio Sindacale, dell'Organismo di Vigilanza (per le attività di competenza), del Comitato Controllo e Rischi e del CdA nonché all'AD.

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 di leggi, regolamenti, statuto sociale e normative applicabili;
- salvaguardia del patrimonio sociale.

Nel rispetto degli standard internazionali⁴⁵ 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*⁴⁶. 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 2024, a PwC 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

Le Linee Guida per l'applicazione del D.Lgs. n. 231/2001 nel Gruppo FS del 31 ottobre 2023, che hanno sostituito le precedenti in materia a partire dal 2002, promuovono l'adozione, l'implementazione, l'efficace attuazione e l'aggiornamento da parte di tutte le società del Gruppo di un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo idoneo a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs.

⁴⁵ 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.

⁴⁶ La cui adozione è deliberata dal CdA di FS e dai CdA delle Capogruppo di Settore e delle altre società controllate di cui all'elenco in allegato 1 al Regolamento di Gruppo. I CdA delle società del Polo deliberano l'adozione dell'Audit Charter a valle dell'atto di recepimento della rispettiva Capogruppo di settore.

231/2001, nonché l'istituzione dell'Organismo di Vigilanza, dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo, e di appositi canali di segnalazione.

Le citate Linee Guida prevedono che gli Organismi di Vigilanza abbiano, di norma, forma collegiale⁴⁷ 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.

FS Italiane SpA si è dotata, sin dal 2003, di un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 (in breve "Modello 231") che identifica, tra l'altro, i potenziali rischi di corruzione nelle relative attività sensibili, progressivamente aggiornato nella prospettiva del miglioramento continuo.

FS Italiane SpA ha istituito un team interfunzionale "Team 231"⁴⁸, 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.

Tutte le analisi e valutazioni effettuate sono formalizzate nell'ambito di documenti di Risk Assessment & Gap Analysis e definizione dei presidi per singolo Process Owner di Gruppo.

L'efficacia della strategia anticorruzione di FS passa attraverso un adeguato coordinamento tra Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001 e del Modello di Gestione Anti-Corruption, ferme le rispettive specificità e prerogative di legge. Tale coordinamento è assicurato perseguendo l'integrazione funzionale-operativa tra i due documenti.

Inoltre, in linea con quanto previsto dalle best practice in materia, nel corso del 2023 FS SpA si è dotata di un International Compliance Program, ossia uno strumento per le società estere del Gruppo finalizzato a promuovere comportamenti basati sui principi di lealtà, correttezza, onestà e integrità attraverso la definizione di misure volte a prevenire, mitigare e gestire i rischi di responsabilità d'impresa, da adottare nel rispetto della normativa locale di riferimento.

Il Modello 231 individua, tra l'altro, i processi/attività aziendali potenzialmente connessi al rischio di corruzione. In particolare, nel Modello 231 sono individuate:

- (i) 32 attività sensibili considerate a rischio per i reati contro la Pubblica Amministrazione;
- (ii) 34 attività sensibili considerate a rischio per i reati di corruzione tra privati e istigazione alla corruzione tra privati.

Il Modello 231 di FS SpA, da ultimo aggiornato il 26 ottobre 2022⁴⁹ (Parte Generale) e l'International Compliance Program, sono disponibili, nella versione in italiano e inglese, nella pagina "Etica, Compliance e Integrità" del sito web istituzionale, ove sono previste sezioni dedicate al Codice Etico, alla Policy Anti-Corruption, al Modello 231, al Modello di Gestione Anti-Corruption⁵⁰, al Programma di Compliance Antitrust e al Sistema di gestione delle segnalazioni - whistleblowing, e sono oggetto di periodiche iniziative di formazione.

⁴⁷ Le società del Gruppo caratterizzate da minore complessità organizzativa e/o dimensionale possono istituire un OdV monocratico, composto da un soggetto esterno al Gruppo dotato di alte e specifiche competenze nella materia.

⁴⁸ La composizione ed i compiti del Team 231 sono stati da ultimo aggiornati con DOr n. 242/LEG-COA del 13 dicembre 2022.

⁴⁹ Si precisa che in data 27 febbraio 2024 è stata approvata dal CdA di FS la versione aggiornata del Modello 231 alla luce delle ultime novità legislative intervenute e delle variazioni organizzative interne correlate al sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

⁵⁰ Il Modello di Gestione Anti-Corruption è stato pubblicato nella sua prima edizione (2018) con la denominazione "Anti-Bribery&Corruption management system".

Trasparenza fiscale

La governance fiscale vede il coinvolgimento 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 cd. *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 SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*⁵¹ (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, distinguendo quest'ultimi in:

1. **Rischio Adempimento**, quale rischio di omessa o non corretta esecuzione dell'adempimento tributario;
2. **Rischio Interpretativo**, quale rischio di erronea interpretazione della normativa tributaria;
3. **Rischio Frode Fiscale**, quale rischio di commissione di reati tributari di natura fraudolenta, in conseguenza di condotte rilevanti poste in essere da soggetti terzi⁵².

Il Modello si caratterizza, inoltre, per i seguenti aspetti:

- è di natura "risk based" ovvero orientato a definire le priorità e modulare i diversi interventi sul TCF in base alle valutazioni del rischio fiscale;
- è sinergico con gli altri presidi del sistema di controllo interno e gestione del Rischio di FS SpA e del Gruppo FS;
- rappresenta uno dei presidi del Modello 231;
- richiede il coinvolgimento dei responsabili/referenti funzionali dei processi aziendali rilevanti per la definizione e aggiornamento del TCF;
- garantisce l'adattabilità del TCF al contesto interno ed esterno in funzione dell'evolversi del quadro normativo, dell'operatività aziendale, dell'organizzazione interna, oltre che delle evoluzioni e best practice nell'ambito dei sistemi di gestione e controllo del rischio fiscale.

Quanto al Processo di controllo del **Rischio Adempimento**, il Modello prevede:

⁵¹ Il Modello di controllo dei rischi fiscali è adottato e implementato, con le necessarie specifiche, da Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA 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.

⁵² Per soggetti terzi si intendono: persone fisiche, società o enti di qualsiasi natura, diversi da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, anche se a quest'ultima legati da rapporti di lavoro dipendente, di partecipazione, di collaborazione, di natura commerciale o altro.

- 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. la predisposizione e l'invio della relazione annuale sui rischi fiscali al Consiglio di amministrazione e all'Ufficio Adempimento Collaborativo.

In merito al **Processo di controllo del Rischio Interpretativo**, il Modello disciplina la rilevazione, la misurazione, la gestione e controllo del rischio prevedendo un meccanismo di escalation decisionale che, in base al livello di rischio, determina l'attivazione degli obblighi di comunicazione all'Agenzia delle entrate ed il coinvolgimento del vertice aziendale

Da ultimo, con riferimento al **Rischio Frode Fiscale**, il Modello articola il Processo di controllo nelle seguenti fasi:

- i. identificazione dei processi a Rischio Frode Fiscale;
- ii. individuazione dell'area sensibile al Rischio Frode Fiscale e dei presidi di controllo;
- iii. valutazione del Rischio Frode Fiscale associato alle aree sensibili e dei controlli.

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.

La Capogruppo, 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 SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA, 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 Italiane 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.

Disciplina delle Operazioni con Parti Correlate

FS Holding ha definito una disciplina per le Operazioni con Parti Correlate con l’obiettivo di assicurare un ulteriore presidio a garanzia della trasparenza e della correttezza sostanziale e procedurale di tali operazioni e la compliance ai fini della L. 262/05. Tale iniziativa prende ispirazione dai principi di cui all’articolo 2391-bis del codice civile, dal Regolamento Consob n. 17221/2010, nonché dalle applicabili previsioni del Regolamento MAR (Market Abuse Regulation), nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali e dell’articolo 2427 del codice civile.

La suddetta disciplina si compone dei seguenti documenti:

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

Sistemi di Gestione certificati

Continua l'impegno di Ferrovie dello Stato Italiane e delle principali società del Gruppo nell'attuazione, mantenimento e certificazione dei propri Sistemi di Gestione adottati volontariamente, con l'obiettivo di continuare a migliorare le prestazioni del Gruppo⁵³, 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
		✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
		✓	
	✓	✓	✓
	✓		

Legenda:

✓ Certificazione ottenuta



Certificazione in ottenimento

⁵³ Per maggiori informazioni relative alle certificazioni dei Sistemi di Gestione possedute dalle società operative del Gruppo, si rimanda alle tabelle presenti nell'allegato *Schede societarie*.

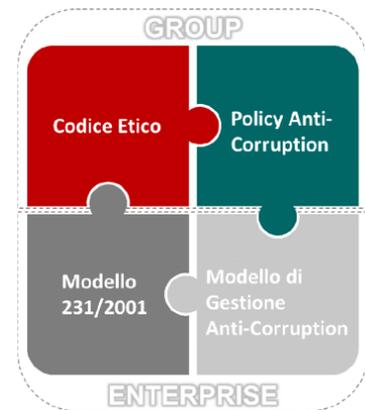
Gestione del rischio corruzione: Framework Anti-Corruption

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è impegnato a prevenire e contrastare ogni forma di pratica corruttiva nello svolgimento delle proprie attività, secondo il principio **zero tolerance for corruption** e l'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite, il cui il X principio impegna le imprese “a contrastare la corruzione in ogni sua forma”.

Nell'ottica del miglioramento continuo del sistema di gestione della prevenzione della corruzione, nel corso del 2023 è stata aggiornata la composizione del “Framework Anti-Corruption” (“Framework”), di cui il Gruppo si è da tempo dotato per assicurare in via sistematica e unitaria l'attività di prevenzione della corruzione e supportare il proprio impegno verso lo sviluppo sostenibile, la creazione di valore e la diffusione della cultura dell'integrità, della legalità e della correttezza nell'agire.

Il Framework Anti-Corruption è costituito dall'insieme dei documenti che contengono i principi, gli indirizzi e le regole in materia di anticorruzione e, in particolare:

- documenti a valenza di Gruppo:
 - o Codice Etico di Gruppo;
 - o Policy Anti-Corruption del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (“Policy”);
- documenti a valenza societaria:
 - o Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/2001⁵⁴, “Modello 231”, per le attività e i presidi relativi alle fattispecie penali rilevanti in materia di corruzione;
 - o Modello di Gestione Anti-Corruption (“Modello Anti-Corruption”)⁵⁵.



Il progetto di rafforzamento del corpus documentale anticorruzione prevede la pubblicazione, nel corso del 2024, della review della Policy Anti-Corruption e del Modello di Gestione Anti-Corruption.

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.

La Policy Anti-Corruption, il cui recepimento è obbligatorio per tutte le società controllate da FS, italiane ed estere, definisce e comunica la strategia di prevenzione e contrasto della corruzione del Gruppo, con l'obiettivo di:

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

La Policy, infatti, si applica ed è obbligatoria anche per i terzi: al fine di assicurare la sua piena conoscibilità e di imporne l'osservanza da parte di tutti i destinatari, è pubblicata - anche in lingua inglese - sui siti Internet e intranet societari nonché richiamata in apposite clausole contrattuali e/o dichiarazioni che ne garantiscono la piena conoscibilità ai terzi e ne impongono l'osservanza.

⁵⁴ Le società estere per le quali, in ragione dell'attività svolta, trova applicazione la normativa in materia di responsabilità amministrativa degli enti prevista dal d.lgs. 231/2001, adottano i principi disciplinati in coerenza con l'ordinamento giuridico ove la società ha la sede legale. Per le altre Società estere, si rimanda alle regole e ai principi stabiliti dalla normativa interna applicabile.

⁵⁵ Il Modello di Gestione Anti-Corruption è stato pubblicato nella sua prima edizione (2018) con la denominazione “Anti-Bribery&Corruption management system”.

La Policy contiene principi di controllo trasversali e standard di comportamento per 14 aree a rischio⁵⁶: il Gruppo FS non ammette alcun comportamento in contrasto con i principi, le prescrizioni e i divieti della Policy e della normativa anticorruzione applicabile.

Le strategie definite a livello di Gruppo nella Policy Anti-Corruption sono declinate e attuate nelle singole società nel Modello Anti-Corruption aziendale (i) individuando, sulla base di specifiche analisi di rischio corruzione, gli strumenti di prevenzione, di controllo e organizzativi, per far fronte ai rischi specifici e ai processi caratteristici societari e (ii) definendo la governance del processo interno di gestione della prevenzione della corruzione con le connesse attività di pianificazione, monitoraggio e reporting.

In coerenza con le prerogative di piena autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle società del Gruppo, è in capo alle singole società la responsabilità dell'adozione e dell'efficace attuazione e mantenimento del proprio Modello Anti-Corruption, nel rispetto delle specificità organizzative e di business e nell'osservanza della normativa applicabile.

Con riguardo a FS, il Modello Anti-Corruption individua le seguenti aree come maggiormente esposte a rischio corruzione: 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. L'aggiornamento del Modello terrà conto degli esiti della campagna di risk assessment anti-corruption, che è stata avviata a dicembre 2023 nell'ambito delle attività di valutazione periodica del rischio corruzione nella Società. A seguito dell'analisi delle risultanze e della valutazione e prioritizzazione delle aree più a rischio, saranno individuate le correlate iniziative di mitigazione e rafforzamento, anche nell'ottica del miglioramento continuo del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione.

La campagna in corso segue alla precedente effettuata nel 2020-2021 ed è stata lanciata in una fase di prima stabilizzazione dopo l'importante processo di trasformazione che ha interessato FS nel biennio 2022-2023.

Gli standard di comportamento individuati nei documenti anti-corruption sono recepiti nelle disposizioni aziendali, così da rendere più immediata l'individuazione delle regole da rispettare nello svolgimento delle attività e agevolarne quindi l'applicazione, e sono oggetto di attività di monitoraggio della funzione Anti-Corruption (anche in sinergia con altre funzioni di controllo) e di iniziative formative.

La funzione Anti-Corruption di FS, collocata in ambito Security & Risk, cura l'adozione del Modello di Gestione Anti-Corruption in FS SpA e la verifica dell'attuazione nella Società, il reporting in materia agli organi di governance e controllo aziendali e agli stakeholder interni e, più in generale, assicura il presidio di conformità per la prevenzione della corruzione in FS SpA, anche attraverso la verifica del soddisfacimento dei requisiti generali del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione.

Come funzione della Holding, assicura inoltre l'indirizzo e il coordinamento delle funzioni che compongono la famiglia professionale Anti-Corruption.

La funzione Anti-Corruption definisce annualmente un cronoprogramma in cui sono individuate le attività finalizzate all'attuazione e al miglioramento del sistema anticorruzione, i relativi attori e la tempistica di realizzazione.

Il 30 marzo 2023 è stato pubblicato il Modello di Governance Anti-Corruption che formalizza la famiglia professionale Anti-Corruption all'interno del Gruppo e definisce ruoli e macro-responsabilità della

⁵⁶ La Policy Anti-Corruption individua le seguenti aree come più sensibili al rischio corruzione: a) Rapporti con la Pubblica Amministrazione (intesa in tutte le sue articolazioni) b) Rapporti con le terze parti c) Business Partner, Promotori e Consulenti Commerciali d) Omaggi e ospitalità e) Facilitation and extortion payments f) Rapporti con organizzazioni politiche e sindacali g) Affidamenti di incarichi di consulenza, specialistici e professionali h) Affidamenti lavori e fornitura di beni e servizi i) Operazioni straordinarie j) Selezione, assunzione, gestione e sviluppo del Personale k) Sponsorizzazioni, Co-marketing (e/o partnership), contributi ad associazioni, enti e fondazioni ed erogazioni liberali l) Ottenimento e gestione di finanziamenti/contributi pubblici o privati m) Gestione del patrimonio immobiliare n) Registratori contabili.

Holding, delle Capogruppo di Settore, delle Sub-Holding/società del Gruppo e il relativo sistema di interrelazioni in materia di anti-corruption.

Nell'ambito del progetto di certificazione UNI ISO 37001:2016, relativa ai Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione, si è tenuta la prima edizione 2023 del corso per Auditors interni 37001, a cui hanno partecipato risorse della famiglia professionale Anti-Corruption e di altre strutture di FS SpA., ed è stata realizzata una campagna di Gruppo per raccogliere le candidature spontanee a partecipare alle prossime sessioni. A fronte della straordinaria adesione registrata è stato organizzato un evento con tutti i candidati (oltre 500 provenienti da 19 società del Gruppo) dedicato all'iniziativa, che si è aperto con il saluto della Presidente di FS SpA e gli interventi del Presidente di ANAC e del Chief Security & Risk Officer.

Gli highlights dell'evento sono stati diffusi sulla intranet in occasione della "Giornata internazionale contro la corruzione", come ulteriore testimonianza dell'impegno del Gruppo FS, a partire dal top management, a incentivare e promuovere la diffusione di una cultura aziendale ispirata al già citato principio di "zero tolerance for corruption".

La funzione Anti-Corruption, anche attraverso il Chief Security & Risk Officer, ha relazionato in tre occasioni gli organi di governance e controllo di FS sulle iniziative intraprese, i progetti avviati e le novità della normativa interna di competenza.

Altri strumenti normativi a presidio dei processi a rischio corruzione

Nel corso del 2023, la Capogruppo ha, inoltre, rafforzato i presidi in materia di corruzione mediante l'emissione di strumenti normativi specifici.

Emissione  e revisione  

di strumenti normativi a presidio di alcuni processi a rischio corruzione

- ✓ Sanction Policy 
- ✓ Procedura Monitoraggio Azioni Correttive derivanti dalle attività di Internal Audit 
- ✓ Procedura per la valutazione di azioni di contenzioso verso la P.A. 
- ✓ Gestione acquisti di beni e servizi digitali e tecnologici asserviti e/o a ricaduta digitale 
- ✓ Gestione Elenco Fornitori Qualificati 
- ✓ Piccola cassa, mandati di anticipazione e carte di credito aziendali 
- ✓ Disciplina delle Operazioni con Parti Correlate 
- ✓ Linee Guida per le Attività Negoziali delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 
- ✓ Procedura per la Gestione delle Segnalazioni 
- ✓ Regolamento delle attività del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA L. 262/2005 – Art. 154-bis TUF 
- ✓ Applicazione della disciplina delle Operazioni con Parti Correlate 
- ✓ Gestione Sostenibile degli Approvvigionamenti di FS SpA 
- ✓ Linee Guida del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in materia di Omaggi e Ospitalità 
- ✓ Affidamento Consulenze 
- ✓ Linee Guida per l'applicazione del D.Lgs. n. 231/2021 nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 
- ✓ Procedura per il Conferimento di Incarichi Manageriali nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 
- ✓ Procedura per la gestione di Sponsorizzazioni, Partnership, Iniziative di Co-Marketing 
- ✓ Sistema di Talent Management del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 
- ✓ Policy di Risk Management del Gruppo FS 
- ✓ Qualificazione Fornitori 
- ✓ Vendor Rating 
- ✓ International Compliance Program 

Whistleblowing e gestione delle segnalazioni

FS SpA ha adottato la **Procedura per la Gestione delle Segnalazioni**, aggiornata nel 2023 in conformità al D.Lgs. 10 marzo 2023 n. 24 di attuazione della direttiva (UE) 2019/1937.

La Procedura disciplina, a livello di Gruppo, la ricezione, l'analisi e il trattamento delle segnalazioni (anche anonime), inviate da persone del Gruppo FS o terzi, su fatti che possano integrare: i) violazioni del Codice Etico e/o Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o della Policy Anti-Corruption e del Modello di Gestione Anti-Corruption e/o delle normative interne aziendali in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS; (ii) illeciti amministrativi, contabili, civili o penali; (iii) condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. n. 231/01; (iv) violazioni del diritto dell'Unione Europea e ulteriori condotte illecite ai sensi del D.lgs. n. 24/2023.

La Procedura per la Gestione delle Segnalazioni prevede le seguenti forme di tutela del segnalante, in particolare: (i) viene garantita la riservatezza dell'identità del segnalante dalla ricezione della segnalazione;

(ii) è vietata (e sanzionata per quanto consentito dai propri poteri e facoltà) ogni forma diretta o indiretta di provvedimenti e comportamenti ritorsivi o discriminatori adottati nei confronti del segnalante in conseguenza della segnalazione, inclusi quelli omissivi, anche tentati o minacciati, nonché quelli rivolti a terzi connessi al segnalante, quali parenti, colleghi, soggetti giuridici di cui i segnalanti sono proprietari o per cui lavorano, che operano in un contesto lavorativo collegato al Gruppo FS.

Le tutele sopra descritte sono garantite ai segnalanti anche nel caso in cui la segnalazione non si sia poi rivelata fondata, oltre che al personale che ha collaborato alle attività di accertamento sui fatti segnalati. Per assicurare che non siano poste in essere ritorsioni nei confronti del segnalante anche a distanza di tempo dalla segnalazione, per i dipendenti del Gruppo FS viene attivato da parte del Comitato Etico e Segnalazioni/Organismo di Vigilanza un monitoraggio della situazione lavorativa del segnalante per un periodo di due anni dalla data della segnalazione.

La Società tutela i diritti delle persone coinvolte, innanzitutto assicurando, per garantire l'appropriata riservatezza, che ogni comunicazione relativa alla loro identità segua rigorosamente il criterio "need to know".

Alla ricezione di una comunicazione attraverso i canali dedicati, il Comitato Etico e Segnalazioni e/o l'Organismo di Vigilanza, a valle della verifica preliminare, avviano, ove ne ricorrano i presupposti, le relative attività istruttorie, avvalendosi della funzione Audit.

Le segnalazioni concernenti una o più società del Gruppo sono trasmesse ai competenti organi della società interessata per i relativi accertamenti.

Il Comitato Etico e Segnalazioni e l'Organismo di Vigilanza assicurano flussi di reporting periodici sulle segnalazioni gestite al Vertice e agli Organi di Amministrazione e Controllo.



Invia una segnalazione

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 illeciti o violazioni:

- ✓ del Codice Etico, del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 di FS SpA e delle procedure che ne costituiscono attuazione;
- ✓ della Policy Anticorruzione e del Modello di Gestione Anti-Corruption;
- ✓ di leggi e regolamenti, o ulteriori condotte illecite ai sensi del D. Lgs. n. 24/2023.

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 2023 **il Comitato Etico e Segnalazioni di FS SpA ha ricevuto e gestito n. 43 segnalazioni**, tutte relative a società controllate, di cui n. 28 risultano chiuse/archivate. Inoltre, nello stesso periodo il Comitato Etico e Segnalazioni ha chiuso/archiviato n. 24 segnalazioni ricevute in periodi precedenti al 2023, anch'esse relative alle controllate.

Nel corso del 2023 l'Organismo di Vigilanza di FS SpA ha ricevuto e gestito n. 18 segnalazioni, di cui n. 1 riguardante FS SpA e le restanti n. 17 società controllate, che risultano chiuse/archivate. Inoltre, nello stesso periodo l'OdV ha chiuso n. 1 segnalazione ricevuta in periodi precedenti al 2023 riguardate FS SpA.

Con riferimento alle società controllate, nel 2023 sono state ricevute complessivamente n. 480 segnalazioni; di queste n. 240 sono state chiuse/archivate nel 2023. Inoltre, nel 2023 le società controllate hanno chiuso/archiviato n. 295 segnalazioni ricevute in periodi precedenti al 2023.

Sensibilizzazione, comunicazione e formazione su politiche anticorruzione

La Policy e il Modello Anti-Corruption riconoscono la strategicità della formazione e comunicazione nell'ambito del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione, nel convincimento che la conoscenza delle regole poste a presidio dell'agire e la diffusione di una cultura dell'integrità costituiscono uno dei presupposti indispensabili per la consapevole applicazione della disciplina in materia.



Nel corso del 2023 è stato somministrato a tutti i dipendenti il corso e-learning sul D.lgs 231/01 e sul Modello 231 di FS con una partecipazione pari al 74 % della popolazione aziendale.

In FS SpA, nel 2023 sono state inoltre pubblicate due pillole formative (su Policy Anti-Corruption e Protocolli di legalità/patti di integrità); è stato aggiornato il corso digital su “Ospitalità e Omaggi” (erogato dal 2022) e predisposto il nuovo corso su “Facilitation Payment” (la cui erogazione è stata programmata a inizio 2024). Tali iniziative “verticali” seguono al corso e-learning sul Modello Anti-Corruption (lanciato tra la fine del 2019 e l’inizio del 2020), che continua a essere erogato per i neoassunti.

Il corso “Ospitalità e Omaggi” e le suddette pillole sono stati messi a disposizione dei presidi Anti-Corruption del Gruppo, al fine della erogazione nelle società controllate.

Come ulteriore strumento di diffusione e rafforzamento della cultura anticorruption nel Gruppo si sono tenuti quattro incontri di famiglia professionale Anti-Corruption.

Nell'ambito del progetto di certificazione UNI ISO 37001:2016 si è tenuta la prima edizione 2023 del corso per Auditors interni 37001, a cui hanno partecipato risorse della famiglia professionale Anti-Corruption e di altre strutture di FS SpA, ed è stata realizzata una campagna di Gruppo per raccogliere le candidature spontanee a partecipare alle prossime sessioni. A fronte della straordinaria adesione registrata è stato organizzato un evento con tutti i candidati (oltre 500 provenienti da 19 Società del Gruppo) dedicato all'iniziativa, che si è aperto con il saluto della Presidente di FS SpA e gli interventi del Presidente di ANAC e del Chief Security&Risk Officer.

Gli highlights dell'evento sono stati diffusi sulla intranet in occasione della “Giornata internazionale contro la corruzione”, come ulteriore testimonianza dell'impegno del Gruppo FS, a partire dal Top Management, a incentivare e promuovere la diffusione di una cultura aziendale ispirata alla *zero tolerance for corruption*.

Con riguardo alle attività di comunicazione, l'International Compliance Program è stato pubblicato sulla intranet aziendale. Nella sezione “*Etica, Compliance e Integrità*” del sito internet di FS, che ospita in un unico “ambiente” il Codice Etico, il Modello 231, la Policy Anti-Corruption di Gruppo, il Modello di Gestione Anti-Corruption, il Programma di Compliance Antitrust e la gestione delle segnalazioni - whistleblowing, nonché i comunicati/messaggi del top management in merito, oltre a descrivere i relativi presidi organizzativi di prevenzione dei rischi, è stata pubblicata la procedura per la gestione delle

segnalazioni aggiornata in linea con la normativa di riferimento e introdotta la sottosezione dedicata all'International Compliance Program, pubblicato anche in lingua inglese.

Inoltre, è stata avviato un piano di formazione/comunicazione sul Whistleblowing.

La funzione Anti-Corruption, anche attraverso il Chief Security&Risk Officer, ha relazionato in due occasioni gli organi di governance e controllo di FS sulle iniziative intraprese, i progetti avviati e le novità della normativa interna di competenza.

Tutela dei Diritti Umani

Il Gruppo FS promuove la tutela dei diritti umani tra i suoi stakeholder, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization. Il Gruppo, in particolare, promuove ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrasta ogni comportamento discriminatorio o lesivo della persona, previene qualsiasi forma di lavoro irregolare e sostiene politiche rivolte al benessere psicofisico del personale.

Dal 2017, il Gruppo FS aderisce al network del Global Compact dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business i 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione, principi che integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità⁵⁷, nel Codice Etico, nel Modello 231, nella Policy Anti-Corruption e nel Modello di Gestione Anti-Corruption. In particolare, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:

- sostenere e rispettare le disposizioni internazionali in materia dei diritti umani;
 - assicurare di non essere corresponsabile nell'abuso delle norme in materia di diritti umani.
- Inoltre, a novembre 2023 l'AD di FS ha firmato il Manifesto "Imprese per le Persone e la Società" del network dell'ONU, con cui si impegna a rafforzare il ruolo della dimensione sociale della sostenibilità nelle strategie aziendali – rispettando, ad esempio, i diritti umani e i diritti del lavoro - e generare valore nelle filiere.

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

- l'utilizzo di clausole contrattuali standard e specifiche⁵⁸ 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 fornitore⁵⁹;
- la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della supply chain attraverso la partecipazione ai lavori nell'ambito di Railponsible con le principali aziende del settore ferroviario e la redazione delle "Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti", tese a integrare i più recenti standard, nazionali e internazionali, in tema di sostenibilità – inclusi i diritti umani - nelle fasi di acquisto di beni, servizi e lavori;
- la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità attraverso servizi di assistenza ai viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie in 332 stazioni; l'organizzazione del servizio è garantito dal network delle Sale Blu (15 Sale Blu territoriali e la nuova Sala Blu nazionale) con

⁵⁷ Emessa nel 2019. Negli anni successivi le principali società operative del Gruppo hanno emesso una propria Politica di Sostenibilità.

⁵⁸ 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.

⁵⁹ 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; prendendo spunto da questa iniziativa di RFI, è stato avviato il progetto "Supply Chain Sustainable Management" per il miglioramento del profilo di sostenibilità dei fornitori del Gruppo FS. Per approfondimenti si veda paragrafo *Sostenibilità nella catena di fornitura*.

formazione dedicata per gli operatori coinvolti (nel 2023 realizzati sei interventi formativi finalizzati al miglioramento delle competenze tecnico-relazionali con il coinvolgimento di circa 120 risorse);

- la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie attraverso la rete degli help center in locali di FS all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie⁶⁰.

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/ASSESSMENT ESG	POSIZIONAMENTO	DETTAGLIO
	Il Gruppo conferma lo score A- nel 2023 nel questionario di CDP Climate Change, posizionandosi nella fascia Leadership , al di sopra della media europea e di quella del settore ferroviario. Nella sua valutazione – che coinvolge più di 28mila 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 Analytics	Il Gruppo conquista la valutazione « Advanced » nella valutazione complessiva del suo profilo ESG (punteggio totale: 67/100), e si posiziona nel settore "Transports and Logistics" al sesto posto tra le 42 a livello europeo .	Moody's Analytics fornisce dati e valutazioni affidabili e trasparenti in diverse aree di rischio - credito; clima; ESG (environmental, social e governance) - per permettere agli operatori di mercato di identificare le opportunità e gestire i rischi in continua evoluzione del business.
	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.

⁶⁰ Per approfondimenti si veda paragrafo *Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio*.

RATING/ASSESSMENT ESG	POSIZIONAMENTO	DETTAGLIO
	<p>Il Gruppo nel 2023 conferma la valutazione BBB, posizionandosi nella fascia «Average».</p>	<p>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.</p>
	<p>Il Gruppo ha ricevuto un punteggio di 69 (su 100) per l'ESG Entity Rating, ottenendo il rating di 2 su 5 (dove 1 è il migliore e 5 è il peggiore)</p>	<p>Sustainable Fitch, sistema di rating ESG di Fitch, valuta le performance e il profilo di sostenibilità di emittenti e loro strumenti, sulla base di metodologie ben definite e dati rilevati dalle stesse fonti normalmente utilizzate dal gruppo per i rating di credito.</p>

Nel 2023, inoltre, **il Gruppo ha conseguito molteplici riconoscimenti**, in particolare:



<p>Per il progetto “Mi riscatto per il futuro”⁶¹ il Gruppo FS ha ricevuto due premi: a Milano il Premio “Robert F. Kennedy Human Rights Italia 2023” dell’organizzazione no profit RFK Human Rights Italia che ogni anno premia persone, istituzioni e organizzazioni che si sono distinte per la difesa dei diritti umani: a Roma il Premio internazionale “Sustainability & Excellence EuroMed Awards” dedicato a coloro che si sono distinti nei settori della cultura, dell’impresa, dell’arte e della cooperazione tra i popoli.</p>
<p>Il Gruppo FS ha vinto il Premio innovazione SMAU per aver supportato i progetti delle startup “Mine Crime”⁶² e “Xrit”⁶³ con le sperimentazioni per migliorare le attività delle società del Polo infrastrutture.</p>
<p>Italferr, società di Ingegneria del Gruppo FS, si conferma saldamente per il quinto anno consecutivo nelle classifiche stilate da Engineering News-Record⁶⁴.</p>
<p>Il Gruppo FS si conferma “Best in Media Communication” il riconoscimento istituito da Fortune Italia ed Eikon Strategic Consulting che testimonia la bontà delle attività di comunicazione del Gruppo FS. A questo si aggiunge anche il premio speciale “chiarezza del messaggio” per il progetto “Cantieri Parlanti”</p>
<p>Il Gruppo FS rimane tra i leader nella classifica stilata da Potential Park, società svedese di talent communication, classificandosi al secondo posto nel ranking generale per la migliore esperienza di ricerca di lavoro online e raggiungendo il primo posto in due dei quattro topics della ricerca: Career website ranking e Applying Online Ranking.</p>

⁶¹ Il progetto nasce dalla collaborazione con il Ministero della Giustizia e il Dipartimento dell’Amministrazione Penitenziaria per ribadire l’importanza di una pena riabilitativa e rieducativa, in una prospettiva di reinserimento sociale. Grazie a questa collaborazione alcuni detenuti della Casa di Reclusione di “Milano Opera” sono stati assunti con un contratto a tempo determinato da Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana. L’obiettivo è coinvolgere un numero sempre maggiore di penitenzieri.

⁶² Mine Crime ha realizzato una sperimentazione incentrata sugli smart-data applicati alla tutela degli asset del Gruppo FS con RFI che potrebbe utilizzare in futuro questa tecnologia con dati geolocalizzati per comprendere al meglio eventuali minacce e rischi ai danni delle principali stazioni ferroviarie italiane.

⁶³ Attraverso l’hardware di XRS® genera una scansione laser 3D dei cantieri e consente di migliorare l’efficienza della gestione tecnica dei cantieri stessi.

⁶⁴ La più autorevole rivista americana di ingegneria e costruzioni che riporta le più importanti società di ingegneria in base al loro fatturato globale e in relazione ai progetti internazionali.

Il Polo Logistica si aggiudica due premi “**Logistico dell’Anno**” nelle sezioni “**Innovazione in ambito Trasportistico**” e “**Innovazione in ambito Tecnologico e Logistica 4.0**”. Il riconoscimento, assegnato da Assologistica, celebra le imprese che si distinguono per innovazione, efficienza operativa e contributo significativo alla crescita del settore. In particolare, i premi si riferiscono ai progetti “**treno pendolare**”⁶⁵ e “**smart train**”⁶⁶.

Il Gruppo FS vince, per il secondo anno consecutivo, il **Premio Minerva Roma Azienda d’Eccellenza edizione 2023**, promosso da Unindustria Lazio e Federmanager Roma. La premiazione ha l’obiettivo di coinvolgere le imprese associate in un percorso di valorizzazione del contributo delle donne al mondo del lavoro, dando visibilità alle pratiche più virtuose e innovative di crescita personale e professionale.

La rivista economica Capital ha premiato “**Compagnia dell’anno 2023**” la società Iryo, controllata da Trenitalia, che opera nel settore dell’alta velocità in Spagna. L’Asociación de Relaciones Empresariales del Mediterraneo (REM) invece ha premiato Iryo come migliore realtà imprenditoriale nell’area di Alicante e non solo.

Ad Anas il **premio Mediastars**, premio pubblicitario italiano promosso da Media Star Editore, per il secondo anno consecutivo. La società del Polo Infrastrutture di FS è stata premiata per lo spot “**Tutto per lei**” della campagna sulla sicurezza stradale “Guida e Basta” aggiudicandosi il **premio tecnico Special Stars per il Copy, nella Sezione Televisione**.

Ferrovie dello Stato Italiane si conferma prima compagnia del cluster Trasporti a comparire nell’**ESG Perception Index**⁶⁷.

Il **Diversity Brand Index (DBI)**⁶⁸ include FS Italiane fra le 10 top aziende italiane più inclusive in Italia, ottenendo il più importante riconoscimento italiano in ambito D&I, il Diversity Brand Award.

⁶⁵ Il progetto pionieristico "treno pendolare" di Logistica Uno, in partnership Gruppo Sanpellegrino e Mercitalia Rail, offre un'innovativa soluzione di trasporto ferroviario: non solo aumenta la disponibilità di trasporto merci, ma rappresenta una risposta concreta alla crescente carenza di servizio stradale per le lunghe percorrenze. Attraverso l'utilizzo efficiente della modalità ferroviaria, il progetto offre una soluzione flessibile e sostenibile, riducendo del 85% le emissioni di CO₂, e alleviando la congestione del traffico causata dai mezzi pesanti sulle principali arterie stradali italiane.

⁶⁶ La soluzione “smart train” di Mercitalia Intermodal è applicata ai carri ferroviari al fine di rendere il trasporto merci più efficiente, utilizzando una rete di sensori installati sui carri che garantiscono una maggiore connettività attraverso sistemi IT che inviano dati su palmari consultati dagli addetti alla manutenzione.

⁶⁷ 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.

⁶⁸ 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.

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.

Per tale motivo il Gruppo adotta un sistema complessivo di gestione del rischio, o Framework di Risk Management, che fa parte integrante del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) e si applica a tutto il Gruppo. In tale contesto, la struttura organizzativa Risk Management di Ferrovie dello Stato Italiane, collocata in ambito Security & Risk, assicura l'indirizzo e il coordinamento delle relative attività svolte dalle società del Gruppo, attraverso la definizione di strategie e politiche, di cui garantisce anche il monitoraggio, il controllo attuativo e il reporting agli organi di governance e controllo aziendali e agli stakeholders interni, con particolare riferimento al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità.

Le strutture organizzative Risk Management societarie attuano le strategie, gli indirizzi e le politiche definiti dalla Holding, assicurando il presidio dei rischi della società di appartenenza. Le strutture delle Capogruppo di Polo, inoltre, coordinano e verificano l'attuazione del Framework nell'ambito del Polo di riferimento. In continuità con il passato, nel 2023, le principali società del Gruppo hanno svolto una campagna di control self risk assessment (RCSA) focalizzata sui rischi operativi e di business e una dedicata alla individuazione di top risk & opportunities sugli obiettivi strategici del Piano Industriale, con il coordinamento metodologico di Holding.

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 2023 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 la Tassonomia adottata per lo svolgimento delle attività di risk management di Gruppo articolata su quattro macro categorie (Strategici, Operativi, Compliance, ESG) che raggruppano specifiche tipologie di rischio:

	 Mercato	Rischi derivanti dalle evoluzioni del mercato che possono compromettere o ridurre la capacità di creare valore aggiunto e redditività
	 Macroeconomico	Rischi che descrivono shock macroeconomici che possono interessare un Paese, un continente o avere riflesso su scala mondiale
	 Finanziario	Rischi che comportano una variabilità inattesa degli investimenti (tasso di cambio, tasso di interesse, liquidità)
	 Internazionale	Rischi derivanti dalle iniziative del Gruppo in contesti internazionali
	 Infrastruttura & Mezzi	Rischi che comportano riflessi negativi sulla gestione e sullo sviluppo della rete e dell'infrastruttura (ferroviaria e stradale) nonché della flotta (treni, bus, navi)
	 Technology, Digital & Cyber	Rischi legati al processo di transizione digitale, allo sviluppo e alla gestione dei sistemi IT, anche in relazione a eventi di cyber crime
	 Approvvigionamento	Rischi legati alla supply chain (qualifica dei fornitori, processo negoziale, gestione contrattuale)
	 Persone e Organizzazione	Rischi derivanti dalla mancanza di competenze interne, inadeguatezza dei programmi di formazione, del processo di pianificazione del turnover e inefficacia delle politiche di assunzione e retention
	 Safety	Rischi connessi alle attività di tutela ambientale, sicurezza sul lavoro e sicurezza di esercizio
	 Regolatorio	Rischi che prevedono la modifica avversa del quadro normativo entro il quale opera il Gruppo e le sue società e rischi di violazione delle leggi e dei regolamenti internazionali e/o nazionali
	 Legale e Contrattuale	Rischio di inadempimento contrattuale e gestione dei contenziosi
	 Ambientale	Rischi connessi al cambiamento climatico e alle politiche per la transizione verso una low-carbon economy
	 Sociale e tutela dei diritti umani	Rischi connessi a tensioni sociali e di mancato o minore rispetto dei diritti umani
	 Etica	Rischi derivanti da comportamenti intenzionalmente scorretti o corruttivi posti in essere da persone all'interno o all'esterno del Gruppo, al fine di ottenere un vantaggio improprio o illecito

Di seguito sono rappresentati in forma sintetica e non esaustiva i principali eventi a cui il Gruppo FS è potenzialmente esposto e l'indicazione delle principali azioni di gestione adottate, con la precisazione che, in base al modello di Governance adottato da FS, le analisi di rischio relative alla salute e sicurezza (ivi incluse quelle previste dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.), alla sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione, nonché alla compliance normativa tecnico-operativa e ambientale, rientrano a ogni effetto nella piena ed esclusiva sfera di autonomia decisionale, gestionale e operativa delle singole società del Gruppo e dei soggetti preposti ai sensi delle normative e disposizioni vigenti.



Rischi Strategici

	Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Mercato	<ul style="list-style-type: none"> • Crisi di settori o clienti rilevanti per il business • Aumento competitività e ingresso nuovi operatori • Modifica o evoluzione abitudini ed esigenze della clientela 	<ul style="list-style-type: none"> • Attività di fidelizzazione dei clienti attraverso il miglioramento della qualità del servizio offerto, politiche di pricing dinamico, azioni di marketing differenziate per segmenti e investimenti tecnologici per l'integrazione dei canali di vendita • Rafforzamento e ammodernamento della flotta anche attraverso la razionalizzazione del reticolo manutentivo e commerciale 	<ul style="list-style-type: none"> • Orientamento legislativo e del mercato verso una mobilità eco-sostenibile • Crescita del turismo, leisure e bleisure travel • Re-shoring e near-shoring industriale
Macroeconomico	<ul style="list-style-type: none"> • Scenario inflattivo e incremento prezzi • Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime • Congiuntura macroeconomica sfavorevole • Instabilità geopolitica e conflitti • Emergenze sanitarie e sociali 	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoraggio continuo dell'andamento dei principali indicatori macroeconomici e dell'andamento dei prezzi di materie prime ed energia • Efficientamento energetico sia della flotta che degli impianti industriali anche attraverso l'autoproduzione di energia rinnovabile • Ricerca coperture assicurative e stipula di clausole contrattuali (fuel surcharge) 	
Finanziario ⁶⁹	<ul style="list-style-type: none"> • Dipendenza dai contributi pubblici • Mancato adempimento a obbligazioni da parte di clienti o controparti di uno strumento finanziario • Difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie • Oscillazione tassi di interesse e tassi di cambio 	<ul style="list-style-type: none"> • Definizione requisiti minimi delle controparti finanziarie • Due diligence nuovi clienti rilevanti • Monitoraggio flussi di cassa, necessità di finanziamento e liquidità • Apertura linee di credito dedicate • Operazioni di copertura attraverso strumenti derivati 	
Internazionale	<ul style="list-style-type: none"> • Esposizione del capitale investito all'estero a variazioni politiche, sociali ed economiche (Rischio Paese) • Incremento competitività (mercato europeo open access da dicembre 2020 e obbligo di gara su tutti i segmenti di servizio di trasporto pubblico europeo da gennaio 2024) 	<ul style="list-style-type: none"> • Modello attrattività Paese e Paesi target • Accentramento della funzione di indirizzo e coordinamento del business internazionale • Procedure di Capital Allocation • Monitoraggio continuo del quadro geo-politico 	<ul style="list-style-type: none"> • Export di competenze (ad es. servizi di ingegneria, consulenza e certificazione) • Sviluppo di servizi di trasporto nei mercati europei

⁶⁹ La disamina dei rischi e delle conseguenti azioni è integrata, per la componente dei rischi prettamente finanziari, dalla più ampia informativa fornita nella nota 43 del bilancio consolidato.



Rischi Operativi

	Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Infrastruttura & mezzi	<ul style="list-style-type: none"> • Criticità/ritardi nella realizzazione di opere infrastrutturali • Guasto/obsolescenza impianti e tecnologie a supporto dell'infrastruttura ferroviaria e stradale • Divari prestazionali e di connettività dell'infrastruttura • Atti intenzionali (fisici o logici) volti a danneggiare e/o distruggere asset aziendali • Obsolescenza/indisponibilità della flotta • Indisponibilità temporanea dell'infrastruttura 	<ul style="list-style-type: none"> • Modello di gestione a vita intera degli asset • Approccio risk based (Project Risk Management) • Cabina di regia FS-PNRR • Rinnovamento della flotta • Potenziamento della capacità della rete ferroviaria e valorizzazione delle stazioni e dei servizi connessi • Monitoraggio dell'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali • Diagnostica evoluta e manutenzione predittiva • Rafforzamento dei sistemi di sicurezza e di videosorveglianza 	
Technology, Digital & Cyber	<ul style="list-style-type: none"> • Eccessiva concentrazione di servizi essenziali sulle piattaforme digitali • Criticità nella gestione dell'obsolescenza dell'architettura e dell'infrastruttura tecnologica e digitale • Nuove vulnerabilità cyber legate all'introduzione di nuovi sistemi/piattaforme • Obsolescenza/inadeguatezza/indisponibilità di strumenti tecnologici e digitali • Mancata valorizzazione dei dati aziendali per utilizzi business • Incremento numerosità e sofisticazione degli attacchi cyber • Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di dati 	<ul style="list-style-type: none"> • Distribuzione dei servizi essenziali su più piattaforme digitali • Aggiornamento delle misure di "up-to-date" tecnologico e organizzativo • Definizione di procedure di crisis management • Attivazione metodologie e soluzioni di Enterprise Data Management • Potenziamento del Cyber Security Operation Center (C-SOC) • Adozione di common platform di Gruppo • Iniziative di formazione e sensibilizzazione 	Nuovi strumenti digitali (Intelligenza Artificiale) e tecnologici (Quantum Computing)
Approvvigionamento	<ul style="list-style-type: none"> • Criticità nella reperibilità di beni/servizi sul mercato • Inadeguatezza degli appaltatori/contraenti generali e/o dei soggetti tecnici • Inadeguata definizione del fabbisogno di beni, servizi e lavori 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema di qualificazione fornitori e Vendor Rating (incluso "Rating ESG") • Definizione governance e procedure • Monitoraggio periodico del piano degli approvvigionamenti ed eventuale connesso aggiornamento del piano dei fabbisogni • Definizione di strumenti contrattuali flessibili • Internalizzazione dei processi critici 	
Persone e Organizzazione	<ul style="list-style-type: none"> • Competenze specialistiche di difficile reperibilità sul mercato • Perdita di personale chiave • Motivazione del personale, senso di appartenenza e worklife balance • Politiche retributive e sistema di compensation • Criticità nell'ambito delle relazioni sindacali • Sottodimensionamento del personale 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema di Talent Performance Development • Politiche retributive, formative e di diversificazione del lavoro • Sviluppo e ottimizzazione degli strumenti e delle metodologie a supporto dei processi di selezione e formazione • Piano di Diversity&Inclusion e interventi a sostegno delle persone interne al Gruppo (caring interno, politiche sociali, engagement) • Sottoscrizione di accordi e intese relativi all'organizzazione del lavoro • Rafforzamento piano di assunzioni 	Maggiore attrattività del Gruppo sul mercato del lavoro



Rischi Compliance

	Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Regolatorio	<ul style="list-style-type: none"> Cambiamenti della normativa e della regolamentazione nazionale e internazionale Non conformità rispetto a normative/regolamenti/standard nazionali e internazionali 	<ul style="list-style-type: none"> Monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare Interlocuzione con gli Enti Pubblici e gli altri stakeholder nazionali e internazionali Definizione, attuazione e monitoraggio di programmi di compliance Iniziative di formazione/informazione 	
Legale e contrattuale	<ul style="list-style-type: none"> Inadempimenti contrattuali Contratti non in linea con normative/procedure vigenti Contenziosi con fornitori, clienti, personale o enti terzi 	<ul style="list-style-type: none"> Monitoraggio andamento contenziosi Accantonamenti di natura contabile per eventuali soccombenze 	



Rischi ESG

	Rischi	Azioni di gestione	Opportunità
Ambientale	<ul style="list-style-type: none"> Rischi climatici fisici acuti e cronici Rischi climatici di transizione Incompletezza delle informazioni per la definizione dei piani di adattamento 	<ul style="list-style-type: none"> Valutazione delle vulnerabilità degli asset e dei territori Monitoraggio real-time dei fenomeni climatici, degli asset e dei territori Pianificazione di interventi specifici di adattamento per asset Progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-resilient Analisi di scenario per la valutazione degli impatti e della resilienza dei business 	Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile
Sociale e tutela dei diritti umani	<ul style="list-style-type: none"> Pratiche discriminatorie Criticità con stakeholder interni ed esterni 	<ul style="list-style-type: none"> Codice Etico di Gruppo Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna Iniziative di Diversity&Inclusion Iniziative per il coinvolgimento degli stakeholder 	Maggiore attrattività del Gruppo sul mercato del lavoro
Etica	<ul style="list-style-type: none"> Corruzione, frodi e/o accordi collusivi tra dipendenti e controparti, pubbliche e private 	<ul style="list-style-type: none"> Codice Etico e Policy Anticorruzione di Gruppo Modelli di gestione e controllo societari Adesione al Global Compact delle Nazioni Unite Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna Sottoscrizione di convenzioni, protocolli e accordi con Autorità/Enti istituzionali Monitoraggio realizzazione delle opere PNRR 	

Gestione di rischi e opportunità in ambito climatico

Coerentemente con gli *Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima* della Commissione Europea (Giugno 2019), e con le raccomandazioni della Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), si riportano di seguito i principali rischi (e le eventuali opportunità) individuati in relazione al cambiamento climatico, con i potenziali impatti di natura economico/finanziaria e i presidi di mitigazione associati.



Rischi climatici fisici

Il Gruppo FS intende assicurare infrastrutture e servizi di mobilità sempre più climate-resilient attraverso:

- la valutazione delle vulnerabilità (individuazione degli asset esposti ai pericoli climatici);
- la valutazione degli impatti (effetti prodotti dai rischi climatici sui business, esaminati attraverso analisi di scenario di medio e lungo periodo);
- la definizione del piano di risposta (interventi di adattamento progettati e adottati, articolati in soluzioni di tipo Grey/Soft/Green).

Le dinamiche climatiche attese sono esaminate attraverso **analisi di scenario** basate sui Representative Concentration Pathway (RCP) definiti dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), con particolare riferimento a due proiezioni sviluppate su scala globale:

- RCP 4.5 “Forte mitigazione”, quale tendenza most likely;
- RCP 8.5 “Business-as-usual”, quale tendenza worst case.

La declinazione su scala locale (territorio italiano) degli scenari climatici è adattata da fonti pubbliche, e in particolare dal Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) elaborato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Il Gruppo FS promuove la condivisione delle metodologie e delle conoscenze in tema di adattamento al cambiamento climatico attraverso la partecipazione a gruppi di lavoro settoriali, come quelli promossi dall'UIC e dal PIARC-World Road Association.

Sono inoltre definiti programmi specifici in risposta al rischio fisico da cambiamento climatico, per il miglioramento delle performance e dell'affidabilità del servizio, la riduzione dei costi emergenti indotti dal clima e il 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, individuando e pianificando i più opportuni interventi fisici sulla rete infrastrutturale con logica proattiva (par. Azioni di adattamento al cambiamento climatico).

I rischi fisici connessi al cambiamento climatico che potrebbero avere conseguenze rilevanti per gli asset e per il business del Gruppo, sulla base di quanto definito dalla Comunicazione della Commissione Europea di giugno 2019 e dalla TCFD, sono classificati come:

Rischio	Descrizione	Categoria di impatto sul business	Potenziale impatto economico/finanziario	Presidi di mitigazione
Rischio fisico acuto	Manifestazione di pericoli climatici (hazard) estremi (es. uragani, inondazioni, siccità etc.) le cui crescenti frequenze e intensità sono correlate al riscaldamento globale	a. Distruzione asset b. Danneggiamento asset c. Interruzioni dei servizi d. Riduzione delle performance del business e. Contrazione del mercato f. Modifica del modello operativo g. Modifica del ciclo investimenti	i. Minori ricavi operativi per riduzione offerta ii. Maggiori costi operativi (es. costi 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 cronico	Mutamenti climatici a più lungo termine (es. innalzamento della temperatura media, scarsità di risorse idriche, innalzamento del livello del mare, perdita di stabilità dei terreni, ecc.)	a. Distruzione asset b. Danneggiamento asset c. Interruzioni dei servizi d. Riduzione delle performance del business e. Contrazione del mercato f. Modifica del modello operativo g. Modifica del ciclo investimenti	i. Minori ricavi operativi per riduzione offerta ii. Maggiori costi operativi (es. costi per 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



Rischi climatici di transizione

Rischio	Descrizione	Impatto sul business	Potenziale impatto economico/finanziario	Presidi di mitigazione
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
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
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	Descrizione	Impatto sul business	Potenziale impatto economico/finanziario	Presidi di mitigazione
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
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

In aggiunta ai rischi, il Gruppo ha infine individuato le opportunità che i cambiamenti climatici possono presentare:

Ambito	Tipologia di opportunità	Descrizione	Impatto sul business	Potenziale impatto economico/finanziario	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	i. Maggiori ricavi operativi ii. Minori costi operativi	i. Continuo presidio delle nuove tecnologie a basso impatto ambientale ii. 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	i. Minori costi operativi ii. Maggiori ricavi operativi	i. 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	i. Minori costi del capitale ii. Minori costi operativi iii. 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	i. Maggiori ricavi operativi	i. 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	i. Minori costi operativi ii. Maggiori ricavi operativi iii. Protezione del valore degli asset	i. Progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture volte a renderle maggiormente resilienti agli effetti del cambiamento climatico, anche grazie a meccanismi di ridondanza

Azioni di adattamento al cambiamento climatico

L'adattamento rappresenta una priorità inderogabile per far fronte agli eventi climatici estremi e cronici, sempre più severi e frequenti. Il Gruppo FS ha definito un piano di risposta ai rischi fisici derivanti dal cambiamento climatico, basato su quattro ambiti di azioni:

- valutazione delle vulnerabilità degli asset e dei territori;
- monitoraggio real-time dei fenomeni climatici, degli asset e dei territori;
- pianificazione di interventi specifici di adattamento per asset;
- progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-proof.

Con particolare riferimento al monitoraggio real-time, il Gruppo FS sta lavorando su:

- tecniche innovative di previsione degli eventi meteorologici particolarmente avversi tramite piattaforme previsionali che sfruttano una rete di sensori diffusa sul territorio nazionale. Al fine di prevenire situazioni di particolare allerta e più in generale migliorare gli standard qualitativi dell'infrastruttura ferroviaria, è in fase di realizzazione una campagna di installazione di sensori pluviometrici, idrometrici e radar che permetteranno l'ottimizzazione della fase previsionale e relativi warning sulla gestione dell'esercizio ferroviario in corso di evento e/o allerta;
- progetti innovativi di monitoraggio strutturale delle opere d'arte attraverso l'installazione di sensoristica volta ad affinare la capacità di previsione di eventi estremi.

Per quanto riguarda la progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-proof, RFI sta includendo pratiche di adattamento climatico all'interno dei propri manuali di progettazione (adaptation by design). In particolare, i manuali conterranno i criteri per l'implementazione delle misure di adattamento e un abaco delle soluzioni da prevedere in funzione delle diverse tipologie di asset e di hazard.

MATERIALITÀ E STAKEHOLDER MANAGEMENT (2-12, 2-28, 2-29, 201-1)

Il Gruppo ogni anno aggiorna l'**analisi di materialità**, uno strumento di analisi essenziale per poter pianificare e gestire le performance di sostenibilità e rappresentare adeguatamente nel reporting di Gruppo i risultati raggiunti e gli obiettivi prefissati. L'aggiornamento metodologico dell'analisi di materialità 2023 è stato caratterizzato dall'approccio dettato dallo standard di rendicontazione GRI 3 Material Topic 2021, costruito attorno al concetto di **impatto**. Lo standard prevede l'identificazione dei temi materiali in funzione degli impatti più significativi – positivi e negativi, attuali e potenziali – generati dall'Azienda su economia, ambiente e persone, inclusi gli impatti sui diritti umani (c.d. **Impact materiality**). Tali tematiche sono le priorità d'azione su cui il Gruppo definisce i suoi livelli di ambizione nel medio e lungo termine e i contenuti su cui concentra la rendicontazione di sostenibilità. Le informazioni di dettaglio in merito al processo di analisi di materialità sono riportate nel paragrafo "Processo di Materialità – Impatti generati", in appendice al presente documento.

Il processo di analisi di materialità include una importante attività di **coinvolgimento degli stakeholder**, che permette l'ascolto e l'inclusione dei portatori di interesse che influenzano o potrebbero influenzare le attività del Gruppo. Gestire in maniera continua le relazioni con i propri stakeholder, attraverso un approccio programmatico e proattivo che utilizza diversi strumenti per coinvolgere gli interlocutori, rappresenta una priorità per FS. Tale approccio è teso a orientare le scelte strategiche del Gruppo, nella convinzione che la comprensione delle reciproche aspettative e la conciliazione degli interessi sia garanzia di una effettiva creazione di valore duraturo. In concomitanza con il processo di aggiornamento dell'analisi di materialità, è stata rivista la mappatura delle categorie di stakeholder con cui il Gruppo interagisce direttamente e indirettamente, anche grazie al supporto delle società operative coinvolte nel processo. In conformità con lo standard internazionale AA1000-Stakeholder Engagement Standard (SES), ne sono state identificate undici, come di seguito rappresentate.

Principali categorie di stakeholder e rispettivi canali di comunicazione e modalità di coinvolgimento⁷⁰

⁷⁰ Nel corso del 2023 l'alberatura degli stakeholder ha subito delle modifiche rispetto alle categorie di stakeholder rendicontate nel Rapporto 2022, in particolare: "Persone di FS e Sindacati" è stata scissa, viste le modalità di engagement differenti per le due categorie; "Clienti e Passeggeri" è stata modificata in "Clienti e Viaggiatori", per racchiudere anche gli utenti in transito sulle infrastrutture stradali e ferroviarie; "Azionisti" è stata modificata in "Azionisti e Concedenti", per meglio identificare il ruolo dei Ministeri rispetto alle infrastrutture; "Fornitori", precedentemente presente in "Fornitori e Business Partner", ha ottenuto una valenza autonoma mentre l'anima "Business Partner" è stata arricchita in "Business Competitor, Partner e player del mercato". Inoltre, è stata aggiunta la categoria "Comunità scientifica" mentre "Società civile e comunità locali" ha preso il nome di "Organizzazioni della società civile".

È stata quindi assegnata la rilevanza agli stakeholder a livello societario, attraverso una valutazione effettuata su una scala da uno a cinque in base ai seguenti parametri:

- **Dipendenza**, l'importanza della relazione per lo stakeholder, espressa in termini di dipendenza, diretta o indiretta, da attività, prodotti o servizi del Gruppo FS e dalle prestazioni a essa associate;
- **Influenza**, l'importanza della relazione per il Gruppo FS, in termini di influenza dallo stakeholder sul processo decisionale, strategico e operativo;
- **Urgenza**, dimensione temporale della relazione ovvero quanto lo stakeholder richiede attenzione immediata da parte del Gruppo, con riferimento a tematiche finanziarie, economiche, sociali e ambientali.

Dall'analisi effettuata a livello di Gruppo, nel 2023 è emersa l'esigenza di una collaborazione con lo stakeholder "Fornitori", che conferma l'impegno preso dal Gruppo, da diversi anni, in un percorso volto al miglioramento delle loro performance ambientali e sociali. Anche per quanto riguarda la categoria di stakeholder "Risorse Umane", l'analisi dimostra il ruolo di attore chiave delle proprie persone nella strategia del Gruppo, in linea con il modello di gestione aziendale che mira a garantirne il benessere e la crescita attraverso attività di comunicazione, formazione, sviluppo e caring indirizzate a tutti i livelli organizzativi.

Al fine di raccogliere, inoltre, il percepito in termini di **priorità** delle **tematiche rilevanti**, sono state mappate e valorizzate alcune tra le molteplici iniziative di ascolto svolte nel corso dell'anno dalle diverse funzioni di Holding e società del Gruppo coinvolte nel processo di materialità, tra cui: le indagini di soddisfazione dei clienti, i questionari delle agenzie di rating di sostenibilità, i reclami dei clienti, le relazioni istituzionali e gli studi e le indagini di settore. A tale scopo, sono state prese anche in considerazione le informazioni raccolte 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. I risultati, riportati di seguito in forma aggregata, indicano il grado di rilevanza crescente dei temi di I e II livello. La metodologia di aggregazione dei dati ha tenuto conto di: rilevanza, dimensione e peso organizzativo rispetto alla tipologia di business in cui la società opera oltre alla numerosità degli stakeholder coinvolti.

Rilevanza dei temi (I-II livello)⁷¹

Legenda: L'intensità del colore in figura denota il livello di rilevanza del tema per gli stakeholder esterni, da bassa (sfondo chiaro) ad alta (sfondo più scuro).

La Just Transition nel settore dei trasporti

L'Italia si è impegnata a raggiungere gli obiettivi climatici comunitari per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Per cogliere questi traguardi e sfruttare le numerose opportunità di crescita offerte dallo sviluppo di un'economia decarbonizzata, il Paese dovrà affrontare numerose sfide. Il settore dei trasporti è al centro di queste sfide.

Una di queste, sicuramente fra le più importanti e strategiche, che l'Unione Europea sintetizza nell'espressione "just transition", è quella di una transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio che sia giusta ed equa, in modo da garantire che nessuno venga lasciato indietro.

Considerato il ruolo centrale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nella promozione di una crescita sostenibile del Paese e viste le enormi potenzialità offerte dal servizio ferroviario in ottica di sostenibilità ambientale e sociale, il Gruppo FS, con la collaborazione della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, ha avviato il progetto "La Just Transition nel settore trasporti" con l'obiettivo di promuovere una riflessione sugli impatti sociali e distributivi legati all'adozione delle misure di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

Nel quadro di questa iniziativa, FS ha organizzato due workshop coinvolgendo una selezione di stakeholder rappresentanti di varie categorie, come ad esempio Enti e Istituzioni, Comunità scientifica e Organizzazioni della società civile, al fine di avviare un confronto quanto più possibile plurale e condiviso sul tema della transizione giusta nei trasporti, in particolare dei suoi aspetti più significativi e problematici, per raccogliere idee, punti di vista, esperienze relativi al tema della Just Transition e sul ruolo che può assumere il gruppo FS in questa prospettiva. Il progetto fissa come punto d'arrivo la stesura di un Rapporto presentato pubblicamente nel corso del 2024.

⁷¹Nel corso del 2023 l'alberatura dei temi rilevanti ha subito delle modifiche rispetto all'esercizio precedente, in particolare: "Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura" è stato distinto in "Salute e sicurezza sul lavoro" e "Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset"; "Economia circolare e Acquisti responsabili" è stato scisso; "Innovazione, digitalizzazione e cybersecurity" è stato rimodulato in "Protezione dati e sicurezza informatica" mentre "Innovazione e digitalizzazione" è stato eliminato, in quanto ritenuti strumenti trasversali ai business; "Progettazione, infrastrutture e valorizzazione del territorio" è stato trasformato in "Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio" includendo quindi il tema "Supporto alla comunità", a sé stante nella precedente rendicontazione; "Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità" è stato distinto in "Infrastrutture sostenibili, resilienti e Integrate" e "Sistemi di trasporto sostenibili, resilienti e integrati".

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 principi 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 principi del UN Global Compact, si fonda su sette principi.

	<p>Creazione di valore condiviso</p> <p><i>Conciliare gli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali, generando valore per l'azienda, per gli stakeholder e per i territori in cui opera</i></p>
	<p>Coinvolgimento di comunità e stakeholder</p> <p><i>Attivare processi sistematici di stakeholder engagement</i></p>
	<p>Sicurezza per chi viaggia e per chi lavora</p> <p><i>Assicurare un sempre più alto livello di salute e sicurezza e consolidare una cultura del risk management e della prevenzione</i></p>
	<p>Qualità dei Servizi</p> <p><i>Migliorare l'esperienza dei clienti, curando con attenzione tanto la qualità resa quanto quella percepita</i></p>
	<p>Valore dei dipendenti</p> <p><i>Contribuire attivamente alla cura e allo sviluppo delle persone, evitando qualsiasi forma di discriminazione</i></p>
	<p>Uso efficiente delle risorse e tutela dell'ambiente</p> <p><i>Promuovere un uso efficiente delle risorse energetiche e favorire l'adozione di una logica LCA in tutti i processi</i></p>
	<p>Rispetto dei diritti umani</p> <p><i>Tutelare i diritti umani nelle proprie attività, tra fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile</i></p>

Altre forme di dialogo

Ogni anno il Gruppo promuove numerose iniziative di informazione, consultazione, dialogo e partnership rivolte ai diversi stakeholder. Nel 2023 il Gruppo FS ha aderito a WEC Italia (World Energy Council) e partecipa inoltre alle attività delle seguenti associazioni: Confindustria e le sue articolazioni Territoriali, Agens, Federtrasporto (di cui nel 2023 abbiamo espresso il Presidente), 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: Alleanza per l'Economia Circolare, Associazione Infrastrutture Sostenibili, Asvis, Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, Green Building Council Italia, Global Reporting Initiative, Kyoto Club, Legambiente, Railsponsible e United Nation Global Compact Italia. Con le associazioni dei consumatori è stato elaborato un protocollo firmato nel febbraio 2023.



Non risultano casi di non conformità nella comunicazione pubblicitaria del 2023. 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 2023 il Gruppo ha svolto attività relazionali con i media nazionali, regionali, locali e internazionali, nonché con testate online, siti web e blog.

Le agenzie stampa oggetto di attività sono state: Ansa, Agi, Adnkronos, Askanews, Dire, Italtpress, La Presse, MF-Newswires, Nova, Radiocor, Teleborsa, Vista, 9 Colonne, Agir, Datastudio, Ferpress, Gea, Public Policy.

I quotidiani cartacei oggetto di attività sono stati: Sole 24 Ore, Corriere della Sera, Repubblica, La Stampa, Milano Finanza, Italia Oggi, Il Tempo, Il Messaggero, QN, Avvenire, Libero, Il Giornale, La Verità, La Notizia.

I canali tv oggetto di attività sono stati: RaiNews, Skytg24, Tg1, Tg2, Tg3, TgR, Mediaset, La7.

Le attività con i media sono state svolte 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

Il Gruppo è attivo sui seguenti social media:



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

- condiviso lo stato d'avanzamento del Piano industriale e creato un ecosistema di dialogo continuo con tutte le persone del Gruppo;

- elaborato un piano di comunicazione dedicato alla sostenibilità con la creazione della rubrica *Glossario sostenibile* e *#cbegiornoè*;
- elaborato un piano di comunicazione dedicato alla sostenibilità sul social interno weshare con post e cartoline con grafiche destinate alle rubriche *Glossario Sostenibile* e *#cbegiornoè*;
- proseguimento dell'iniziativa Dillo a Welly, canale di comunicazione interna per ascoltare i bisogni dei colleghi e delle colleghe, raccogliere suggerimenti e buone pratiche per migliorare l'ambiente e i processi lavorativi;
- proseguimento delle attività di wespeak, canale di comunicazione per il raggiungimento massivo della popolazione aziendale via broadcasting online;
- diffusione dei temi di sostenibilità attraverso il progetto *#100AmbassadorxFS*, community di 100 colleghi e colleghe chiamati a raccontare in prima persona le novità del mondo FS.

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 (circa 2 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	2023	2022	2021
Valore economico direttamente generato	15.047	13.835	12.416
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	14.261	13.169	11.835
Proventi diversi	786	666	581
Valore economico distribuito	13.074	11.698	10.532
Costi operativi per materie e servizi	6.991	6.495	5.424
Costo del personale	5.284	4.723	4.764
Pagamenti ai finanziatori	456	221	160
Pagamenti a entità pubbliche	343	259	184
Valore economico trattenuto	1.973	2.137	1.884

Valori in milioni di euro

LE NOSTRE PERFORMANCE

**“C’è un Gruppo italiano
che ha a cuore le generazioni future.
Progettiamo e realizziamo infrastrutture per
una mobilità sostenibile di persone e merci.
Accorciamo le distanze per lo sviluppo e la
crescita del nostro Paese”**

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI SOSTENIBILI, RESILIENTI E INTEGRATI (3-3)

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

La sostenibilità è diventata un driver fondamentale per guidare la realizzazione delle infrastrutture, sostenendo concretamente la trasformazione in corso, focalizzandosi sulla salvaguardia ambientale, sull'efficiente utilizzo delle risorse, sulla tutela dei beni culturali, paesaggistici e della biodiversità, sulla resilienza dell'infrastruttura e sulla promozione della mobilità sostenibile.

Le grandi opere infrastrutturali costituiscono un pilastro fondamentale all'interno del paesaggio, influenzando profondamente la vita socioculturale e ambientale e contribuendo allo sviluppo dei territori e delle comunità.

In questo specifico segmento, è il Polo Infrastrutture del Gruppo FS a occuparsi di opere stradali e ferroviarie accessibili, integrate, resilienti e interconnesse. Le infrastrutture sono sviluppate secondo criteri di sostenibilità in tutto il loro ciclo di vita: progettazione, realizzazione, gestione, manutenzione e dismissione. Inoltre, l'inserimento nel territorio di tali opere richiede una valutazione integrata degli impatti ambientali, sociali ed economici rispetto a tutto il ciclo di vita utile del bene.

Il confronto sistematico con gli attori coinvolti nel processo di realizzazione dell'opera, dalle prime fasi progettuali alle fasi realizzative, sino al completamento e all'attivazione dell'infrastruttura, è quindi indispensabile.

Negli studi ambientali è data grande importanza all'analisi del contesto territoriale in cui l'opera si colloca, valutando preliminarmente l'impatto temporaneo sul territorio, legato all'attivazione e gestione del cantiere, e quello di tipo permanente, a seguito del completamento dell'opera, e individuando in anticipo le misure di mitigazione e compensazione necessarie. Con questo approccio si intende guidare la fase del progetto e della operatività, disponendo un modello, che coinvolge anche le imprese di costruzioni, in grado di identificare gli aspetti ambientali significativi da gestire in cantiere in un'ottica circolare, capace di preservare il valore delle risorse e favorire la rigenerazione del capitale naturale e dell'ecosistema.

Allo scopo di minimizzare gli impatti nelle fasi di realizzazione e di esercizio delle nuove opere o di ampliamento 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 abbattitori 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.

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.

Le stazioni ferroviarie sono elementi iconici del sistema infrastrutturale del Gruppo FS Italiane. Rappresentano sempre più nodi integrati e integranti dei tessuti urbani e centro della città del passato, del presente e del futuro. La stazione, oltre a essere agile e interconnessa, deve essere anche un luogo piacevole, sicuro e capace di proporre interventi di rigenerazione ambientale e di ricucitura territoriale. Le stazioni devono quindi ricoprire non solo la loro funzione di centro di mobilità ma favorire iniziative di verde urbano, piazze e spazi destinati a nuove opportunità per ricreazione e socializzazione.

Le stazioni del futuro sotto il segno del protocollo Envision

Rete Ferroviaria Italiana e ICMQ (Istituto Certificazione e Marchio Qualità), ente certificatore del protocollo Envision in Italia per le costruzioni, hanno redatto insieme un vademecum rivolto a tutti gli attori coinvolti nella progettazione di interventi che interessano le stazioni ferroviarie, esistenti o di prossima realizzazione. Il documento ha lo scopo di garantire, sin dalle prime fasi di progettazione, elevati standard qualitativi e alte performance in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. L'adozione del protocollo consente di soddisfare e garantire, attraverso un rigoroso sistema di rating certificato da un organismo indipendente, il raggiungimento di questi stessi obiettivi nella fase progettuale e nella fase realizzativa. Il protocollo Envision è uno strumento funzionale a orientare i progetti nel rispetto di elevati standard qualitativi e in chiave sostenibile. Il suo approccio strategico consente di integrare gli interventi previsti per le stazioni al contesto ambientale, storico e sociale di riferimento, al fine di soddisfare nel migliore dei modi le esigenze di un sempre maggior numero di persone che transitano nelle stazioni e vivono il loro "intorno" urbano.

Fruitori della linea guida saranno le strutture interne di RFI e tutte le società del Gruppo FS coinvolte nelle attività di progettazione, i progettisti esterni aggiudicatari degli Accordi Quadro e gli operatori coinvolti nella realizzazione delle opere.

Le linee guida potranno essere applicate ai seguenti interventi:

- nuove stazioni ferroviarie;
- stazioni esistenti da riqualificare;
- stazioni esistenti, sospese dall'esercizio, da riattivare e rifunzionalizzare.

I perimetri delle opere da progettare e realizzare possono riguardare ambiti infrastrutturali ferroviari e ricomprendere la realizzazione o riqualificazione di piazze, viabilità, piste ciclabili, aree verdi e aree di sosta. Imprescindibile, e fattore chiave per il successo, il coinvolgimento attivo e sinergico di tutti gli stakeholder.

Elemento di rilievo nelle prospettive di realizzazione di un sistema infrastrutturale e di mobilità sostenibili è il programma di investimenti previsti per il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR).

Nel corso degli ultimi anni sono stati sviluppati progetti, studi e relazioni di sostenibilità delle opere programmate nell'ambito del PNRR secondo gli indirizzi delle *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC*⁷², con l'obiettivo di offrire una lettura chiara sulle potenzialità di generare valore per le comunità.

Per quanto riguarda il contributo delle infrastrutture ferroviarie alla mitigazione dei cambiamenti climatici, nell'ambito della progettazione vengono effettuate specifiche valutazioni rispetto agli obiettivi ambientali individuati dal Regolamento Tassonomia UE 852/2020 per l'applicazione del principio Do No Significant Harm (DNSH). A supporto degli obiettivi ambientali proposti dalla Tassonomia, per i progetti per i quali è valutato un potenziale impatto, tale da ritenere opportuno l'avvio di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), o quelli finanziati da PNRR/PNC, vengono effettuate specifiche valutazioni della vulnerabilità e del rischio climatico con l'individuazione, qualora necessario, di specifiche soluzioni progettuali di adattamento al clima attuale e futuro.

Inoltre, per le commesse che prevedono il Progetto Ambientale di Cantierizzazione, viene svolta l'analisi dei vincoli delle aree di cantiere, di tipo idraulico, idrogeologico, geomorfologico, ecc., mentre in quelle che prevedono lo Studio di Impatto Ambientale viene analizzato il progetto anche in riferimento alla Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici.

⁷² 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.

Attraverso la misura degli indicatori di sostenibilità, inoltre, le analisi sviluppate hanno evidenziato i benefici offerti dai progetti infrastrutturali in termini di sviluppo economico, ambientale, sociale e turistico dei territori e l'assenza di criticità rilevanti. Particolare attenzione viene dedicata a quei progetti le cui opere coinvolgono direttamente o indirettamente aree protette (ad es. Parchi naturali, Zone Speciali di Conservazione, Siti di Interesse Comunitario, rete Natura 2000, ecc.).

Gestione e tutela della biodiversità

Lo sviluppo di un'opera infrastrutturale riveste un ruolo essenziale nei confronti della biodiversità, in quanto può provocare potenzialmente perdita di habitat, frammentazione degli ecosistemi, aumento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è consapevole della complessità, della diversità e della fragilità degli ecosistemi in cui opera e, pertanto, attribuisce massima importanza a quest'aspetto.

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.).

Nell'elaborare i progetti per la costruzione di nuove infrastrutture o l'ampliamento di quelle esistenti, si presta la massima attenzione alla valutazione delle caratteristiche tecniche, naturali e antropiche del terreno e del territorio in cui saranno realizzate tali opere e all'analisi degli ecosistemi attraversati. Nello studio dell'opera, si tiene conto degli aspetti ambientali, paesaggistici e archeologici al fine di garantire la permanenza dell'equilibrio ecologico e la conservazione del patrimonio culturale.

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

- evitare di costruire infrastrutture non necessarie, valutando tutte le alternative disponibili, e, possibilmente, fare in modo che il tracciato non coinvolga zone dove sono presenti aree naturali protette o habitat a rischio;
- valutare preliminarmente i fattori ambientali interessati, identificando i potenziali rischi per la biodiversità;
- sviluppare strategie di mitigazione individuando le opportune misure destinate a ridurre al minimo, o addirittura annullare, qualsiasi effetto o impatto, diretto o indiretto, a breve, medio o lungo periodo, sulle popolazioni vegetali e gli animali, sugli habitat e sull'integrità del sito, sia durante la fase di realizzazione del tracciato sia, successivamente, in fase di esercizio (es. passaggi ecologici per il passaggio sicuro della fauna selvatica, recinzioni, barriere acustiche);
- ripristinare o creare nuovi habitat per compensare quelli persi a causa della realizzazione dell'infrastruttura, ristabilendo il valore complessivo di biodiversità;
- valutare la resilienza dell'opera, ovvero la capacità di resistere e adattarsi a eventi disturbanti o catastrofici causati da eventi climatici estremi, disastri naturali o altri scenari critici.

Nella tabella seguente, a titolo esemplificativo, sono riassunti i dati principali dei progetti di opere infrastrutturali che interessano direttamente siti protetti e per i quali è stata elaborata la Valutazione di Incidenza (VIncA - 92/43/CEE Habitat):

Siti operativi che interessano direttamente aree protette (2023)

Sito operativo	Area geografica in cui è presente l'area protetta	Area protetta	Tipologia di tutela	Area nuova opera ricadente nel sito protetto ⁷³ (km ²)	Tipologia di attività	Valore della Biodiversità ⁷⁴ (sito operativo)
Intervento di soppressione del Passaggio a Livello al km 223+027 nel comune di Crotona (KR)	Calabria	ZPS - IT9320302 "Marchesato e Fiume Neto"	Rete Natura 2000	0,00585	Infrastruttura stradale cat. F1	Contesto agricolo. Assenza di habitat di interesse comunitario.
Nuova Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria (Romagnano – Buonabitacolo e Buonabitacolo - Praia)	Campania Basilicata	ZSC - IT8050022 "Montagne di Casalbuono" ZSC – "IT9210265 Valle del Noce"	Rete Natura 2000	.75	Infrastruttura ferroviaria	Substrato roccioso. L'opera non comporta la sottrazione di habitat, di habitat di specie di interesse comunitario e di specie di interesse comunitario.
Elettrificazione Linea ferroviaria Cagliari - Oristano	Sardegna	ZSC ITB030033 "Stagno Pauli Majori di Oristano" ZPS - ITB034005 "Stagno Pauli Majori" Oasi Permanente di Protezione Faunistica – Pauli Maggiore Riserva Naturale Pauli Majori Area Ramsar Stagno di Pauli Majori IBA218 Sinis e Stagni di Oristano	Rete Natura 2000	-	Infrastruttura ferroviaria	Habitat 1150 Habitat 1310 Habitat 1410 Habitat 1420 Habitat 3170* Habitat 92D0 Fauna: 45 specie di uccelli tutelate dall'Allegato I della Direttiva 2009/147/CE (es. Forapaglie castagnolo, Martin pescatore, Calandro, Airone rosso, Sgarza ciuffetto, Moretta tabaccata, Tarabuso, Occhione, ecc.)
S.S. 685 "delle Tre Valli Umbre" - rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. tipo C2 dal km 49+300 al km 51+500	Umbria	ZSC - IT5210046 "Valnerina"	Rete Natura 2000	0,00002	Infrastruttura stradale cat. C2	Habitat 91E0 Habitat 9340

⁷³ Area ricadente all'interno del sito protetto interessata permanentemente dalla realizzazione dell'opera.

⁷⁴ Per ulteriori approfondimenti in merito alla biodiversità (vegetazione, riserve, zone acquatiche, ecc.) presente nell'area protetta, la presenza di habitat interferiti dall'opera e gli interventi di mitigazione proposti per tali habitat, si rimanda alla documentazione pubblica di dettaglio inerente al progetto e disponibile sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica nell'area dedicata alle Procedure di VIA-VAS-AIA.

⁷⁵ I siti interessati sono attraversati dall'opera in galleria naturale.

Siti operativi che interessano direttamente aree protette (2023)

Sito operativo	Area geografica in cui è presente l'area protetta	Area protetta	Tipologia di tutela	Area nuova opera ricadente nel sito protetto ⁷³ (km ²)	Tipologia di attività	Valore della Biodiversità ⁷⁴ (sito operativo)
Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno - 4° Stralcio - S.S. 693 SVV del Gargano - S.S. 89 Garganica - Collegamento Vico del Gargano - Mattinata Tratto Vico del Gargano - Vieste	Puglia	Parco Nazionale del Gargano ZSC - IT9110004 "Foresta Umbra" ZSC - IT9110016 "Pineta Marzini" ZPS -IT911039 "Promontorio del Gargano" IBA 203 "Promontorio del Gargano e Zone Umide della Capitanata"	Rete Natura 2000 EUAP - Elenco Ufficiale delle Aree naturali Protette	0,18	Infrastruttura stradale	Habitat 9540 Habitat 6220
PZ138 - PZ139 - Collegamento mediano "Murgia-Pollino". Tratto Gioia del Colle - Matera - Ferrandina - Pisticci e by-pass di Matera	Puglia	SIC e ZPS IT9120007 – "Murgia Alta" IBA 135 - Murge	Rete Natura 2000 IBA - IBA Important Bird Areas	0,00659	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat 62A0
BA291 - S.S. 100 "di Gioia del Colle" completamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100, tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio)	Puglia	SIC e ZPS IT9120007 – "Murgia Alta" SIC -IT9130005 – "Murgia di Sud Est" EUAP0894 - Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine IBA 135 - Murge	Rete Natura 2000 EUAP - Elenco Ufficiale delle Aree naturali Protette IBA - IBA Important Bird Areas	0,05959	Infrastruttura stradale	Habitat 6210* Habitat 62A0 Habitat 8210 Habitat 8310 Habitat 9250 Habitat 6310 Habitat 6220* Habitat 9340
E45- Nodo stradale di Perugia. Tratto madonna del Piano- Collestrada	Umbria	ZSC -IT5210025 "Ansa degli Ornari" ZSC -IT5210077 "Boschi a farnetto di Collestrada"	Rete Natura 2000	~76	Infrastruttura stradale	Assenza di habitat di interesse comunitario.
Variante alla S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula"	Sicilia	ZSC - ITA010014 "Sciare di Marsala"	Rete Natura 2000	0,041	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat 5330 Habitat 6220

⁷⁶ I siti interessati sono attraversati dall'opera in galleria naturale.

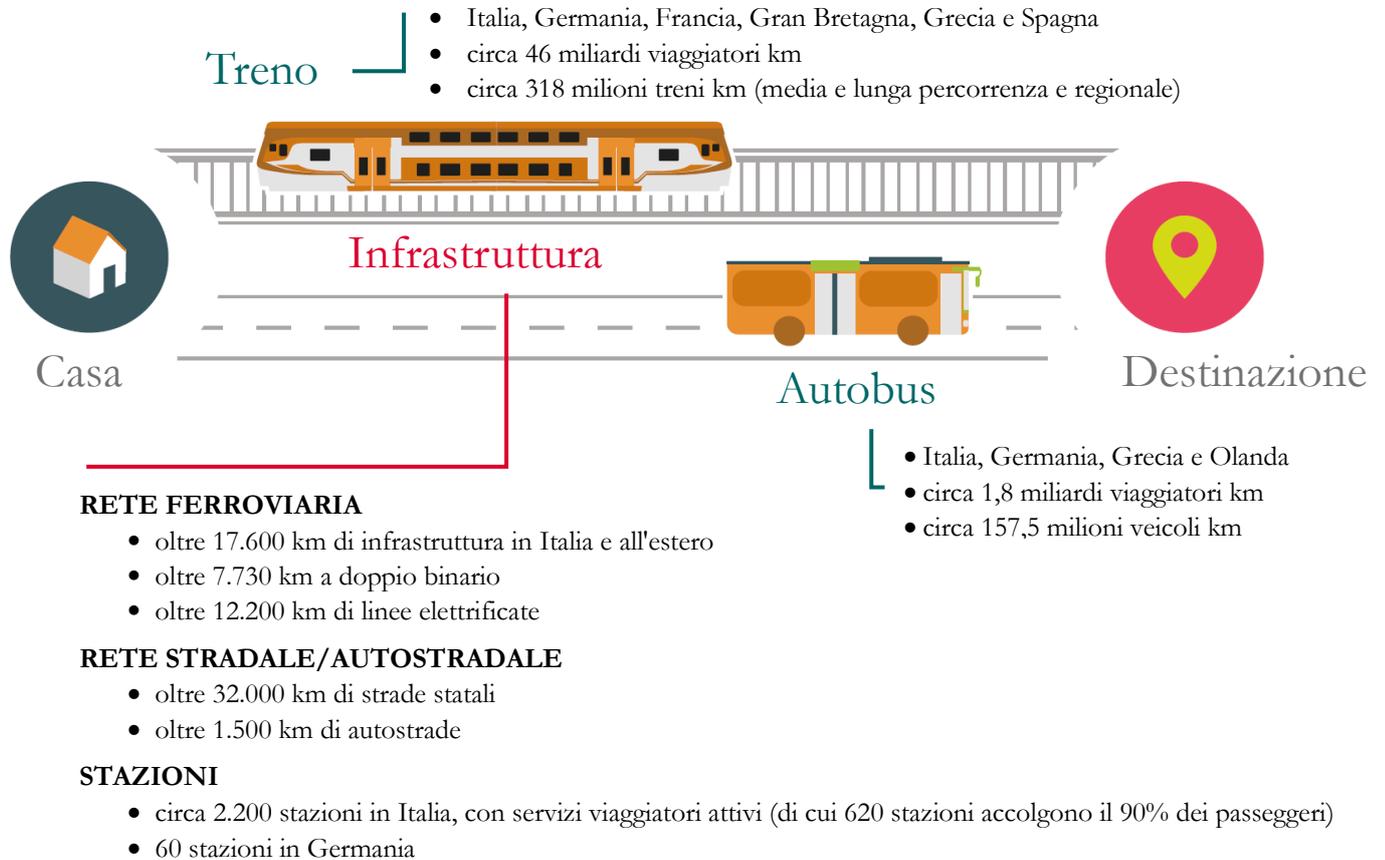
Siti operativi che interessano direttamente aree protette (2023)

Sito operativo	Area geografica in cui è presente l'area protetta	Area protetta	Tipologia di tutela	Area nuova opera ricadente nel sito protetto ⁷³ (km ²)	Tipologia di attività	Valore della Biodiversità ⁷⁴ (sito operativo)
dallo Svincolo "Birgi" sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza di Mazara del Vallo						
S.S. 4 "Salaria" - Tratto Trisungo-Acquasanta: 2° lotto dal Km 155+400 (galleria "Valgarizia") al km 159+000	Marche	SIC - IT5340006 "Lecceto di Acquasanta" SIC - IT5340018 "Fiume Tronto tra Favalanciata e Acquasanta"	Rete Natura 2000	0,00094	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat 91AA Habitat 92A0 Habitat 9340 Habitat 91E0
SS 675 - Umbro Laziale -Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano est - Civitavecchia - 1° Stralcio Monte Romano est – Tarquinia	Lazio	ZPS - IT6030005 "Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate"	Rete Natura 2000	0,0008	Infrastruttura stradale cat. B	ND
S.S. 389 Tronco Villanova – Lanusei – Tortoli Lotto Bivio Villagrande – svincolo di Arzana dal Km 51+100,00 della S.S. 389 Var al Km 177+930,00 della S.S. 389	Sardegna	ZSC - ITB022215 "Riu Sicaderba"	Rete Natura 2000	0,005	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat 5330 Habitat 91E0

Le valutazioni di interferenza e di incidenza delle opere infrastrutturali sugli habitat che rientrano in siti protetti vengono effettuate non solo nel caso in cui la nuova opera interessi direttamente tali siti, ma anche nel caso in cui le aree protette ricadano all'interno di una fascia di cinque chilometri dall'opera stessa.

La dimensione del viaggio (2-1, 2-6, 2-29)

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 regolarmente.



Stazione... *il luogo del movimento*

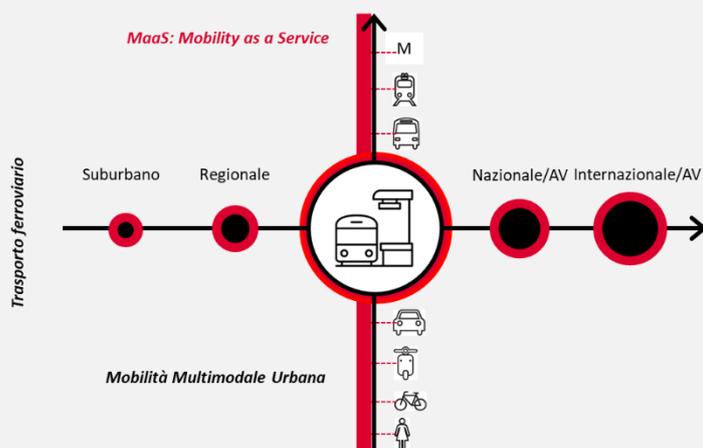
La stazione è il luogo del movimento: esprime il dinamismo di uno **spazio concepito per il viaggio e per lo scambio modale** ed è protagonista di ciclici cambiamenti che accompagnano o stimolano l'evolversi degli stili di mobilità e del tessuto urbano in cui è inserita. La stazione è luogo di trasformazioni, anche nel segno della nuova qualità delle infrastrutture che sempre più richiedono approcci capaci di creare valore e attrattività per i territori, ridurre costi e tempi degli spostamenti, soddisfare una domanda crescente di mobilità nuova.

Le stazioni rappresentano il **punto di contatto tra sistema ferroviario e i territori** e il loro funzionamento è anche determinato dalla qualità di questa relazione. Una stazione che funziona bene sa essere parte integrante dell'ambiente - urbano o rurale - che la ospita.

In questa prospettiva siamo impegnati in un **piano integrato di sviluppo delle stazioni** che mette al centro i bisogni delle persone e la sostenibilità ambientale e sociale, tende a rendere stazioni e aree circostanti più sicure e piacevoli e ad aumentare i punti di accesso alla rete ferroviaria con interventi di riqualificazione e di miglioramento della fruibilità, l'accessibilità, l'informazione al pubblico, l'intermodalità e con la realizzazione di nuove stazioni.

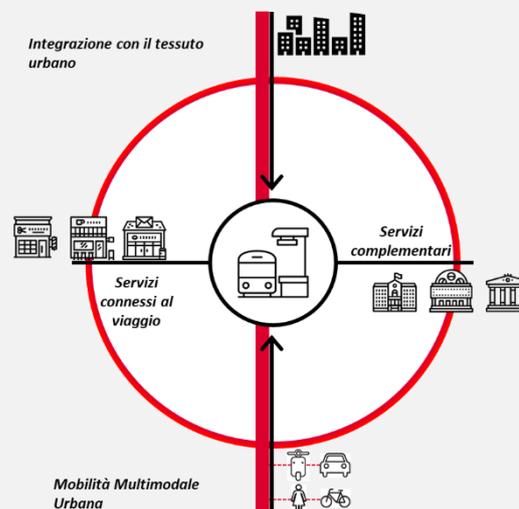
NODO DI SCAMBIO INTERMODALE

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 in maniera rapida, intuitiva e fluida - 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 alle donne lavoratrici che fanno i turni notturni, l'introduzione di nuovi sistemi di illuminazione, di percorsi più accoglienti - in particolare i sottopassi - e la cura degli spazi esterni, accompagnati da un maggior presidio all'interno delle stazioni grazie anche all'estensione delle attività presenti quale ulteriore monitoraggio della sicurezza.

PIANO INTEGRATO SVILUPPO STAZIONI

Per accrescere ruolo e capacità delle **stazioni**, è stato elaborato un piano di investimenti che interessa prioritariamente le stazioni a maggiore rilevanza trasportistica, distribuite su tutto il territorio nazionale e che intercettano oltre il 90% dei passeggeri in transito sulla rete.

Il Piano prevede che le stazioni vengano ripensate con l'obiettivo di **esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi**, integrate nel contesto urbano di inserimento e capaci di influire positivamente sulla riqualificazione dei territori.



In particolare, il Piano ha come obiettivi qualificanti:

- l'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la sharing mobility e la 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 2023 sono proseguiti:**

- gli interventi di **efficientamento energetico e la progettazione di impianti fotovoltaici in diverse stazioni** (es. Roma Ostiense, Roma Tiburtina, Pescara e Ancora) per l'approvvigionamento/autoproduzione di energia rinnovabile;
- gli interventi di **miglioramento per l'inclusione e l'accessibilità degli spazi e dei servizi di stazione** (es. es. innalzamento marciapiedi, installazioni nuovi ascensori, installazione percorsi tattili);
- gli interventi di **realizzazione di barriere di delimitazione degli accessi in stazione e l'avvio del progetto pilota sul motion-detection**, con Sistema di Videosorveglianza Intelligente (S.V.I.), **per la rilevazione di incidenti ai viaggiatori** impegnati nell'uso di ascensori, scale mobili, etc.;
- **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).



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.

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO RFI

16.832 km⁷⁷

CLASSIFICAZIONE

Linee fondamentali	6.460 km
Linee complementari	9.422 km
Linee di nodo	950 km

TIPOLOGIA

Linee a doppio binario	7.734 km
Linee a semplice binario	9.098 km

ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	12.205 km
- a doppio binario	7.658 km
- a semplice binario	4.547 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.627 km

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO FSE

474 km

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO NETINERA

300 km

RETE STRADALE IN ESERCIZIO ANAS

32.500 km

di cui autostrade 1.574 km

Dati aggiornati al 31 dicembre 2023.

⁷⁷ 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** sull'ambiente. La migliore **qualità della vita** e della **salute delle persone e del territorio** rimane l'obiettivo principale.

In questo contesto, **il treno rappresenta il mezzo più ecologico** tra le modalità di trasporto, 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

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

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

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

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

treni Internazionali Eurocity ed Euronight uniscono le principali località italiane a importanti città dell'Austria, della Germania e della Svizzera



FRECCIAROSSA



FRECCIARGENTO



FRECCIABIANCA



INTERCITY



INTERNAZIONALI

REGIONALE

CAPILLARITÀ

rete capillare, in ambito metropolitano, regionale e interregionale, con treni distribuiti su tutto l'arco della giornata

SERVIZI

servizi frequenti nelle aree metropolitane e servizi veloci per collegare i principali poli regionali, assicurando in "stazioni porta" l'interconnessione tra i due diversi livelli di servizio

FLOTTA

acquisto di nuovi treni più moderni e confortevoli (Pop e Rock) e l'arrivo del Blues, il primo treno ibrido a tripla alimentazione, elettrica, diesel e a batterie



INTERNAZIONALE



FRANCIA

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



GERMANIA

trasporto pubblico regionale in Bavaria, Sassonia, Turingia, Repubblica Ceca e Austria, Sud Ovest della Germania, Bassa Sassonia, Meclemburgo-Pomerania. Nelle aree metropolitane di Berlino, Brandeburgo, Brema e Amburgo.



GRAN BRETAGNA

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



GRECIA

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



SPAGNA

Trenitalia, come parte del consorzio ILSA, è tra i primi operatori privati abilitato a entrare sul mercato spagnolo dell'AV. Il servizio commerciale viene effettuato attraverso il treno ad Alta Velocità Frecciarossa 1000, (con Madrid-Barcellona, Madrid-Valencia/Alicante e Madrid-Malaga/Siviglia) con il brand iryo per una durata di 10 anni, competendo con Renfe e l'operatore francese Ouigo (detenuto da SNCF).



Autobus e tram...*per la mobilità pubblica sostenibile*

Gli autobus e i tram rappresentano le soluzioni di mobilità più semplici e rapide per ridurre il traffico urbano, tutelare l'ambiente e garantire, attraverso l'integrazione con gli altri mezzi di trasporto, in particolare il treno, un'offerta intermodale per sviluppare il trasporto collettivo e **la mobilità pubblica**.

Anche in questo caso l'offerta del Gruppo è rivolta al mercato nazionale e internazionale.

NAZIONALE



TERRITORIALE

trasporto pubblico locale (urbano ed extraurbano) di importanti città italiane, Padova, Perugia e Salerno. Oltre che di altre città in Campania, Puglia, Umbria e Veneto.

Servizi di trasporto passeggeri a carattere commerciale come il collegamento diretto città di Firenze - The Mall Firenze.



LUNGA PERCORRENZA

servizio integrato costituito con bus dedicati che collegano città di medie dimensioni e località turistiche, in determinati periodo dell'anno (es. Pompei, Sorrento, Cortina d'Ampezzo, etc.) con le Freccie AV in partenza da Bologna, Bolzano, Firenze, Lecce, Milano, Napoli, Roma, Salerno, Torino, Venezia e Verona.

INTERNAZIONALE



GERMANIA

trasporto pubblico su gomma nella regione Renania Settentrionale-Vestfalia, Francoforte sul Meno, Amburgo, Hannover



PAESI BASSI

trasporto pubblico locale attivo nelle aree di Utrecht, Groningen - Drenthe, DAV (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden) a cui si aggiungeranno da dicembre 2024 due ulteriori concessioni; area metropolitana nel Randstad (tra Amsterdam e Rotterdam e L'Aia.) e la provincia di Fryslan (Frisia)

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 Servizi⁷⁸, e **della customer satisfaction**, attraverso indagini volte ad analizzare le aspettative e il grado di soddisfazione di passeggeri e clienti.

Inoltre, è stato implementato un **sistema di monitoraggio dei reclami**⁷⁹ che consente di attivare un ascolto attivo delle esigenze dei clienti migliorando l'efficienza e l'efficacia dei servizi.



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

Infrastruttura

Il settore infrastruttura comprende:

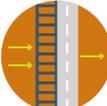
- rete ferroviaria/stazioni;
- rete stradale e autostradale.

Per quanto riguarda la **rete ferroviaria e le stazioni**, il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella Carta dei Servizi. In merito agli **obiettivi di qualità percepita**, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (voti 6-9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati di customer satisfaction 2023 evidenziano valori sostanzialmente stabili rispetto al 2022.

⁷⁸ 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.

⁷⁹ Nel documento con il termine “reclami” si intendono le segnalazioni ricevute, mentre con il termine “disservizi” si intendono le problematiche associate ai “reclami”. A un reclamo possono essere associati anche più disservizi.

AMBIENTE DI STAZIONE

Indicatore		Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Comfort del viaggio negli ambienti di stazione 	percezione della stazione nel complesso	98,3%	98,7%	-0,4
Integrazione modale 	percezione della facilità e comodità di arrivo in stazione	97,8%	98,1%	-0,3
Security in stazione 	percezione della sicurezza nel complesso	94,8%	95,5%	-0,7

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 articolata dei risultati 2023, è utile considerare il parametro relativo **alla percentuale dei pienamente soddisfatti (voti 7-9)**, sebbene non preso a riferimento nella Carta dei Servizi: mentre la qualità della stazione nel complesso presenta anche in questo caso come per i soddisfatti valori pressoché stabili (90,5%, -0,3 p.p. rispetto al 2022), **cresce la percezione della facilità e comodità di arrivo in stazione**, passando dal 94,2% nel 2022 al 94,4% del 2023 (+0,2 p.p.) **e la security**, passando dall'80,8% del 2022 all'83,4% registrato nel 2023 (+2,6 p.p.); quest'ultima grazie alle **ottime performance registrate sulle stazioni della rete RFI** (81,6%, +3,4 p.p.). Sono sostanzialmente **rimasti sui livelli di eccellenza** già acquisiti negli anni precedenti i valori registrati nel 2023 per **la qualità dei servizi Sale Blu** erogati tra gennaio e dicembre con percentuali di viaggiatori soddisfatti per il servizio di assistenza nel complesso (voti 6-9) pari al 99,6% e pienamente soddisfatti (voti 7-9) pari al 98,9%.



Nel 2023 i reclami/segnalazioni totali sono stati 7.968 a fronte dei 6.495 del 2022. Il numero delle richieste annuali supera per la prima volta il numero registrato nel 2019, anno dopo il quale, a seguito della situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19, c'era stata prima una riduzione netta e poi una ripresa della ricezione di richieste da parte degli utenti. Anche il numero dei disservizi segnalati, quindi, è proporzionalmente incrementato: 8.513 disservizi (+ 22% rispetto al 2022). 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.

L'indagine di customer satisfaction, condotta ogni tre mesi per conoscere l'opinione e il grado di soddisfazione dei clienti che si sono rivolti agli uffici relazioni con il pubblico (URP), ha rilevato **nel 2023 un livello di soddisfazione pari a 7,6 su 10** (riferito ai primi nove mesi dell'anno). Un indice in costante crescita dal 2016 (6,8/10).

In particolare, gli indici di misurazione della soddisfazione del cliente sono suddivisi in quattro dimensioni che compongono l'indice complessivo della qualità del contatto: qualità della risposta, qualità dell'operatore, qualità del contatto, utilità della risposta. **La qualità del contatto è stata valutata 7,6, la qualità dell'operatore 7,9, la qualità della risposta 7,5 e l'utilità della risposta 7,2.**

La strada chiama, Anas risponde

Nell'anno 2023 il Servizio Clienti Anas ha gestito un **totale di 166.330 contatti**:

- il 60% immediatamente risolti dal Front Office URP;
- il 30% dei contatti sono stati autonomamente risolti dai clienti attraverso processi digitalizzati;
- il 10% sono stati gestiti dal Back Office URP della Direzione Generale e delle Strutture Territoriali.

Le richieste sono state gestite nei termini richiesti dal MIT e riportati nella Carta dei Servizi Anas.

I clienti che si rivolgono al Servizio "Pronto Anas" ricevono una risposta immediata direttamente dal personale del Contact Center: in caso di richieste complesse, la risposta viene fornita entro 30 giorni solari dalla data di ricezione.

Trasporto passeggeri su ferro

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

- media e lunga percorrenza;
- regionale.

Italia⁸⁰

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).

Per quanto riguarda il fattore puntualità, **il servizio regionale conferma nel 2023 una percentuale di treni in arrivo entro 5' dall'orario previsto superiore al 90%** e in linea con le performance dello scorso anno. **Analizzando le Freccie e gli Intercity**, entrambe le tipologie di servizio hanno fatto registrare un **lieve peggioramento della performance**.

PUNTUALITÀ

Indicatore		Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Servizi a mercato (Freccie) 	% di treni in arrivo entro la soglia di 10' dall'orario previsto	75,5%	77%	-1,5

⁸⁰ Il perimetro di riferimento include i servizi offerti dalle società Trenitalia e Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici.

PUNTUALITÀ

Indicatore		Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Servizio Universale (IC Giorno e IC Notte)	% di treni in arrivo entro la soglia di 15' dall'orario previsto	85%	86,2%	-1,2
				
Servizio Regionale	% di treni in arrivo entro la soglia di 5' dall'orario previsto	92%	92,2%	-0,2
				

Dati aggiornati a gennaio 2024.

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

Per quanto riguarda il **fattore regolarità**, entrambi i segmenti registrano valori in aumento rispetto al 2022.

REGOLARITÀ

Indicatore		Risultato 2023	Risultato 2022	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	98,21%	97,05%	+1,16
				
Regionale	% di treni giunti a destinazione rispetto ai treni programmati (esclusi treni soppressi per sciopero)	98%	97,5%	+0,5
				

Dati aggiornati a gennaio 2024.

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 percorrenza⁸¹ e corto raggio - locale/regionale⁸²). La rilevazione avviene attraverso interviste face to face e interviste telefoniche⁸³.

⁸¹ Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 5.800 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, brand.

⁸² Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede circa 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.

⁸³ 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.

Nel 2023, il “viaggio nel complesso” risulta soddisfacente per il 98,7% dei clienti dei treni di media e lunga percorrenza, con un incremento di 1 punto percentuale rispetto all’anno 2022. Complessivamente, tutti i principali aspetti hanno registrato miglioramenti rispetto all’anno precedente.

MEDIA E LUNGA PERCORRENZA			
Indicatore	Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Viaggio nel complesso* 	98,7%	97,7%	+1
Puntualità 	94,4%	92,5%	+1,9
Pulizia 	98,1%	96,4%	+1,7
Comfort 	98,4%	97,4%	+1

*La soddisfazione del “viaggio nel complesso” tiene conto di tutta l’esperienza di viaggio (door-to-door).

Anche i risultati relativi ai **servizi di trasporto regionale confermano il trend in aumento della soddisfazione del cliente**. Il **viaggio nel complesso risulta soddisfacente per il 91,9% dei viaggiatori**, con un incremento di 0,1 punti percentuali rispetto all’anno 2022. Complessivamente, tutti i principali aspetti hanno registrato miglioramenti rispetto all’anno precedente, con particolare riferimento al “comfort” e alla “puntualità”.

REGIONALE			
Indicatore	Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Viaggio nel complesso* 	91,9%	91,8%	+0,1
Puntualità 	83,7%	83,5%	+0,2

REGIONALE

Indicatore	Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Pulizia 	82,8%	82,2%	+0,6
Comfort 	93%	92,5%	+0,5

*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).

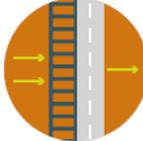
Il processo di gestione dei reclami avviene con la seguente modalità:

- 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.

Nel 2023 il numero di viaggi relativi ai trasporti di media e lunga percorrenza è aumentato di circa il 26% rispetto al 2022, determinando un incremento dei disservizi segnalati (+19% rispetto all’anno precedente) a fronte di un numero di reclami che complessivamente risulta stabile (43.738 reclami pervenuti nel 2023 rispetto ai 43.840 del 2022).

Le tipologie di disservizi segnalate con maggiore frequenza hanno riguardato la “regolarità e puntualità” (il 67% dei disservizi segnalati nel 2023 ha riguardato tale tipologia), mentre le altre categorie registrano una generale diminuzione rispetto al 2022.

ASPETTI SEGNALATI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

Regolarità e puntualità	Livello di servizio	Pulizia	Integrazione modale	Safety
				
2023: 19.508 (67%) 2022: 11.937 (49%)	2023: 5.399 (19%) 2022: 6.993 (29%)	2023: 316 (1%) 2022: 351 (1%)	2023: 4 (≈0%) 2022: 8 (≈0%)	2023: 75 (≈0%) 2022: 79 (≈0%)
		-	-	-

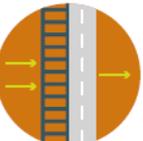
● miglioramento

● peggioramento

● stabile

Per quanto riguarda i **servizi di trasporto regionale**, le segnalazioni sono aumentate conseguentemente alla ripresa del traffico ferroviario, passando dalle 23.366 del 2022 alle 25.845 del 2023 (+10,6%). In continuità con lo scorso anno, 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”.

ASPETTI SEGNALATI REGIONALE

Regolarità e puntualità	Livello di servizio	Pulizia	Integrazione modale	Safety
				
2023: 9.345 (32,8%) 2022: 7.981 (29,7%)	2023: 9.143 (32%) 2022: 9.462 (35%)	2023: 136 (0,5%) 2022: 143 (0,5%)	2023: 12 (≈0%) 2022: 47 (≈0%)	2023: 158 (0,5%) 2022: 349 (1,3%)
		-	-	

● 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 2023 sono state lavorate 1.785 pratiche relative ai servizi di media e lunga percorrenza, di cui:

- 110 pervenute nel 2022 e concluse nel 2023;
- 1.675 pervenute nel 2023⁸⁴.

Dal 2022 la conciliazione paritetica è attiva anche per i passeggeri del trasporto regionale di Trenitalia e, nel 2023, sono pervenute circa 400 domande (rispetto alle circa 300 del precedente anno). L'estensione della conciliazione paritetica al trasporto regionale, dopo la lunga e consolidata esperienza nel trasporto a media e lunga percorrenza (Frece e Intercity), conferma l'attenzione di Trenitalia per le persone che quotidianamente scelgono di viaggiare a bordo dei suoi treni regionali.

Nel 2023 Trenitalia ha proseguito la campagna di comunicazione esterna **“I nostri gesti insieme fanno la differenza”** che, dopo i consigli sull'efficientamento energetico, si è concentrata sul **tema della mobilità sostenibile**, con l'obiettivo di sensibilizzare i clienti a muoversi in modo responsabile usando il treno, anche in abbinamento ad altre modalità a basso impatto, come la bici e lo sharing.



Nel corso dell'anno è stata inoltre portata avanti la seconda edizione di **“Trenitalia school Fair”**: incontri in location suggestive come musei e palazzi storici, con lo scopo di informare e sensibilizzare gli insegnanti di tutta Italia delle scuole primarie e secondarie, sui benefici, vantaggi e modalità di organizzare viaggi d'istruzione in modo sostenibile, valorizzando l'aspetto ambientale del treno e il patrimonio artistico italiano.

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. La soddisfazione del cliente è monitorata attraverso la somministrazione a campione di questionari. Il giudizio per ciascuna variabile del trasporto ferroviario 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 7 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.

Nel 2023 il 77,4% degli intervistati ha dichiarato di essere complessivamente soddisfatto del servizio di trasporto su ferro.

⁸⁴ Così ripartite: per il segmento Alta Velocità n.1.234 (di cui 1.085 ammissibili e 149 non ammissibili) e Intercity n.441 (di cui 362 ammissibili e 79 non ammissibili).



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 posta raccomandata.

Nel corso del 2023 sono pervenuti 365 reclami relativi al servizio ferrovia e di questi il 97% è stato chiuso entro 30 giorni.

Trasporto passeggeri su gomma

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

Italia⁸⁵

Busitalia – Sita Nord e controllate

Gli obiettivi di customer satisfaction sono rendicontati in diverse carte dei servizi su base regionale/provinciale/comunale e per ambito urbano ed extraurbano. **Nel 2023 sono stati aggiornati i criteri utilizzati per il monitoraggio dei dati sulla puntualità**, indirizzati a rilevare le corse in partenza e non più in arrivo, determinando l'impossibilità di confrontare i valori con quanto registrato negli anni precedenti. I dati raccolti con la nuova metodologia fanno registrare **circa il 98% delle corse in partenza puntuali, relativamente ai servizi in ambito urbano, e il 98,8% in ambito extraurbano.**

Nel 2023 è stato rinnovato il monitoraggio per rilevare la soddisfazione dei clienti⁸⁶. 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.

⁸⁵ Il perimetro di riferimento include i servizi TPL tramite le società del Gruppo Busitalia e Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici.

⁸⁶ Le indagini di customer satisfaction hanno riguardato i servizi urbani ed extraurbani gomma di Busitalia e controllate e il servizio ferroviario svolto in Umbria. È stata inoltre rilevata la soddisfazione sui servizi sostitutivi offerti da Busitalia Rail Service, sui servizi di navigazione sul lago Trasimeno e, marginalmente, sul servizio attivo in Toscana per l'Outlet The Mall. I risultati consolidati delle indagini effettuate nei mesi di maggio e di novembre sul trasporto pubblico locale sono stati consolidati ponderando i valori di customer ottenuti per singolo bacino al corrispondente numero dei passeggeri trasportati.

URBANO

Indicatore	Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Giudizio complessivo 	91,5%	91%	+0,5
Regolarità e organizzazione del servizio 	81,9%	80,5%	+1,4
Pulizia 	82%	81,5%	+0,5
Comfort 	83,8%	82,3%	+1,5

EXTRAURBANO

Indicatore	Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Giudizio complessivo 	88,7%	88,6%	+0,1
Regolarità e organizzazione del servizio 	79,8%	77%	+2,8
Pulizia 	79,1%	78,6	+0,5
Comfort 	84,4%	83,5%	+0,9



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 2023 sono state gestite 3.140 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) nonché ai servizi ferroviari, servizi di navigazione e di mobilità alternativa attivi in Umbria. Rispetto al 2022, si osserva un aumento delle segnalazioni pari a circa +20%, corrispondente alla piena ripresa di tutti i servizi dopo il periodo pandemico e a un più facile e chiaro accesso dei clienti ai canali di comunicazione aziendali.

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 2023 sono pervenuti 1.244 reclami a cui corrispondono 2.270 aspetti segnalati (rispetto ai 1.040 reclami prevenuti nel 2022 a cui sono corrisposti 1.615 aspetti segnalati).

ASPETTI SEGNALATI URBANO

Regolarità del servizio	Rapporto azienda-cliente	Puntualità	Comfort	Informazioni alla clientela
2023: 621 (27%) 2022: 455 (28%)	2023: 250 (11%) 2022: 158 (10%)	2023: 464 (20%) 2022: 275 (17%)	2023: 112 (5%) 2022: 87 (5%)	2023: 149 (7%) 2022: 75 (5%)
-	-		-	

● miglioramento

● peggioramento

● stabile

Per il segmento extraurbano nel 2023 sono pervenuti 1.828 reclami a cui corrispondono 3.410 aspetti segnalati (rispetto ai 1.504 reclami prevenuti nel 2022 a cui sono corrisposti 2.220 aspetti segnalati).

ASPETTI SEGNALATI EXTRAURBANO

Regolarità del servizio	Rapporto azienda-cliente	Puntualità	Comfort	Informazioni alla clientela
				
2023: 965 (28%) 2022: 643 (29%)	2023: 270 (8%) 2022: 111 (5%)	2023: 762 (22%) 2022: 408 (19%)	2023: 244 (7%) 2022: 177 (8%)	2023: 182 (5%) 2022: 74 (3%)
-			-	

● miglioramento

● peggioramento

● stabile

Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici (FSE)

Per quanto riguarda i servizi di trasporto su gomma svolti da FSE, nel 2023 la percentuale di clienti complessivamente soddisfatti (misurata attraverso la stessa metodologia descritta in precedenza per il servizio ferroviario, ma con un livello di soddisfazione che parte da 6) è stata pari all'82,3% degli intervistati.



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 sul sito web istituzionale e via posta raccomandata.

Nel corso del 2023 sono pervenuti 1.774 reclami relativi al servizio gomma di cui il 73% è stato chiuso entro 30 giorni.

Di seguito sono riportate le principali informazioni riguardo le indagini di **customer satisfaction** effettuate dalle società del Gruppo che offrono servizi di trasporto su ferro e gomma all'estero.

Regno Unito

Il Gruppo FS opera in UK attraverso Trenitalia c2c, società che offre il servizio di trasporto passeggeri tra Londra e l'Essex.

Nel corso del 2023 è stata effettuata una survey attraverso Wavelength, che ha raccolto 1.578 risposte evidenziando un trend costante riguardo la soddisfazione dei clienti che si attesta sul punteggio di 78/100.

Francia

Nel 2023, il 96% dei clienti che usufruiscono dei servizi offerti dal Gruppo FS in Francia, attraverso la società Trenitalia France, risultano soddisfatti, con il 49% degli stessi che ha attribuito il massimo punteggio (9/9), rispetto al 36% registrato nel 2022. I viaggiatori dichiarano di “raccomandare Trenitalia” e di voler “ripetere l'esperienza di viaggio offerta”, dimensioni di analisi che hanno registrato valori rilevanti nell'indagine di customer 2023 (8,3/9).

Spagna

Dal 25 novembre 2022 il Gruppo è attivo anche in Spagna, attraverso iryo, società partecipata da Trenitalia. Le indagini di customer satisfaction sono effettuate attraverso una survey online in cui viene richiesto ai viaggiatori di attribuire un punteggio da 1 a 10 a diverse dimensioni di analisi (soddisfazione del viaggio, attese, esperienza a bordo treno, etc.). I dati 2023 registrano un Net Promoter Score (NPS)* pari a 62,4%.

*Il Net Promoter Score è un indice che misura la disponibilità dei clienti a raccomandare ad altri i prodotti o servizi offerti da un'azienda. L'indice si calcola sottraendo la percentuale dei clienti “detrattori” (coloro che hanno assegnato un giudizio inferiore o uguale a 6) dalla percentuale dei clienti “promotori” (coloro che hanno assegnato un giudizio di 9 o 10).

Olanda

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV prevede lo svolgimento di un'indagine "Barometro OV*", su base nazionale, per tutte le tratte e le società concessionarie. Nel 2022 Qbuzz ha ottenuto un punteggio pari a 7.8 su 10 relativamente ai servizi TPL offerti nell'area di Utrecht, mentre nelle aree di Groningen-Drenthe e DMG (Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem) il valore si è attestato su 7,9/10. L'indagine 2023, alla data di redazione del presente documento, non è stata ancora pubblicata.

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

Germania

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

Grecia

Hellenic Train monitora trimestralmente la soddisfazione dei passeggeri (es. attraverso survey e tecnica del mystery client). L'analisi viene svolta da un soggetto terzo. Il campione analizzato è stato pari a 2.000 passeggeri (include tutti i segmenti di business: lunga percorrenza, interurbano, regionale). Nel 2023, il valore relativo alla "soddisfazione del viaggio nel complesso" è risultato pari a 59,4%, registrando una diminuzione di circa 16,5 p.p. rispetto al valore 2022 (75,9%). I dati, relativi alle analisi del terzo trimestre 2023, risentono dell'incidente ferroviario avvenuto a febbraio*, che ha comportato interruzioni del servizio da parte di Hellenic Train, dovute a problematiche riconducibili al gestore della rete ferroviaria (società esterna al Gruppo FS); risultano attualmente in corso diverse iniziative da parte del management di Hellenic Train finalizzate al recupero dei livelli di qualità del servizio atteso.

*Nella notte del 28 febbraio 2023 si è verificato un incidente ferroviario tra un treno passeggeri (noleggiato da Hellenic Train e di proprietà della società pubblica Gaiaose) e un treno merci all'altezza della città di Tempi, nella Grecia centrale, sulla tratta fra Atene e Salonicco. Sono 57 le persone che hanno perso la vita e 164 quelle rimaste ferite. Al momento dell'incidente a bordo del treno passeggeri viaggiavano 351 persone, di cui 342 passeggeri, 7 dipendenti di Hellenic Train e 2 dipendenti dell'azienda che gestisce la carrozza ristorante, mentre sul treno merci si trovavano 2 membri dello staff. Sono attualmente in corso gli accertamenti delle autorità competenti nella fase delle indagini.

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 Piano Industriale 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).



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

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



TRASPORTO MERCI INTERNAZIONALE

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

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

La centralità del cliente rappresenta uno dei valori fondamentali per le Società del Polo Logistica e per misurare il livello di gradimento dei servizi offerti, viene condotta una indagine di Customer Satisfaction⁸⁷ 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.

Nel corso del 2023, TX Logistik AG, società controllata da Mercitalia Logistics, ha **finalizzato l'acquisizione di Exploris** Deutschland Holding GmbH Hamburg, impresa di trasporto ferroviario merci europea, diventando così il secondo operatore del trasporto merci su ferro in Germania.

Con la chiusura dell'accordo **il Polo Logistica è ora presente in undici Paesi**, anche attraverso le società di Exploris, tra cui Via Cargo, HSL Logistik e Delta Rail, rafforzando la presenza del Gruppo FS sul mercato europeo con un arricchimento dei traffici da e per l'Italia anche a vantaggio dei servizi di import ed export dell'industria italiana.

Inoltre, tra le iniziative maggiormente rilevanti intraprese nel corso dell'anno, si annovera l'avvio dei lavori per la **realizzazione del terminal intermodale di Milano smistamento**.

Il terminal intermodale di Milano smistamento sorgerà su un'area di circa 240.000 metri quadri e sarà dotato di attrezzature d'avanguardia tecnologicamente avanzate che consentiranno di adottare i **più alti standard di sicurezza ed efficienza** e generare il **minor impatto possibile sull'ambiente circostante**.

In linea con gli investimenti per il Polo Logistica, si procede verso la realizzazione di un nuovo hub per incrementare la qualità del trasporto intermodale e ampliare il network del traffico su ferro per **raggiungere in Italia gli obiettivi europei e arrivare al 30% di merci trasportate su rotaia entro il 2030**.

⁸⁷ L'indagine di customer satisfaction non è stata effettuata nel 2023.

SICUREZZA DEI VIAGGIATORI E DELLE PERSONE (3-3)

Promozione della sicurezza (416-1, 416-2)

La sicurezza delle persone rappresenta per il Gruppo **una priorità nonché un fattore strategico**, che si traduce in un impegno quotidiano per garantire sulla propria rete (ferroviaria e stradale) e per tutti i servizi offerti i più elevati standard.

Le azioni messe in campo dal Gruppo sono finalizzate a garantire che tutte le attività produttive si svolgano in piena sicurezza, riducendo al minimo i rischi connessi alle attività d'impresa per i lavoratori, l'ambiente, i viaggiatori, i cittadini e, 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 2023 ammontano:

- per il Polo Infrastrutture a circa 4,8 miliardi di euro (+28% rispetto al 2022);
- per i Poli passeggeri e Logistica a circa 533 milioni di euro (+32% rispetto al 2022).

Sicurezza ferroviaria

Il Gruppo è **impegnato a 360° sul fronte della sicurezza del servizio offerto ai clienti** (viaggiatori, clienti industriali e imprese ferroviarie).

La sicurezza è infatti un valore chiave perseguito attraverso il **presidio diretto e costante dell'equilibrio fra tecnologie, uomini e organizzazione** fin dalle fasi di definizione dei progetti infrastrutturali così come dei servizi offerti e dei processi industriali.

Gli apparati e i sistemi per la sicurezza della circolazione ad oggi impiegati sulla rete italiana sono diversificati e integrati tra loro in base alle caratteristiche delle linee e al tipo di traffico che su esse si svolge (passeggeri o merci; lunga, media o breve percorrenza) e assicurano:

- la gestione della circolazione in stazione, nei bivi e nelle altre località di servizio, consentendo di operare in sicurezza su scambi, segnali, ecc., in relazione ai binari assegnati a ciascun treno⁸⁸;
- il distanziamento dei treni, permettendo di mantenere sempre la distanza di sicurezza tra un treno e l'altro sulle linee⁸⁹;
- la protezione della marcia dei treni⁹⁰;
- la supervisione e il telecomando della circolazione⁹¹;
- 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 bordo⁹².

⁸⁸ Apparati centrali: ACE - Apparato Centrale Elettrico, ACEI-Apparato Centrale elettrico ad itinerari, ACC-Apparato Centrale Computerizzato, ACC-M Apparato Centrale Computerizzato Multistazione.

⁸⁹ 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.

⁹⁰ SSC - Sistema di Supporto alla Condotta, SCMT - Sistema Controllo Marcia del Treno, ERTMS - European Rail Train Management System.

⁹¹ 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.

⁹² Sistema di telecomunicazione dedicata GSM-R, dove R sta per Railway.

TECNOLOGIE PER LA SICUREZZA DELLA RETE

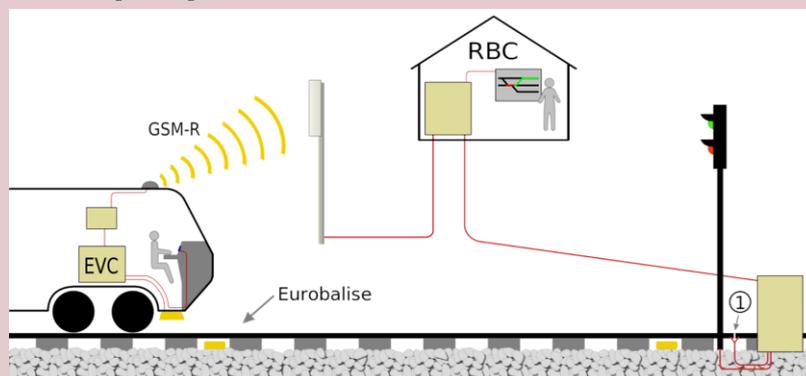
		km di linea
ERTMS/ETCS 	<p>Il Gruppo ha adottato, tra i primi in Europa, l'European Rail Traffic Management System/European Train Control System (ERTMS/ETCS) di livello 2 sulle linee della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità e sta oggi implementando un piano accelerato per l'applicazione del sistema sull'intera rete in anticipo rispetto alle scadenze dettate dalla UE. Il sistema rappresenta una tecnologia di avanguardia in grado di assicurare ai treni dei diversi paesi europei di circolare in piena sicurezza senza soluzione di continuità su tutte le linee che ne sono dotate, di migliorare funzionalità e prestazioni dell'infrastruttura (i.e. maggiore capacità) e di consentire una riduzione dei consumi energetici e delle emissioni legati alla circolazione.</p>	1.177⁹³
SCC, CTC e ACCM 	<p>Il Sistema di Comando e Controllo (SCC), in funzione 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), rappresenta l'evoluzione tecnologica degli Apparati Centrali e controlla contemporaneamente più impianti di stazione e le relative tratte di blocco.</p>	13.625
SCMT 	<p>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. È in funzione sulle linee fondamentali, complementari e di nodo, a semplice o a doppio binario ed è certificato fino alla velocità massima di 250 km/h.</p>	13.224
SSC 	<p>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.</p>	2.312
GSM-R 	<p>GSM-R (dove R sta per Railway), è un sistema dedicato alla rete ferroviaria 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.</p>	11.712

⁹³ Chilometri di linea attrezzata sia con ERTMS Level 2 sia con ERTMS Level 1.

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, ad esempio, 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. Il SSB (Sotto Sistema di Bordo) e in particolare il suo nucleo intelligente, l'EVC (European Vital Computer), attraverso il canale radio 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 (a partire dal 2005), 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, ad oggi, l'implementazione del sistema su tutti i circa 16.800 km dell'infrastruttura nazionale entro il 2036, anticipando gli obblighi comunitari del 2050. L'attrezzaggio delle linee convenzionali è in corso con l'ERTMS Livello 2.

Tra **i benefici del nuovo sistema**: 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 10% di energia elettrica per le imprese ferroviarie.

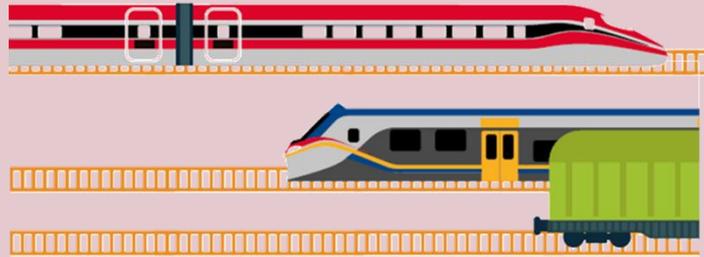
La **manutenzione** rappresenta un processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura e delle flotte in cui uomini, mezzi e tecnologie sono costantemente impegnati a pianificare e implementare le azioni volte a mantenere o a riportare un asset (un impianto, un'apparecchiatura, un treno, ecc. -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

MANUTENZIONE DEI VEICOLI

FERROVIARI

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

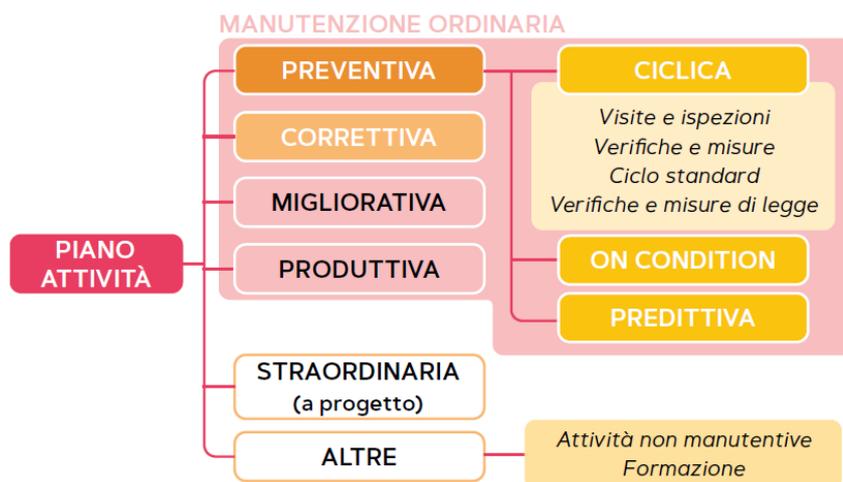


In particolare, il Gruppo assicura la pianificazione, l'esecuzione, il controllo e il miglioramento dei processi manutentivi attraverso un'organizzazione che prevede un sistema della manutenzione comprendente diverse funzioni:

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

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.



La manutenzione è svolta sulla base di piani manutentivi sviluppati anche grazie a un capillare **monitoraggio della rete effettuato attraverso l'attività di diagnostica**.

La diagnostica permette di determinare in maniera automatica lo “stato di salute” delle diverse componenti dell’infrastruttura, verificandone il grado di usura anche mediante un efficiente sistema informatico.

I sistemi di diagnostica possono essere di tipologia fissa o mobile:

- i sistemi di **diagnostica fissa** prevedono l’applicazione stabile di dispositivi di misura su particolari enti dell’infrastruttura, in maniera da rilevare in continuo i parametri di funzionamento più importanti degli impianti costituenti l’infrastruttura ferroviaria di Stazione e di Linea. La raccolta continua delle grandezze caratteristiche dell’infrastruttura e le relative elaborazioni consentono di indirizzare la strategia manutentiva verso politiche predittive, individuando potenziali malfunzionamenti all’infrastruttura prima che questi si verifichino. Il sistema di diagnostica fissa è un importante strumento di ausilio al personale di esercizio in caso di guasto, in quanto fornisce al manutentore tutte le informazioni necessarie alla sua risoluzione.
- la **diagnostica mobile** viene attuata mediante rotabili attrezzati con sistemi di misura che transitano sulle linee rilevando i parametri significativi dell’infrastruttura.

I treni diagnostici utilizzati dal Gruppo sono in grado di elaborare la diagnosi puntuale dello stato di salute dell’infrastruttura, attraverso il monitoraggio dei parametri di funzionamento dell’infrastruttura ferroviaria relativi al binario, alla linea di contatto, agli impianti di segnalamento e alle telecomunicazioni, in maniera da indirizzare gli interventi manutentivi laddove tali parametri superano i livelli standard previsti.

Le linee ferroviarie sono classificate in **classi**, secondo le norme europee di riferimento, tenendo conto delle sollecitazioni a cui sono soggette. Fermo restando **obiettivi di sicurezza omogenei**, per ogni classe vengono ottimizzate le attività manutentive in funzione del livello di affidabilità richiesto utilizzando specifici treni diagnostici, con lo scopo di arrivare a una **manutenzione sostenibile**.

Armamento, Telecomunicazioni, Trazione Elettrica e Segnalamento			Ultrasuoni ⁹⁴
1° classe (2 sett.)	2° classe (2 mesi)	3°-4° classe (4-6 mesi)	(6-12-24 mesi)
			
 AIACE ibrido	 ALDEBARAN 2.0	 FALCO 1-2	 DIC-80 US
 DIAMANTE 2.0	 ARCHIMEDE	 EM80/100	 SRS240 / SRS242 / SRS200
	 SIRTER	 PV7EVO	
	 Carrozza Diagnostica (Noleggio ITCF)	 Carro K-12 INSPECTION	
		 DGS-62N	
		 OBW10FS-V/N	

RFI dispone di una flotta di 29 mezzi diagnostici (di cui 3 per la rete AV/AC), destinata ad ampliarsi a circa 40 mezzi nei prossimi anni.

Annualmente viene redatto un programma di esercizio della flotta dei treni diagnostici che permette di soddisfare esigenze diagnostiche e di monitoraggio definite dalle procedure vigenti. I principali parametri rilevati durante le attività di diagnostica sono:

- **Armamento:** geometria del binario, usura e integrità della rotaia, conicità equivalente, dinamica di marcia, usura ondulatoria, interazioni ruota rotaia, valutazione dello stato interno della rotaia e video controllo degli elementi costitutivi della via.
- **Trazione Elettrica:** geometria e usura della linea di contatto, interazione pantografo – catenaria, tensione e corrente della catenaria e archi elettrici;
- **Telecomunicazioni:** copertura e qualità del canale voce GSM/GSM-R e del canale dati LTE;
- **Segnalamento:** canali euroradio, eurobalise, BACC e SSC impiegati nei sistemi di protezione della marcia dei treni europei (ERTMS/ETCS) e nazionali (SCMT e SSC).

Con l'obiettivo di creare uno strumento univoco ed efficace per il monitoraggio dello stato dell'infrastruttura, RFI si è anche dotata di un **sistema informativo centralizzato**, in modo da raccogliere e razionalizzare le informazioni fornite sia dai sistemi di diagnostica mobile sia dai sistemi di diagnostica fissa distribuiti sul territorio lungo tutta l'infrastruttura ferroviaria.

Con l'evolvere delle tecnologie diagnostiche, le politiche manutentive della rete ferroviaria di tipo ordinario sono state modificate negli ultimi anni, passando **da un approccio** quasi esclusivamente di tipo **ciclico** a un **approccio su condizione**, in quelle attività dove è stato possibile applicare informazioni diagnostiche sullo stato della infrastruttura.

⁹⁴ Treni diagnostici per il controllo a ultrasuoni dei difetti interni delle rotaie.

Negli ultimi anni, inoltre, si stanno sempre più sviluppando criteri per la manutenzione **predittiva** al fine di determinare l'intervento manutentivo più idoneo e al momento opportuno sulla base dell'andamento storico dei dati di diagnostica, delle attività di manutenzione e dell'andamento dei guasti, con attese ricadute positive in termini di ottimizzazione di mezzi e risorse.

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/persona 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 gestita da RFI

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI è effettuato mediante indicatori calcolati sulla base dei dati registrati nelle proprie Banche Dati (Banca Dati Pericoli per il monitoraggio di incidenti e inconvenienti), nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (definiti dall'ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie).

I principali **indicatori utilizzati per monitorare le prestazioni di sicurezza** sono i seguenti:

- indicatori riferiti agli Obiettivi Comuni di Sicurezza;
- incidenti significativi (collisioni di treni, deragliamenti di treni, incidenti ai passaggi a livello, incendi a bordo dei materiali rotabili, incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi, altri);
- incidentalità complessiva a responsabilità RFI;
- incidenti significativi a responsabilità RFI;
- incidenti "tipici" UIC.

Per alcuni indicatori l'ERA, basandosi sulle serie storiche, ha anche elaborato e assegnato valori obiettivo sia a livello europeo (CST⁹⁵) sia a livello nazionale (NRV⁹⁶).

A fronte dei valori obiettivo fissati per alcuni indicatori di sicurezza (Unità di Misura espresso in FWSI⁹⁷ riferiti alla base di graduazione), i valori registrati nel 2023, riportati nella tabella di seguito, evidenziano i livelli di sicurezza conseguiti. In particolare, la tabella sottostante riporta per ogni categoria di rischio⁹⁸ e per ogni indicatore definito, il confronto tra le prestazioni del Gestore dell'Infrastruttura RFI (valore

⁹⁵ Common Safety Target - CST (Obiettivi Comuni di Sicurezza).

⁹⁶ National Reference Value (Valore di Riferimento nazionale): specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro in riferimento ai diversi CST.

⁹⁷ Fatalities and Weighted Serious Injuries (incidenti mortali e lesioni gravi ponderate).

⁹⁸ Tipologia di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario.

cumulato) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, Common Safety Target) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV) definiti in ambito europeo dalla Direttiva 2013/753 UE. 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.

OBIETTIVI COMUNI DI SICUREZZA					
Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	Obiettivi		Valori registrati
			CST	NRV	
			Comuni (x10 ⁹)	Italia (x10 ⁹)	RFI (x10 ⁹)
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	0,32
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	16,49
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	5,32
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	171,05

Da evidenziare che, dall'analisi dei dati, l'unico valore sopra la soglia dell'indice NRV⁹⁹ è risultato comunque rientrare nei criteri di 'accettabilità' europei.

Dall'analisi degli incidenti significativi¹⁰⁰ emerge che nel 2023 sulla infrastruttura ferroviaria gestita da RFI sono stati registrati 104 incidenti significativi i quali, complessivamente, hanno causato 70 decessi e 26 lesioni gravi (oltre ai danni economici all'infrastruttura, al materiale rotabile coinvolto, a terzi e al disservizio ferroviario per interruzione superiore alle 6 ore su una linea principale). Nel confronto con il 2022 risulta un aumento complessivo degli incidenti significativi di +7, principalmente riferito all'incremento del numero degli "Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento" (+15). Per quanto attiene alle cause che hanno determinato gli incidenti significativi, è da segnalare l'incremento delle cause esogene che passano da 82 a 88. Per quanto riguarda gli incidenti significativi associati a cause endogene aumentano gli incidenti a "Dipendenti RFI (comprese le imprese appaltatrici)" come riportato nella tabella seguente relativa alle conseguenze degli incidenti significativi¹⁰¹ con riferimento ai danni a persone. In merito si riporta di seguito un aggiornamento dell'incidente avvenuto in località Brandizzo nel 2023.

99 - 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)

¹⁰⁰ Secondo la classificazione adottata ERA: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave (ospedalizzazione > 24h) oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

¹⁰¹ Dati aggiornati all'8 gennaio 2024 e che potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competenti sui suicidi/tentati suicidi.

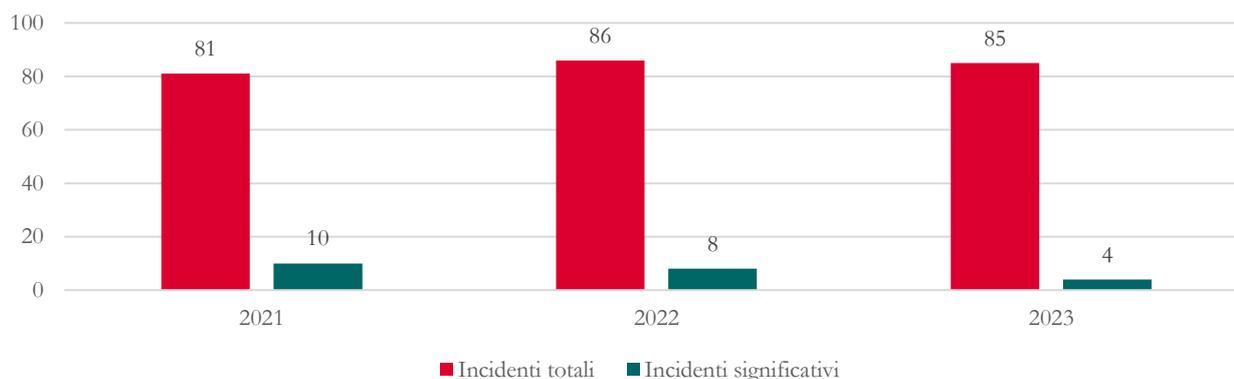
Procedimento penale n. 4309/2023 RGNR: in data 30 agosto, alle 23.50 circa, lungo la linea ferroviaria Torino-Milano, nei pressi della stazione di **Brandizzo**, un treno non in servizio commerciale ha investito 5 operai di una impresa subappaltatrice addetta ai lavori di manutenzione sull'infrastruttura, causandone il decesso. La Procura di Ivrea ha incardinato apposito procedimento a carico di 4 persone giuridiche e 11 persone fisiche. Risultano indagate le società RFI S.p.A., SiGiFer S.r.l (subappaltatore), CLF S.p.A. e UNIFERR S.r.l. (società appaltatrici) per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies D.lgs. 231/01. Quanto alle persone fisiche risultano indagati per i reati di omicidio (art. 575 c.p.) e di disastro ferroviario (art. 430 c.p.) il dipendente di RFI S.p.A. con ruolo di titolare dell'interruzione e il capo cantiere della SiGiFer S.r.l. Risultano, inoltre, iscritti nel registro degli indagati per i reati di omicidio colposo plurimo con violazione delle norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro (art. 589, commi I, II e V c.p.) e di disastro ferroviario colposo (art. 449 c.p.) un dirigente e un dipendente di RFI ed esponenti delle Società SiGiFer S.r.l, CLF S.p.A. e UNIFERR S.r.l. Il procedimento penale pende in fase di indagini preliminari.

DANNI ALLE PERSONE

Tipologia	Decessi		Lesioni gravi	
	2023	2022	2023	2022
Dipendenti RFI (comprese le imprese appaltatrici)	5	2	2	2
Dipendenti imprese ferroviarie	1	0	0	1
Passeggeri	0	3	1	0
Utilizzatori di passaggi a livello	2	9	0	2
Persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria	62	48	23	18
Altra persona sul marciapiede	0	0	0	0
Altra persona non sul marciapiede	0	0	0	0
Totale	70	62	26	23

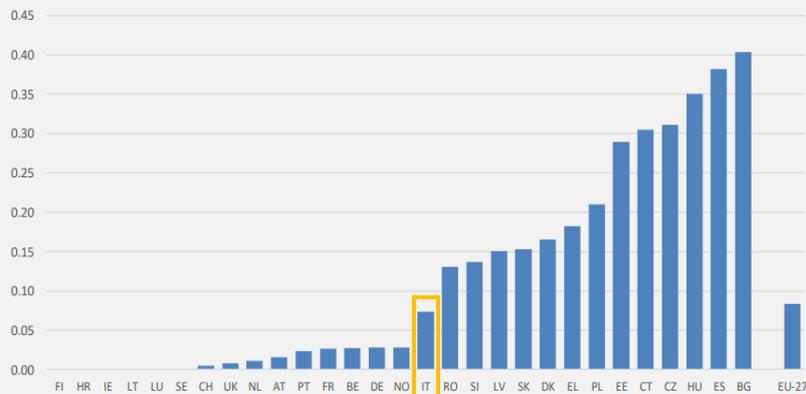
Guardando al numero dei soli incidenti significativi a responsabilità RFI, il 2023 ha segnato una diminuzione del 50% rispetto all'anno precedente (-4 eventi); stabili i dati 2023 relativi all'incidentalità complessiva a responsabilità RFI con 85 eventi contro gli 86 dello scorso anno.

Incidenti a responsabilità RFI



Tassi di mortalità dei passeggeri ferroviari

Decessi per miliardi di chilometri passeggeri (media 2011-2021)



Fonte: ERA - Safety Overview 2023

In ambito internazionale, il dato italiano si colloca al di sotto della media europea.

Parallelamente al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza fatta mediante la classificazione ERA, il Gruppo monitora, inoltre, le prestazioni secondo i criteri emanati dalla UIC¹⁰², 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 18 incidenti tipici UIC avvenuti nel 2023 in ambito esercizio (valore stabile rispetto al 2022), 5 sono di natura esogena (ossia con responsabilità correlate a cause esterne al sistema ferroviario) mentre i rimanenti 13 sono relativi a cause riconducibili all'affidabilità della gestione del sistema ferroviario. Sul totale, **gli incidenti tipici a responsabilità RFI registrati nel 2023 sono 2, in diminuzione del 33% rispetto al 2022.**

Sicurezza stradale

Il Gruppo ha l'obiettivo di **garantire la sicurezza della viabilità nella rete in gestione**, in linea con quanto previsto dal e **“Piano d'azione strategico della Commissione UE per la sicurezza stradale 2021-2030”**.

Per il Gruppo sicurezza significa:

- progettare una strada sicura,
- mantenere una strada sicura,

¹⁰² 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.

- gestire una strada sicura.

Un'attività che richiede un impegno costante e attento su circa **32.500 chilometri di strade** e che interessa diversi componenti della infrastruttura stradale, tra i quali: la pavimentazione, gli impianti, i sistemi di ritenuta.

L'impegno per la sicurezza è garantito da una quotidiana sorveglianza della rete, grazie a una presenza capillare sul territorio, dal tempestivo intervento del personale di esercizio in caso di necessità e di emergenza, dalla costante operatività della Sala Operativa Nazionale, delle Sale Operative Compartimentali e dalla gestione dei rapporti con gli organi di Polizia Stradale e Protezione Civile.

Ogni intervento sulla rete è teso a incrementare il livello di sicurezza degli utenti nei suoi due aspetti di **sicurezza attiva** (prevenzione degli incidenti) e **passiva** (riduzione delle conseguenze). Le soluzioni tecnologiche che vengono realizzate vogliono ridurre il tasso di incidentalità e di mortalità, aumentare i livelli di fluidità del traffico, monitorare costantemente la rete e migliorare il comfort alla guida.

Per elevare gli standard di sicurezza della rete gestita sono state installate reti di comunicazioni elettroniche ad alta velocità in fibra ottica, telecamere e sistemi di videosorveglianza, stazioni di monitoraggio delle condizioni meteorologiche, nuovi Pannelli a Messaggio Variabile per comunicare in tempo reale agli utenti le informazioni riguardanti il traffico e messaggi di utilità, come i consigli di guida, sistemi quali il "Vergilius plus" per il controllo del rispetto dei limiti di velocità.

La superficie stradale è cruciale per la sicurezza attiva e, anche quando non sono visibili segni di degrado e la superficie appare regolare, occorre tenerla sotto controllo, per questo Anas monitora costantemente la qualità delle superfici stradali mediante vari mezzi.

L'apparecchiatura multifunzione ad alto rendimento **ERMES - Equipment for Routine evaluation of Macrotecture, Evenness and Skid resistance** permette di rilevare tutti i parametri necessari per misurare gli indicatori di performance relativi alle caratteristiche superficiali delle pavimentazioni stradali. Nell'anno 2023 è stato eseguito il rilievo di **24.000 km** di superficie stradale.

Grazie al mezzo **T.S.D. - Traffic Speed Deflectometer**, si è in grado di rilevare, in continuo, ad alta velocità fino a 70 km/h, in sicurezza e senza perturbare la normale circolazione del traffico, le caratteristiche strutturali delle pavimentazioni stradali flessibili (portanza), consentendo la valutazione immediata della qualità della miscela, un efficace e puntuale controllo dei materiali utilizzati durante la realizzazione dell'opera e la verifica della vita utile dell'infrastruttura.

Nell'anno 2023 è stata valutata la portanza delle pavimentazioni di **10.600 km di strade**.

Il sistema Mobile Mapping denominato **Cartesio**, per il rilievo topografico delle strade, aiuta a prevenire il logoramento dell'asfalto, grazie anche all'acquisizione di immagini tramite fotocamere ad alta risoluzione e sensori specifici per la difettologia superficiale delle pavimentazioni stradali.

Nell'anno 2023 sono stati eseguiti rilievi con Cartesio su **8.600 km** di strade.

Tramite il **Laboratorio Mobile ad alto rendimento denominato DELPHI - Delineation Photometric Instrument** viene misurata la retroriflessione notturna (RL) della segnaletica orizzontale di qualsiasi natura e specie, marginale e tratteggiata.

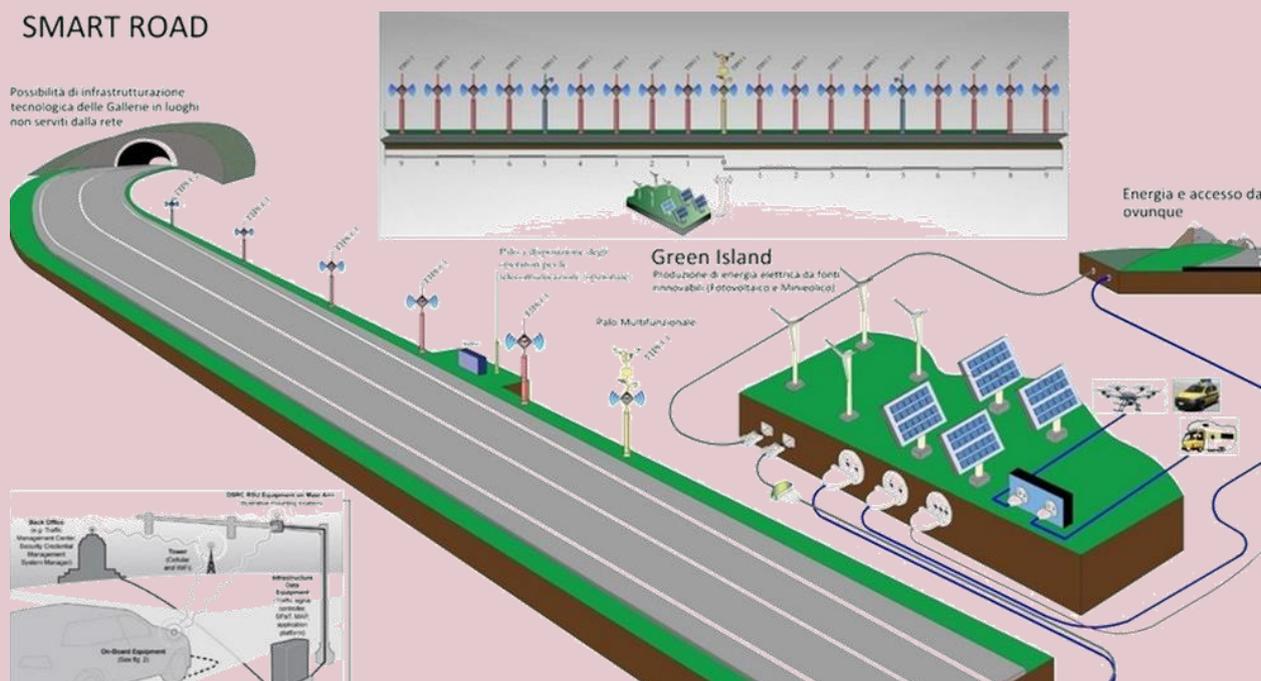
Nell'anno 2023 sono stati monitorati più di **36.000 km** di segnaletica orizzontale con un incremento di circa il 10% rispetto all'anno precedente.

Il **Laboratorio Mobile TIREZIA** è un sistema di misura dinamico, sviluppato in collaborazione con l'Istituto Nazionale di Ricerca Metrologica "INRIM", in grado di effettuare la caratterizzazione fotometrica degli impianti di illuminazione stradale e in galleria nel rispetto della normativa vigente.

Nell'anno 2023 l'attività di rilievo ha coinvolto un campione di **177 gallerie**.

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 una app che ha l'obiettivo di agevolare la guida e innalzare la sicurezza stradale.



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**, diffondendo la cultura della sicurezza in viaggio e del rispetto delle regole del Codice della Strada. Le campagne vengono attuate in anticipo rispetto ai periodi critici per la circolazione stradale utilizzando diversi mezzi di comunicazione.

Il Gruppo, inoltre, gestisce la **manutenzione ricorrente e programmata**, della rete stradale in concessione.

Nel corso del 2023 sono stati approvati circa 779 interventi di manutenzione programmata per 2,25 miliardi di euro, finanziati principalmente dal Contratto di Programma 2016/2020 e dal Programma Ponti, Viadotti e Gallerie. 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, l'adeguamento delle barriere di sicurezza oltre al rifacimento di impianti tecnologici e di illuminazione.

Per la manutenzione ricorrente, nel corso del 2023, sono stati spesi 186 milioni di euro; gli interventi hanno riguardato attività connesse ai servizi invernali, la manutenzione delle opere in verde, il ripristino localizzato della pavimentazione e delle barriere di sicurezza, la pulizia del piano viabile, delle pertinenze, delle opere d'arte e idrauliche oltre al pronto intervento a seguito di eventi imprevisti ed imprevedibili.

Al fine di rafforzare la **sorveglianza sulle opere d'arte**, è stato affiancato al processo di ispezione visiva delle opere l'installazione di sistemi di **monitoraggio strutturale del tipo SHM Structural Health Monitoring (SHM)**. L'intento è quello di monitorare e supervisionare, in real-time ed in ottica predittiva, lo stato di conservazione delle opere tramite l'analisi in continuo di alcuni parametri di risposta, per identificare, eventuali variazioni comportamentali, sintomo di sopraggiunte modifiche del sistema strutturale e quindi di un possibile danneggiamento. Ciò avviene attraverso la combinazione di sensoristica IoT, piattaforme Big Data e algoritmi Machine Learning, in particolare, l'elaborazione dei dati acquisiti è deputata ad un algoritmo di analisi sviluppato da Anas in collaborazione con il Politecnico di Milano, l'Università di Padova e l'Università di Perugia, consegnato e validato nell'anno 2022.

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.

Per le attività di esercizio, sorveglianza, primo intervento e manutenzione ricorrente interna, nell'anno 2023 sono state impiegate **circa 1.750 donne e uomini** (tra Capi Cantoniere, Cantoniere ed Operatori Specializzati) e 3.500 mezzi.

Per la gestione delle attività invernali, è stata utilizzata una flotta mezzi aziendale composta da n. 672 mezzi (di cui 97 turbine fresa-neve) e impiegate circa 1.400 risorse interne; tale forza è stata integrata fino a 414 Operatori Specializzati stagionali nei primi mesi 2023 (gennaio/aprile), e fino a 259 risorse nei mesi di novembre/dicembre 2023.

MANUTENZIONE 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;
- protezione area del 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).



Salute e sicurezza sul lavoro (403-3, 403-5, 403-6, 403-9, 403-10)

La salute e sicurezza sul lavoro sono fattori fondamentali del Piano Industriale decennale in quanto elementi distintivi dell'impegno a diffondere una cultura della sicurezza e del benessere del personale, integrandosi, allo stesso tempo, con i valori della sostenibilità nelle dimensioni ambientali, sociali ed economiche. Tali valori costituiscono i pilastri del Codice Etico e sono fondanti per il Gruppo, orientando azioni e comportamenti di tutto il personale e definendo le modalità di gestione dei processi produttivi e le relazioni con i fornitori. Alla luce di tali elementi, il Gruppo si vuole confermare tra le realtà industriali leader in materia di salute e sicurezza, con l'ambizione di perseguire l'obiettivo di zero incidenti sul lavoro nel lungo periodo attraverso un percorso di miglioramento continuo delle performance.

Nel corso del 2023, le società del Gruppo hanno proseguito nello sviluppo dei progetti previsti dal Protocollo FS-Inail, siglato dalle parti nel 2022. In particolare, le principali iniziative riguardano: sperimentazione di soluzioni tecnologiche, innovative e organizzative nella realizzazione di opere infrastrutturali; collaborazione in ambito sanitario e di medicina del lavoro sulla formazione, sulla valutazione del rischio e sull'applicazione di soluzioni digitali; realizzazione di un convegno per la condivisione e diffusione di migliori pratiche per la prevenzione con il coinvolgimento di altre realtà industriali, della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa e delle OO.SS.

Startup e PMI, sia italiane che estere, sono state coinvolte nella Safety Innovation Challenge 2023 del Gruppo FS, che ha avuto come scopo l'individuazione di soluzioni digitali e innovative da applicare alla sicurezza del lavoro. Nel mese di dicembre sono state individuate le startup e PMI vincitrici della Challenge ed è stato realizzato un evento di confronto con le società del Gruppo per lo sviluppo di casi d'uso concreti.

Tra i mesi di ottobre e dicembre 2023, le società hanno organizzato i rispettivi Safety Day, giunti alla quinta edizione, dedicati ai progetti di miglioramento della prevenzione e al coinvolgimento del personale. Le iniziative, con la presenza degli esponenti dell'alta direzione delle diverse società, sono state incentrate sui temi dell'innovazione digitale e tecnologica impiegate al fine di incrementare la prevenzione. Nel corso di tali eventi sono stati consegnati più di 400 riconoscimenti artistici al personale delle società che si è distinto per pratiche e comportamenti virtuosi nell'ambito della sicurezza.

Per un'analisi del fenomeno infortunistico, si introduce per l'anno 2023 la seguente tabella¹⁰³:

	2023
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili ¹⁰⁴	11,69
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (esclusi i decessi) ¹⁰⁵	1,96
Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro ¹⁰⁶	0,09

¹⁰³ I dati sono riferiti agli indicatori infortunistici delle seguenti società: FS, Trenitalia, RFI, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Fercredit, Italcertifer, Ferrovie del Sud Est, Anas, FS Technology, FS Security, FS International, FS Saudi, FS Usa, Terminali Italia, Grandi Stazioni Rail, Trenitalia France, Trenitalia c2c, Hellenic Train, Netinera, ILSA, Cremonesi Workshop, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, TX Logistik, Mercitalia Shunting & Terminal, Busitalia Sita Nord, Savit, Busitalia Rail Service, Busitalia Veneto, Busitalia Campania, Firenze City Sightseeing, Qbuzz, Grandi Stazioni Immobiliare. Il perimetro rappresenta il 99,4% del totale, risultato ottenuto nel 2023 grazie a un progetto finalizzato a strutturare un processo di raccolta centralizzato nel medio-lungo termine per i dati in ambito salute e sicurezza sul lavoro; i dati 2022 e 2021 non risultano, pertanto, disponibili.

¹⁰⁴ Rapporto tra il numero di infortuni registrabili (valutato come il numero di tutti gli infortuni con durata maggiore o uguale ad 1 giorno di prognosi) e il numero di ore lavorate (valutato in funzione della consistenza media del personale e della stima delle ore mediamente lavorate da ciascun dipendente).

¹⁰⁵ Rapporto tra il numero di infortuni con gravi conseguenze, esclusi i decessi (valutato come il numero di infortuni con durata totale maggiore o uguale a 40 giorni di prognosi) e il numero di ore lavorate (valutato in funzione della consistenza media del personale e della stima delle ore mediamente lavorate da ciascun dipendente).

¹⁰⁶ Rapporto tra il numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro e il numero di ore lavorate (valutato in funzione della consistenza media del personale e della stima delle ore mediamente lavorate da ciascun dipendente).

2023

Numero infortuni sul lavoro registrabili	1.588
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	266
Numeri di decessi risultanti da infortuni sul lavoro	12
Numero di ore medie lavorate svolte ¹⁰⁷	135.896.669

Nella tabella che segue si riportano i dati degli infortuni indennizzati dall'ente assicuratore INAIL (in fase di definizione per il 2023). Dal confronto dei dati, nell'ultimo anno si registra un generale trend di riduzione del numero degli infortuni e della loro frequenza, come confermato dalla diminuzione dell'indice di incidenza generale. Inoltre, come emerge dall'andamento dell'indice di gravità generale, si evince una riduzione anche della gravità degli infortuni occorsi.

Infortuni indennizzati INAIL ¹⁰⁸	2023 ¹⁰⁹	2022	2021
Infortuni in occasione di lavoro	765	939	909
<i>Infortuni donne</i>	118	155	132
<i>Infortuni uomini</i>	647	784	777
Infortuni mortali	3	3	2
<i>Infortuni mortali donne</i>	1	0	0
<i>Infortuni mortali uomini</i>	2	3	2
Infortuni gravi sul lavoro¹¹⁰	210	271	274
<i>Infortuni gravi donne</i>	26	43	33
<i>Infortuni gravi uomini</i>	184	228	241
Infortuni in itinere	189	240	236
<i>Infortuni in itinere donne</i>	44	56	39
<i>Infortuni in itinere uomini</i>	145	184	197
Indice di incidenza generale¹¹¹	10,70	13,82	15,28
<i>Indice di incidenza donne</i>	7,78	11,60	12,03
<i>Indice di incidenza uomini</i>	11,04	14,36	16,02
Indice di gravità¹¹²	559	705	591

¹⁰⁷ Il numero di ore lavorate è calcolato in funzione della consistenza media del personale e della stima delle ore mediamente lavorate da ciascun dipendente.

¹⁰⁸ I dati 2023 e 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. I dati 2021 includono le seguenti società: FS Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Italcertifer, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail e Busitalia - Sita Nord.

¹⁰⁹ I dati INAIL del 2023 sono parzialmente consolidati, in quanto alla data di redazione del presente documento risultano in corso gli accertamenti da parte delle autorità competenti.

¹¹⁰ Si definiscono infortuni gravi quelli per cui i giorni di assenza sono maggiori di 40.

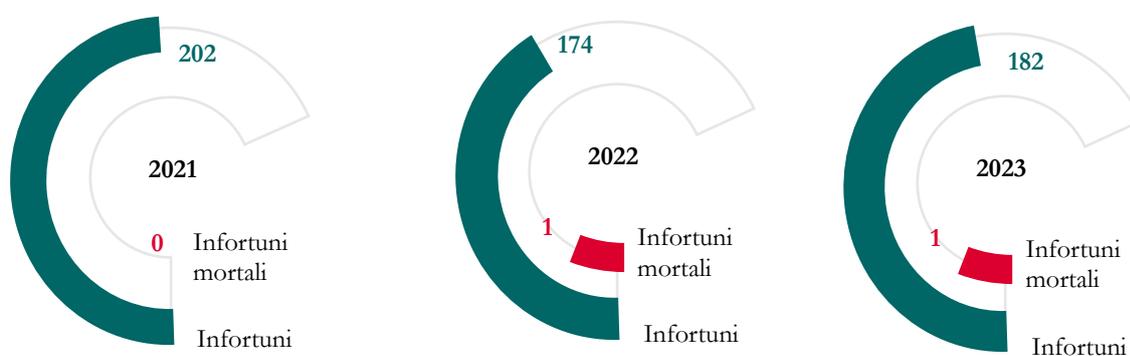
¹¹¹ Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]*1.000 dipendenti, calcolato secondo lo standard europeo ESAW (European Statistic of Accidents at Work, Statistiche Europee degli Infortuni sul Lavoro).

¹¹² Indice di gravità: [numero di giornate perse/consistenza]*1.000 dipendenti.

Sicurezza dei cantieri

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 safety¹¹³. I dati non includono tutte le ditte appaltatrici del Gruppo, ma riguardano gli appalti civili e tecnologici nei quali Italferr è coinvolta come Direzione Lavori e/o Coordinatore in fase di Esecuzione Lavori, nonché 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 gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori, sia per la sicurezza. Per ulteriori informazioni riguardo eventi occorsi a personale delle ditte appaltatrici, avvenuti a seguito di incidenti ferroviari rilevanti, si rimanda al paragrafo *Altre informazioni* della Relazione Finanziaria Annuale 2023.

Infortuni dipendenti ditte appaltatrici (n.)



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



L'Indice di Frequenza¹¹⁴ e l'Indice di Gravità¹¹⁵ presentano un valore inferiore rispetto a quanto registrato nel corso del 2022.

¹¹³ 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.

¹¹⁴ 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.

¹¹⁵ 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. Per il 2023 si registrano 16.330.372 ore lavorate, in aumento rispetto al valore del 2022 (13.119.750).

Nel corso del 2023 si è **registrato un aumento delle ore lavorate pari a circa il 24%** 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 un aumento degli infortuni in termini assoluti (182 infortuni registrati a fronte dei 174 dell'anno 2022) e una diminuzione in termini relativi, come testimoniato dalla diminuzione dell'indice di frequenza.

Indici di frequenza (If) e di gravità (Ig)
Media Italferr e settore (INAIL)



*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 (stradecanas.it) e Italferr (italferr.it).

Malattie professionali

Il monitoraggio delle malattie professionali è un importante strumento di conoscenza dei rischi lavorativi pregressi e attuali e consente di verificare ed eventualmente migliorare le valutazioni dei rischi e mirare con sempre maggiore efficacia gli interventi di prevenzione primaria, informazione e formazione dei lavoratori e sorveglianza sanitaria e di assicurare ai lavoratori anche la giusta tutela assicurativa e il riconoscimento dei danni alla salute che dovessero insorgere a causa del lavoro.

Il piano nazionale della prevenzione 2020-2025 indica fra i suoi obiettivi la conoscenza delle malattie professionali e del loro andamento e questo è particolarmente importante in una realtà complessa e in continua evoluzione tecnologica come quella del Gruppo FS.

L'INAIL pubblica regolarmente con cadenza annuale nel suo sito istituzionale i dati relativi alle malattie professionali denunciate e riconosciute.

Fino al 2020 sono stati regolarmente elaborati dalla struttura di Medicina del lavoro della Direzione Sanità del Gruppo e trasmessi alle competenti strutture societarie i dati che pervenivano annualmente dall'INAIL, ma negli ultimi anni questo flusso si è interrotto e in attesa del suo ripristino i dati che seguono sono esclusivamente quelli pervenuti alla Medicina del lavoro dalle strutture societarie e non dall'INAIL.

Nel triennio 2021-2023 sono pervenute 265 segnalazioni relative a denunce di malattia professionale (92 nel 2021, 80 nel 2022 e 93 nel 2023), solo in 7 casi la denuncia ha riguardato donne e solo il 28% ha un'età alla diagnosi inferiore a 63 anni.

Circa il 40% delle denunce potrebbe essere stato riconosciuto dall'INAIL, percentuale in linea con quanto emerso nello studio elaborato in collaborazione con INAIL nel corso dell'anno sulle patologie professionali nel personale del Gruppo sui casi riconosciuti nel periodo 2015-2019, considerato dall'INAIL maggiormente significativo perché consolidato.

La grande differenza di consistenza tra i generi rappresentata dai casi individuati, va ricercata sicuramente nelle diverse attività ferroviarie dove ancora si registra un'esigua presenza del genere femminile, ma proprio per questo è necessario e auspicabile che la valutazione delle variabili biologiche, ambientali e sociali, dalle quali possono dipendere le differenze dello stato di salute tra i generi, diventi una pratica sempre più attenta al fine di migliorare l'appropriatezza degli interventi di prevenzione e contribuire a rafforzare la centralità della persona.

Un'analogha attenzione deve essere rivolta alle differenze di età e negli ultimi decenni in Italia si è assistito a un invecchiamento progressivo della popolazione in relazione all'aumento dell'aspettativa di vita, legato al miglioramento delle condizioni sociali e ai progressi nella diagnosi precoce e nella cura delle malattie, e alla riduzione della natalità. Analogamente a seguito di modifiche nel sistema previdenziale è aumentata l'età media dei lavoratori e quindi la presenza di patologie cronico degenerative a carico soprattutto dell'apparato osteo articolare e di quello cardio vascolare che in genere accompagnano l'invecchiamento e condizionano le performance lavorative, l'idoneità fisica e l'incidenza di malattie professionali.

Le malattie professionali riconosciute più presenti nelle attività ferroviarie sono quelle osteo-articolari e muscolo scheletriche con un numero residuo, ma ancora consistente, di patologie asbesto correlate a pregresse esposizioni. Tra le azioni di prevenzione delle malattie si sottolinea il rilevante sistema di sorveglianza sanitaria che riguarda il personale ferroviario, sia in conformità al dettato normativo in materia di salute e sicurezza sul lavoro sia di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Di seguito si riportano in tabella i dati delle visite mediche di idoneità effettuate sul personale del Gruppo nell'ultimo triennio.

Personale sottoposto a visite	2023	2022	2021
Personale sottoposto a visite di sorveglianza sanitaria	57.475	47.612	36.530
Personale sottoposto a visite mediche di sicurezza ferroviaria	13.386	12.733	14.165

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 113.592 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 Lavoratori**

- aggiornamento sulle misure di protezione per i lavoratori, attraverso applicazioni pratiche e approfondimenti esemplificativi sulle fonti di rischio e sulle relative misure di prevenzione.

- **Salute e Sicurezza Dirigenti**

- formazione suddivisa in quattro moduli, ciascuno dedicato a uno specifico tema (giuridico-normativo; gestione e organizzazione della sicurezza; individuazione e valutazione dei rischi; comunicazione formazione e consultazione dei lavoratori), affrontato sia da un punto di vista contenutistico/tecnico sia da un punto di vista più individuale/comportamentale, per garantire una diffusione della cultura della sicurezza che unisca il sapere al saper fare/saper essere.

- **Aggiornamento Salute e Sicurezza 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.

- **Formazione e aggiornamento antincendio – rischio medio e alto**

- fornire agli addetti incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi e lotta antincendio le conoscenze e competenze necessarie per riconoscere e adottare misure idonee di protezione ed evacuazione del luogo di lavoro in caso di interventi di emergenza e il relativo aggiornamento.

- **Primo soccorso e aggiornamento**

- fornire al personale preposto le conoscenze e competenze necessarie per esercitare efficacemente il proprio ruolo, distinte in una parte teorica e in una parte più pratico-esercitativa, e garantire il corretto esercizio del ruolo degli addetti al primo soccorso.

- **Formazione e aggiornamento Preposti**

- formare i Preposti sulle conoscenze di base della salute e sicurezza sul lavoro, evidenziando i relativi compiti e responsabilità all'interno del sistema di gestione della sicurezza, e il relativo aggiornamento.

- **Abilitazione ruolo ASPP/RSPP**

- formazione per l'abilitazione alla figura di ASPP (Addetto al Servizio di Prevenzione e Protezione).

- **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.
- **Prevenzione e gestione delle aggressioni**
- ha coinvolto il personale di accompagnamento e di front line e ha avuto l'obiettivo di offrire strumenti, metodi ed esperienze per prevenire e rispondere correttamente al fenomeno delle aggressioni.

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 e dei frequentatori delle stazioni, dei beni e del know-how rappresentano per il Gruppo un valore essenziale.

Proprio in quest'ottica, dal primo gennaio 2023 è operativa **FS Security**, la nuova società del Gruppo FS completamente dedicata alla sicurezza dei treni e delle stazioni.

Circa 700 professionisti, provenienti dalle strutture di Protezione aziendale di Trenitalia e di RFI, sono stati concentrati in un'unica organizzazione al fine di offrire servizi di sicurezza professionali all'interno del Gruppo FS Italiane. Questa integrazione mira a massimizzare l'efficienza e a migliorare significativamente la qualità dei servizi di sicurezza, in supporto ai processi di business più rilevanti. FS Security è chiamata inoltre a realizzare iniziative diversificate di prevenzione, monitoraggio e contrasto alla criminalità, in stretta collaborazione con le forze di Polizia e a supporto delle principali società del Gruppo.

Il Gruppo investe costantemente al fine di **monitorare e garantire la sicurezza dei luoghi in cui opera** (infrastrutture e stazioni) e **del viaggio..**

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). Di seguito sono illustrati i principali illeciti oggetto di attenzione.

STATISTICHE SULLA SECURITY DEGLI ASSET FERROVIARI

Illeciti	2023	2022	2021	Delta % 2022/2021	Trend 2023/2022
Aggressioni al personale ferroviario	340	358	330	-5%	↓
Furti in stazione	1.122	877	473	+28%	↑
Furti a bordo treno	1.834	1.800	1.356	+2%	↑
Furti di rame in esercizio	164	230	171	-29%	↓
Furti di rame in deposito	8	11	10	-27%	↓

Fonte: database FS Security e dati Ministero dell'Interno per quel che concerne furti in stazione e furti a bordo treno

Nel corso del 2023 sono stati registrati:

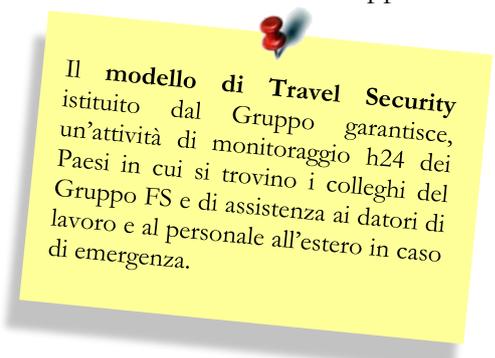
- 1.834 furti a danno dei viaggiatori a bordo treno. I dati risultano in netta diminuzione rispetto al 2019 (2.692 furti), anno che non è stato influenzato dalla riduzione dell'offerta commerciale e in linea rispetto al dato registrato nel 2022;
- 1.122 furti a danno dei viaggiatori in stazione, in aumento del 27,9% rispetto allo scorso anno (2022: 877 furti), dovuto al fatto che le restrizioni disposte a causa dell'emergenza pandemica, abolite a giugno 2022, hanno comportato un rilevante decremento nella frequentazione delle stazioni da parte dei viaggiatori.

Relativamente alla **sicurezza del personale di bordo**, nel corso del 2023, si è proceduto a:

- estendere al Veneto la convenzione all'app **Board Support** per regolamentare l'accesso, a bordo dei treni regionali, delle Forze di Polizia 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;
- installare un nuovo sistema di ripresa frontale e videosorveglianza su due ETR 500;
- fornire formazione specifica al personale frontline con la finalità di trasmettere strumenti cognitivo-comportamentali per affrontare/evitare le situazioni di criticità che possano dar luogo ad episodi aggressivi.

Sempre nel 2023, sono state realizzate **attività per rendere più sicuri gli asset ferroviari**. Da un lato, sono stati installati setti di separazione, tornelli e varchi di accesso nelle stazioni ferroviarie per migliorare l'ordine e l'aspetto complessivo. Dall'altro, sono stati installati nuovi sistemi di videosorveglianza, controllo accessi/antintrusione e protezioni passive per garantire una maggiore sicurezza degli asset. Infine, sono continuate le attività di miglioramento degli hardware e dei software utilizzati dal Gruppo.

Il Gruppo FS ha inoltre **proseguito l'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.



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.

Cyber security

Nell'era della rivoluzione digitale e dell'innovazione tecnologica, stiamo assistendo a trasformazioni significative nelle società contemporanee e nell'intero settore del trasporto e della mobilità. Questo processo di digitalizzazione ha trasferito una vasta gamma di attività, sia lecite che illecite, dal mondo fisico a quello virtuale, incentivando attori malintenzionati di vari ambiti - quali il cyber crime, il cyber terrorism, il cyber espionage e la cyber war - a perfezionare progressivamente le proprie tecniche e strategie d'attacco.

Gli asset ferroviari, treni, autobus, stazioni, binari, dispositivi dei dipendenti, sistemi informatici dei fornitori, sono sempre più interconnessi tra loro, e la compromissione di uno solo di questi asset potrebbe creare un effetto a catena tale da creare disservizi sulla circolazione e impatti sulla clientela.

Il 2023 ha rappresentato un momento critico per le sfide legate alla sicurezza informatica, con un notevole aumento in termini di quantità, frequenza e gravità degli attacchi informatici su scala mondiale. Questo aumento ha avuto luogo in un contesto già complesso, aggravato dalle tensioni internazionali e dalla diffusa guerra cibernetica. Inoltre, il rapporto Clusit ha enfatizzato come l'Italia sia ora un obiettivo più frequente, rappresentando il 9,6% degli attacchi globali nello stesso periodo, nonostante il suo contributo al PIL mondiale sia solo del 2%, e la popolazione costituisca appena lo 0,7% del totale.

In questo contesto sfidante, il Gruppo FS si è impegnato a garantire elevati livelli di sicurezza interna. Ciò è stato reso possibile dall'**adozione di tecnologie d'avanguardia** e dall'**aggiornamento continuo delle politiche di sicurezza**, che hanno migliorato la capacità di rilevare e neutralizzare le minacce informatiche. Inoltre, l'**integrazione di soluzioni tecnologiche avanzate**, unita al **rigoroso rispetto degli standard internazionali di sicurezza informatica**, ha contribuito a consolidare la sicurezza dell'ambiente digitale del Gruppo, migliorando anche la gestione delle vulnerabilità. Grazie a questa strategia proattiva, l'impatto delle sfide globali sulle attività aziendali è stato significativamente ridotto, attenuando la percezione del rischio in un contesto di crescenti insidie informatiche.

Il Gruppo risponde a questo tipo di esigenze attraverso un **modello integrato di indirizzo e governo della security** in grado di far convergere la strategia della sicurezza fisica e cibernetica in un unico punto di indirizzo e controllo, garantendo così l'adozione di principi generali e logiche di intervento operative uniformi. Ciò 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 secondo un approccio che coinvolga le società del Gruppo e declinato nel Modello di governance security.

Quanto descritto sopra si rende, inoltre, necessario per assicurare un'interfaccia univoca verso le Istituzioni preposte alla sicurezza, oltre che con le omologhe strutture delle imprese ferroviarie di altri Paesi. Al tal fine, il Gruppo ha adottato un **Modello di governance della security** che individua nella direzione Security & Risk (e nella famiglia professionale "Security") la struttura Cyber & Information Security con l'obiettivo di indirizzare l'attuazione del modello di sicurezza cibernetica. Sempre in conformità al nuovo modello di governance, è stata costituita nella società FS Technology la Business Unit denominata Cyber Security Solutions & Operations con il fine di dare implementazione alle "Solutions" e "Operations" rispetto alle linee di indirizzo rimaste ad appannaggio della Capogruppo.

La costituzione della nuova Business Unit ha previsto dunque la **costituzione del nuovo Cyber Defence Center**, un polo d'eccellenza in cui convergono le risorse umane e tecnologiche più avanzate per identificare, prevenire, rilevare e contrastare gli attacchi informatici e di cui è parte integrante il C-SOC che svolge attività H24. Il Cyber Defence 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.

Nel corso del 2023 il team di analisti del security incident team ha rilevato, contrastato e neutralizzato oltre 5.200 attacchi informatici.

Grande rilevanza in questo contesto assume il ruolo preventivo del **servizio di threat intelligence**, una complessa attività preventiva in cui esperti analisti ricercano e individuano continuamente nuove minacce e percorsi di attacco specifici. 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.

A completare l'organizzazione Cyber in FS Technology concorrono poi le aree responsabili della definizione delle architetture e dell'ingegneria dei sistemi di sicurezza (Cyber Security Architectures & Engineering), nonché alla gestione dei progetti, dei contratti e del reporting di struttura (Project e Program Management).

Infine, nell'ottica di sviluppare meccanismi di collaborazione e condivisione di informazioni con le altre Infrastrutture Critiche italiane, è stato concluso 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.

Nel corso del 2023 sono inoltre stati avviati due importanti filoni progettuali volti a modificare (e migliorare) profondamente la sicurezza della posta elettronica e della navigazione web.

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 nuovo **Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali** (c.d. Framework di Data Protection), adottato il 1° agosto 2023, 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, in particolare è stato:

- introdotto il ruolo dei Data controller manager: responsabili delle strutture organizzative a diretto riporto del Titolare, con il compito di supervisionare le attività di trattamento, l'espletamento delle attività formative previste per i Data manager e per gli Incaricati;
- istituito il Data Protection Department di FS Italiane, funzione a diretto riporto del Responsabile della funzione legale, attraverso la quale costui assicura il raccordo fra il DPO di FS Italiane e l'organizzazione aziendale ed esercita il ruolo di indirizzo strategico generale e di coordinamento attuativo di Gruppo in ambito data protection, presidiando gli ambiti data protection governance, data protection law & legal standards e data protection operations.

Infine, il Gruppo sta ulteriormente implementando il sistema gestionale informatico a supporto dei processi afferenti alla protezione dei dati personali.

INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DELLE PERSONE (3-3)

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.

Nel 2023 il Gruppo ha focalizzato ulteriormente il proprio impegno ed energie verso l'evoluzione del Modello di Governance in allineamento con il Piano Industriale decennale.

La People Strategy è stata orientata a sostenere la nuova organizzazione incentrata sui quattro Poli di business: Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano.

Nel contesto dello sviluppo delle persone, contributo fortemente innovativo è stata l'emanazione, il cascading e l'applicazione della nuova Policy relativa al Sistema di Talent Management del Gruppo. Inoltre, sono proseguite le attività volte ad accelerare l'evoluzione della propria mission attraverso la costruzione della Pipeline Manageriale, al fine di garantire la leadership delle posizioni strategiche nonché la diffusione delle competenze e delle prassi dello sviluppo al di fuori della famiglia professionale HR, attraverso il network di coach, mentor e buddies.

In ambito recruiting ed employer branding è stata definita la nuova Employee Value Proposition di Gruppo attraverso il lancio della campagna di Employer Branding finalizzata a migliorare l'attrattività dei candidati e il posizionamento di FS sul mercato del lavoro. È stata potenziata la strategia di recruiting e selezione attraverso la realizzazione di eventi ad hoc finalizzati a orientare, attrarre e coinvolgere il target di riferimento. Si è disegnato un nuovo modello di relazione con gli enti formativi e di ricerca in linea con le esigenze di business, focalizzato a costruire community, pipeline strategiche e network trasversali.

Per quanto riguarda la formazione è proseguito il percorso di innovazione delle metodologie e delle tecnologie a supporto delle azioni formative al fine di rafforzare e sviluppare le competenze sia tecniche sia manageriali in linea con le evoluzioni dei ruoli e delle competenze. Un focus particolare è stato fatto sul rafforzamento della cultura manageriale, sulla sensibilizzazione in ambito ambiente e sostenibilità, sulla creazione di Academy di famiglia professionale quali leve strategiche in grado di assicurare la disponibilità delle competenze necessarie al raggiungimento degli obiettivi di business e sull'attività di sviluppo di una leadership internazionale. A questo si aggiunge la costante ricerca e implementazione di strumenti e ambienti tecnologici a sostegno dello sviluppo di un mindset digitale finalizzato anche a promuovere la costruzione di percorsi formativi sempre più customizzati e individuali, in un'ottica di life long learning.

Relativamente alla sicurezza sul lavoro, il Gruppo FS ha confermato il suo impegno per garantire il più alto livello di salute e sicurezza in ogni attività che comporti dei rischi per i dipendenti, al fine di conseguire una costante riduzione degli eventi infortunistici e ambire al traguardo di zero infortuni nel medio-lungo termine.

Le attività in ambito politiche sociali di Gruppo hanno continuato a svilupparsi su due principali direttrici di azione: quella prettamente solidale e sociale di sostegno alle persone in stato di fragilità (Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni – ONDS; la rete degli Help Center e centri d'accoglienza, il progetto Treno Solidale, campagna raccolta fondi), e quella 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).

Il welfare del Gruppo ha visto un grande sviluppo, anche attraverso le azioni condivise con le organizzazioni sindacali nell'ambito del CCNL Mobilità/Area AF e del Contratto aziendale di Gruppo

FS del 22 marzo 2022. Oltre all'incremento dei contributi aziendali destinati all'assistenza sanitaria integrativa e alla previdenza complementare, nel 2023 il Gruppo ha previsto ulteriori contributi economici per la famiglia, la prevenzione, il tempo libero e la mobilità sostenibile e ha sviluppato nuove convenzioni che prevedono tariffe agevolate e condizioni vantaggiose dedicate ai dipendenti. Infine, è stata diffusa la prima iniziativa di ascolto dedicata al welfare, con lo scopo di conoscere l'opinione dei dipendenti sulle misure e sui servizi welfare offerti, nonché sviluppare nuove iniziative.

Sul piano del people caring, è stata consolidata l'offerta di seminari digital live e on demand dedicati a tutta la popolazione del Gruppo su temi del benessere, della genitorialità, del caregiving e del work life balance con circa 51.000 iscrizioni nel corso del 2023. Il caring ha ampliato la propria offerta alle persone promuovendo campagne di prevenzione gratuite dedicate alle colleghe del Gruppo nelle città del sud Italia e un primo pilota di servizio di supporto psicologico gratuito aperto a tutte le persone del Gruppo. Coerentemente a un approccio sempre più centrato sulla persona e sul potenziamento della rete che la sostiene, si è consolidato l'impegno sociale FS, attraverso progetti di reinserimento sociale delle persone in stato di fragilità e l'avvio del primo studio di rilevazione dell'impatto sociale generato dalla rete degli Help Center del Gruppo.

Sono **92.446** le persone del Gruppo FS al 31 dicembre 2023, con un incremento, rispetto al 2022, di 7.085 unità¹¹⁶.

92.446 persone

+ 7.085 rispetto al 2022

79% uomini



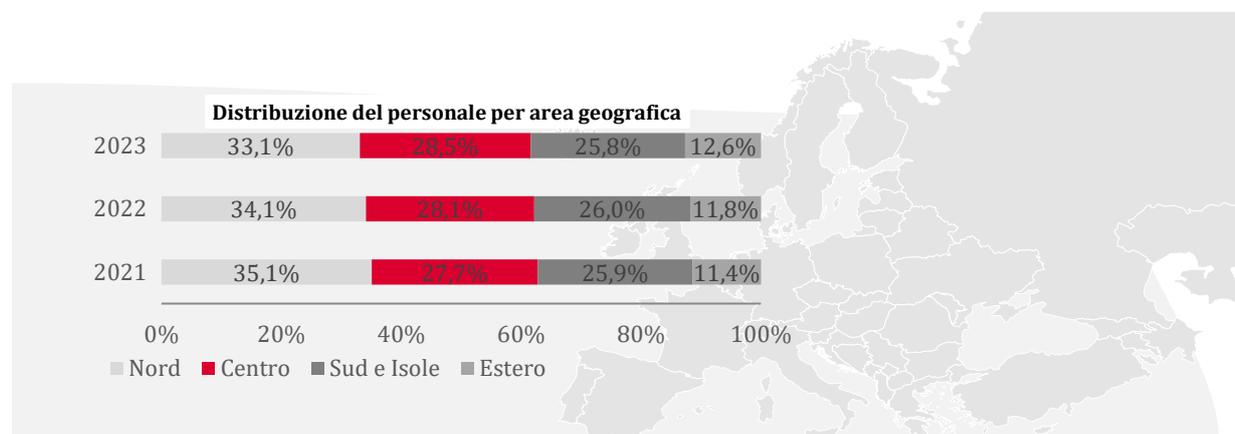
21% donne

+ 0,8 p.p. rispetto al 2022

La presenza femminile è in costante crescita, nel 2023 l'incidenza è pari a circa il 21% (+0,8 punti percentuali), in linea con gli obiettivi e le azioni del Gruppo per ridurre il gender gap.

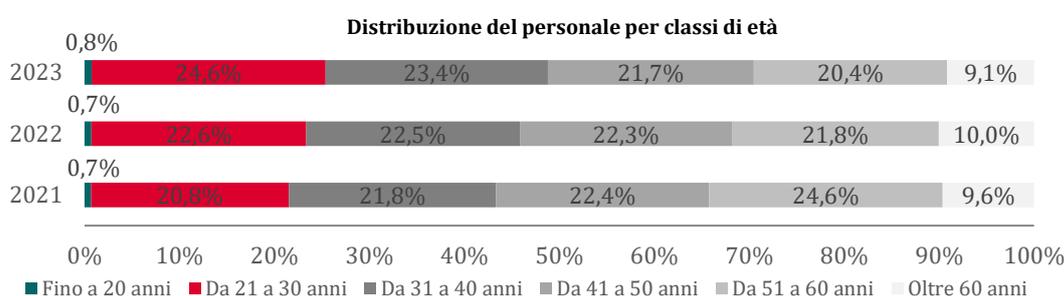
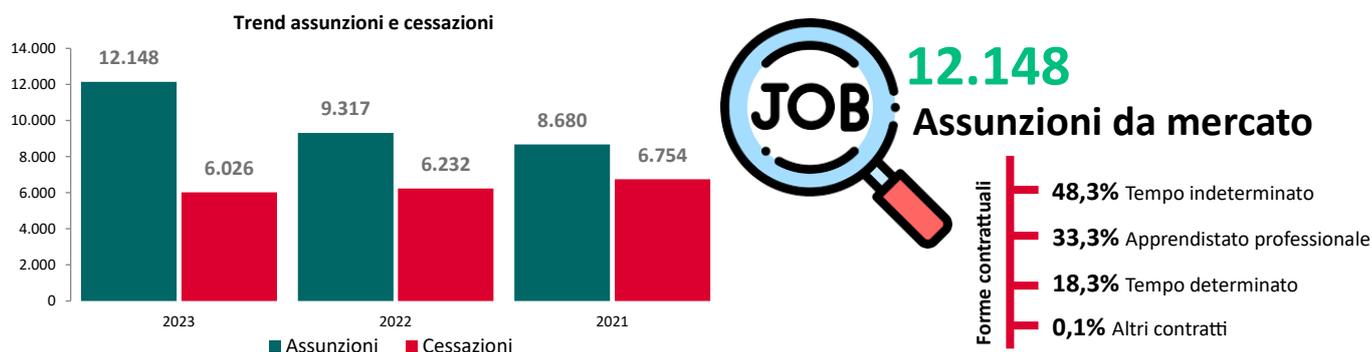
Consistenze del personale del Gruppo	Unità di misura	2023	2022	2021
Dirigenti	n.	1.162	1.070	998
<i>donne</i>	<i>n.</i>	320	271	237
<i>uomini</i>	<i>n.</i>	842	799	761
Quadri	n.	13.871	12.936	12.285
<i>donne</i>	<i>n.</i>	3.475	3.091	2.743
<i>uomini</i>	<i>n.</i>	10.396	9.845	9.542
Impiegati	n.	45.420	41.692	39.934
<i>donne</i>	<i>n.</i>	12.687	11.141	10.386
<i>uomini</i>	<i>n.</i>	32.733	30.551	29.548
Operai	n.	31.993	29.663	28.689
<i>donne</i>	<i>n.</i>	2.688	2.528	2.261
<i>uomini</i>	<i>n.</i>	29.305	27.135	26.428
Consistenza totale al 31 dicembre	n.	92.446	85.361	81.906
<i>Incidenza donne</i>	<i>%</i>	21%	20%	19%
<i>Incidenza uomini</i>	<i>%</i>	79%	80%	81%
Consistenza media annua	n.	89.398	82.998	81.365

Circa il 13% dei dipendenti lavora nelle società con sede all'estero.



¹¹⁶ Il saldo tiene conto di 963 unità per variazione di perimetro societario della società ODEG, parte del Gruppo Netinera per acquisizione della società ODEG.

Nel 2023 proseguendo nel ricambio generazionale, si sono realizzate 12.148 assunzioni a fronte di 6.026 uscite.



Nel 2023, il tasso di **turnover** si attesta al 20,3%, rispetto al 18,7% dell'anno precedente. Il valore, in linea con il trend degli ultimi anni, registra un leggero aumento (+1,6 p.p.), a fronte della complessiva crescita degli organici del Gruppo.

41 anni
età media
- 1 anno rispetto al 2022

L'impegno del Gruppo nell'investire sui giovani è proseguito nel 2023, con una età media¹¹⁷ che si attesta a circa 41 anni, un anno in meno rispetto all'anno precedente e meno due anni rispetto al 2021.

¹¹⁷ Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Sita-Nord, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, FSTechnology, FS Security, Cremonesi Workshop, FS International e Ferrovie del Sud-Est. Il totale delle consistenze del perimetro di analisi è pari a 70.626, circa il 76,4% del totale dell'organico.

Selezione e gestione delle risorse umane (2-7, 2-19, 2-20, 2-30, 201-3, 401-1, 401-2, 404-2, 405-1, 405-2)

Recruitment

Il 2023 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, sono state attivate 466 campagne di Job Posting.

La ricerca sul mercato esterno ha visto anche nel 2023 un processo di selezione improntato alla digitalizzazione e alla ricerca e sperimentazione di soluzioni innovative. Sono stati realizzati, in totale, 2.418 processi di selezione a livello di Gruppo, sui diversi target. In particolare, in relazione ai giovani laureati del Gruppo, sono stati progettati ed effettuati 28 recruiting day (22 a distanza, 6 in presenza), in cui sono stati valutati 1.175 candidati di cui il 69% laureati in materie STEM.

Sono presenti oltre 501.000 cv in banca dati ed effettuato il pre-screening di oltre 131.000 candidati, in totale per tutto il Gruppo, e coinvolti ai colloqui circa 36.000 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.

Nel quadro delle collaborazioni sono stati attivati oltre 72 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 (56 tirocini e collaborazioni per tesi di laurea, 7 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, migrato a novembre nella pagina istituzionale del Gruppo con il nuovo naming "Carriere", con una media di 319.500 visite/mese. Le pagine Facebook "FS Careers" e LinkedIn "Gruppo FS" con, rispettivamente, 20.776 e 487.337 followers.

Al fine di ridefinire il posizionamento del Gruppo come datore di lavoro, è stata lanciata la Campagna di Employer Branding "Scopri il tuo percorso", prima campagna interamente social, progettata per un target specifico di giovani diplomati e laureati.

Il Gruppo FS, nel 2023, rimane tra i leader, nella classifica stilata da **Potential Park**, società svedese di talent communication, classificandosi al secondo posto nel ranking generale per la migliore esperienza di ricerca di lavoro online e raggiungendo il primo posto in due dei quattro topics della ricerca: Career website ranking e Applying Online Ranking.

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:

- Partnership strategica tra Gruppo FS e La Sapienza su temi quali: recruitment, orientamento ed employability;
- Protocollo per la collaborazione scientifica e tecnologica tra Centro di Ricerca Interdipartimentale Europeo di studi avanzati sull'Innovazione digitale – Dipartimento di Giurisprudenza – Università di Roma 3 e il Gruppo FS;

- Master in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi di Trasporto con la Sapienza di Roma;
- Master in Management dei Trasporti con la Luiss Guido Carli di Roma;
- 13 tra career day e job meeting: momenti di ascolto, orientamento al lavoro e selezione;
- 15 tra conferenze, advisoring e presentazioni istituzionali in ambito accademico.

Sistema di retribuzione e previdenziale¹¹⁸

Le tipologie contrattuali applicate dal Gruppo FS sono le seguenti: contratto a tempo indeterminato (part time¹¹⁹, full time e apprendistato) e contratto a tempo determinato (sia part time sia full time). Tenuto conto del contratto di apprendistato (considerato a tempo indeterminato), il 96,8% dei dipendenti del Gruppo FS opera con contratto a tempo indeterminato¹²⁰.

Il 100% dei dipendenti delle società del Gruppo FS Italiane è coperto da accordi collettivi. Il contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) applicato al personale non dirigente del Gruppo, nelle quasi totalità dei casi¹²¹, è quello della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie, integrato con il Contratto Aziendale di Gruppo FS, 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. La retribuzione mensile dei neoassunti è superiore al minimo contrattuale.

Nel 2023, in funzione anche del livello, i minimi contrattuali rappresentano una percentuale compresa tra il 77% e il 93% dello stipendio minimo di cui alla tabella sopra riportata.

In linea con quanto previsto dal CCNL, il Gruppo prevede per i suoi dipendenti un piano di assistenza sanitaria integrativa 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 2023, la copertura assicurativa per i dipendenti del Gruppo in caso 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 alla

¹¹⁸ Il perimetro di analisi è riferito alle società, già citate in nota a inizio capitolo, che rappresentano oltre il 76% del totale dell'organico del Gruppo.

¹¹⁹ I contratti part time rappresentato circa l'1% dei contratti a tempo indeterminato.

¹²⁰ Il dato si riferisce al perimetro consolidato di Gruppo, circa l'11% opera con contratto di apprendistato.

¹²¹ Gli altri CCNL applicati sono il CCNL Autoferrotranvieri- internavigatori (Mobilità-TPL) per le società Busitalia - Sita Nord, Busitalia Campania, Busitalia Rail Service, 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.

determinazione di favorire ulteriormente l'utilizzo di tale modalità di lavoro, prevedendo la possibilità di effettuare fino a 11 giornate mensili di smart working.

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.

Nel 2023 è stato aggiornato l'accordo sullo **smart working**, includendo la tipologia del contratto a tempo determinato, così coprendo tutte le casistiche contrattuali, e aggiungendo un ulteriore elemento di flessibilità. In particolare, al verificarsi di specifiche ipotesi individuate dall'accordo di natura sia soggettiva che oggettiva, la nuova disciplina consente di derogare i limiti minimi e massimi delle giornate di smart working che possono essere effettuate nel mese, flessibilizzando l'accesso al lavoro agile e rendendolo maggiormente aderente alle esigenze aziendali e del lavoratore.

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.

Il Gruppo FS, nella convinzione che il welfare aziendale rappresenti uno strumento capace di migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori, promuove un impegno costante nella cura delle proprie persone, ponendo particolare attenzione alle loro quotidiane necessità anche con l'obiettivo di facilitare il bilanciamento e l'integrazione dei tempi di vita e di lavoro. Pertanto, per i dipendenti delle Società del Gruppo che applicano il suddetto CCNL, è stato quindi previsto un Piano welfare sempre più ampio che comprende un insieme di servizi, iniziative e strumenti in ambito work-life balance, promozione della salute ed Eurofer¹²² (si rimanda al par. Welfare e Diversity&Inclusion).

Il 31 luglio 2023, in attuazione di quanto previsto dall'accordo del 14 luglio 2022, è stato sottoscritto l'accordo in cui sono stati definiti gli indicatori ed i relativi valori obiettivo da conseguire per l'erogazione del Premio di risultato 2023. ai dipendenti delle società che applicano il CCNL Mobilità/Area AF ed il Contratto Aziendale di Gruppo FS. Con tale accordo, le parti hanno anche inteso incentivare lo sviluppo del welfare aziendale, prevedendo, tramite un contributo a carico dell'azienda, un incremento delle somme destinate al welfare per scelta dei lavoratori. Inoltre, il 1° agosto 2023 è stato sottoscritto l'accordo sull'incremento del valore del ticket, quale strumento di sostegno al potere di acquisto dei dipendenti e delle loro famiglie per i dipendenti delle Società che applicano il CCNL Mobilità/Area AF ed il Contratto Aziendale di Gruppo FS.

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

¹²² Fondo di origine contrattuale a contribuzione definita.

rewarding, che realizza indagini retributive e analisi di benchmark a livello nazionale e internazionale, avendo a disposizione una delle più vaste banche dati retributive e di compensation a livello mondiale.

Il sistema di remunerazione del personale dirigente mira a favorire la creazione di valore per il Gruppo attraverso l'utilizzo di leve volte a valorizzare in modo adeguato il livello di professionalità. Le politiche retributive sono definite al fine di assicurare la coerenza del livello retributivo interno (equità interna) rispetto ai diversi ruoli organizzativi, ed essere in linea con l'offerta retributiva del mercato del lavoro esterno.

In particolare, i provvedimenti di adeguamento retributivo sono mirati a supportare le politiche interne di gestione e di sviluppo nonché di valorizzazione del personale al fine di accrescerne il senso di appartenenza e la motivazione nel tempo. 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.

L'offerta retributiva dei dirigenti prevede, inoltre, un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato (Management By Objectives, MBO), in cui la componente variabile della retribuzione è correlata al raggiungimento di specifici obiettivi di ruolo, aziendali e in linea con le ambizioni del 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. Nel 2023 il processo di MBO ha coinvolto, inoltre, ulteriori specifiche professionalità di particolare rilevanza per il raggiungimento degli obiettivi di business nonché di difficile reperimento sul mercato esterno.

A ciascun destinatario coinvolto vengono attribuiti obiettivi prevalentemente di tipo economico e/o progettuali relativi alla società e al ruolo agito. La sicurezza sul lavoro e soprattutto la **sostenibilità ambientale e sociale** vengono confermati come valori e obiettivi fondamentali verso i quali accrescere la cultura e la sensibilità di tutta la popolazione del Gruppo FS.

Gli indicatori utilizzati quali obiettivi del sistema sono individuati tenendo conto delle seguenti caratteristiche:

- essere allineati alle priorità definite nel budget;
- essere improntati a un approccio trasparente e diretto che consenta di apprezzare – oggettivamente e senza necessità di particolari metodologie e strumenti – performance misurabili e certificabili dai sistemi contabili e di controllo e reporting aziendali;
- essere allineati alle prassi in uso presso le principali società italiane;
- essere focalizzati sulla sostenibilità, ambientale, sociale ed economica.

In continuità con lo scorso anno, in considerazione del ruolo chiave svolto dal Gruppo FS nell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) con particolare riferimento agli investimenti previsti ai fini dello sviluppo e del potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale (Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile"), l'attenzione si è focalizzata su obiettivi economico-finanziari e di PNRR poiché tali indicatori rappresentano l'ancoraggio per le performance espresse dal

management, nonché l'elemento motivazionale capace di accrescere l'engagement e trainare gli sforzi collettivi, confermando la sostenibilità quale principio fondamentale delle strategie di Gruppo.

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 CO₂e (CO₂ equivalente) evitate¹²³;
- *di ruolo*, relativi alla responsabilità assegnata e mirati al riconoscimento del contributo individuale al raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Il sistema 2023, pur confermando l'incentivazione al raggiungimento dei risultati economici e finanziari, ha posto particolare attenzione agli obiettivi relativi alla **sostenibilità ambientale e sociale**.

A tutti i dipendenti del Gruppo coinvolti nel sistema di incentivazione, infatti, è stato assegnato un obiettivo relativo alle **emissioni evitate** grazie ai servizi offerti dal Gruppo FS. L'indicatore è stato costruito per promuovere l'impegno del Gruppo nella lotta al cambiamento climatico che viene misurato attraverso la proxy delle emissioni di CO₂e potenzialmente evitate grazie alle modalità di trasporto collettivo e condiviso di passeggeri e al trasporto su ferro delle merci promossi dal Gruppo FS.

Nell'ambito del sistema d'incentivazione 2023 e in continuità con quanto fatto negli ultimi anni, è stata prevista l'assegnazione di **obiettivi dedicati da applicare a specifiche famiglie professionali**, a partire dai temi della sostenibilità. Questo processo permette di avere un approccio coordinato e condiviso su temi specifici di determinate aree aziendali.

È stata posta particolare attenzione al tema della valorizzazione delle diversità, considerata una leva strategica di primaria importanza per il Gruppo FS. Obiettivo del Gruppo è inglobare le politiche di diversity management all'interno delle proprie logiche di sviluppo del business, in considerazione della rilevanza degli obiettivi di gender equality come requisiti reputazionali essenziali in taluni casi anche presso i mercati finanziari. Nello specifico, nel 2023, l'attenzione si è focalizzata sul **miglioramento del gender mix all'interno della popolazione manageriale di Gruppo, garantendo in particolare un'adeguata rappresentatività di genere nell'ambito delle nuove nomine dirigenziali effettuate nell'anno**. Tale obiettivo è stato assegnato a tutte le risorse coinvolte nel sistema di incentivazione con responsabilità dirette sui processi interessati.

Viene inoltre confermato il focus sulla tematica della **sicurezza sul lavoro**, come principio e valore fondamentale rispetto al quale accrescere la cultura e la sensibilità di tutti i dipendenti.

Infine, le diverse famiglie professionali afferenti ai temi delle informative di sostenibilità sono state coinvolte in un obiettivo volto a rafforzare il presidio tecnico contabile della rendicontazione delle attività



Nel processo di MBO 2023

Assegnato l'obiettivo **indicatore di emissioni evitate** valorizzato come il volume aggiuntivo delle emissioni che si avrebbero, qualora si registrasse lo stesso traffico su mezzi di trasporto privati su gomma, piuttosto che su treni e bus del Gruppo FS.

Confermato il focus sulla **tematica della sicurezza sul lavoro**, valore fondamentale rispetto al quale accrescere costantemente la cultura e la sensibilità dei dipendenti.

¹²³ Emissioni climalteranti evitate dai clienti del Gruppo FS grazie al modal share di passeggeri e merci del Gruppo FS, in relazione alle performance dei servizi offerti.

economiche che contribuiscono agli obiettivi di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

L'offerta retributiva complessiva in favore dei dirigenti è integrata, infine, da una serie di benefit/agevolazioni che principalmente riguardano: il telefono cellulare, 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.

Nel sistema 2023 è stata confermata l'adozione di formali meccanismi contrattuali di claw-back, nei confronti dell'AD di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dei dirigenti con responsabilità strategica. In virtù di tale clausola sarà possibile procedere al recupero delle somme erogate nel caso di comportamenti dolosi o gravemente colposi ovvero di errori nella redazione dei bilanci che ne abbiano determinato il restatement.

Le politiche di remunerazione della parte variabile dell'AD di Ferrovie dello Stato Italiane (indicatori, criteri di misurazione e valutazione, livello di raggiungimento degli obiettivi assegnati) sono elaborate dalle direzioni Human Resources e Administration, Finance & Control e proposte dal Comitato Governance, Nomine e Remunerazione al CdA. Il Comitato Governance, Nomine e Remunerazione valuta – inoltre – l'impostazione del sistema di incentivazione dei dirigenti del Gruppo.

Gli emolumenti dei membri degli organi di amministrazione delle società del Gruppo sono definiti secondo logiche di equità e coerenza interna, tenuto conto della complessità e della strategicità del business aziendale, avendo come riferimento quanto definito per i componenti del board di FS.

Indennità di fine rapporto dei Dirigenti

Nell'attuale scenario economico, sociale e ambientale, assume una particolare rilevanza la revisione dei processi produttivi e organizzativi funzionali al raggiungimento degli obiettivi del Piano Industriale.

Superando situazioni di passività o di retroguardia, è richiesto uno spirito nuovo capace di valutare attentamente i rischi e i benefici in una prospettiva dinamica di medio-lungo periodo, anche recuperando e sviluppando competenze professionali specifiche.

FS Spa e le Organizzazioni Sindacali di categoria hanno predisposto alcuni strumenti per dare una risposta alle criticità gestionali legate alla fase attuale.

Le intese sottoscritte prevedono la possibilità di una ricollocazione nell'ambito dello stesso settore di appartenenza, a parità di sede, ovvero, con mobilità geografica.

Tali strumenti si affiancano alla risoluzione consensuale del rapporto di lavoro con indennità modulate in relazione agli anni mancanti alla maturazione del diritto alla pensione, per un periodo massimo di cinque anni. Inoltre, è prevista la corresponsione di importi pari al costo della contribuzione volontaria a

carico del dirigente (con una franchigia di sei mesi).

Sono in ogni caso previste indennità anche per coloro che sono interessati al processo di esodo. In tali circostanze sono stabilite indennità correlate alla anzianità di servizio nel Gruppo.

Per il restante personale (impiegati e operai) l'architettura retributiva fa riferimento a quanto previsto dal CCNL. Anche per gli impiegati e gli operai possono prevedersi interventi di incremento retributivo e riconoscimenti di premi (una tantum) a carattere straordinario, erogabili di norma una sola volta l'anno.

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

		2023	2022	2021
Dirigenti	RAL*	-12,6	-12,0	-10,1
	RGA**	-16,4	-11,2	-11,3
Quadri	RAL	-1,0	-0,4	+1,5
	RGA	-8,0	-3,3	-2,8
Impiegati	RAL	-2,5	-2,8	-3,3
	RGA	-13,8	-15,4	-14,5
Operai	RAL	-1,4	+0,9	+1,6
	RGA	-6,3	-5,4	-3,2

*RAL: Retribuzione Annua Lorda

**RGA: Retribuzione Globale Annua

All'assolvimento degli obblighi previdenziali sono chiamati a contribuire, in misura diversa, sia il lavoratore che il 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 4.349 euro¹²⁴. 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 (per il solo personale operativo), la NASpI¹²⁵ e il contributo ordinario al fondo per

¹²⁴ Contributo addizionale previsto dalla circolare INPS n. 11 del 01.02.2023.

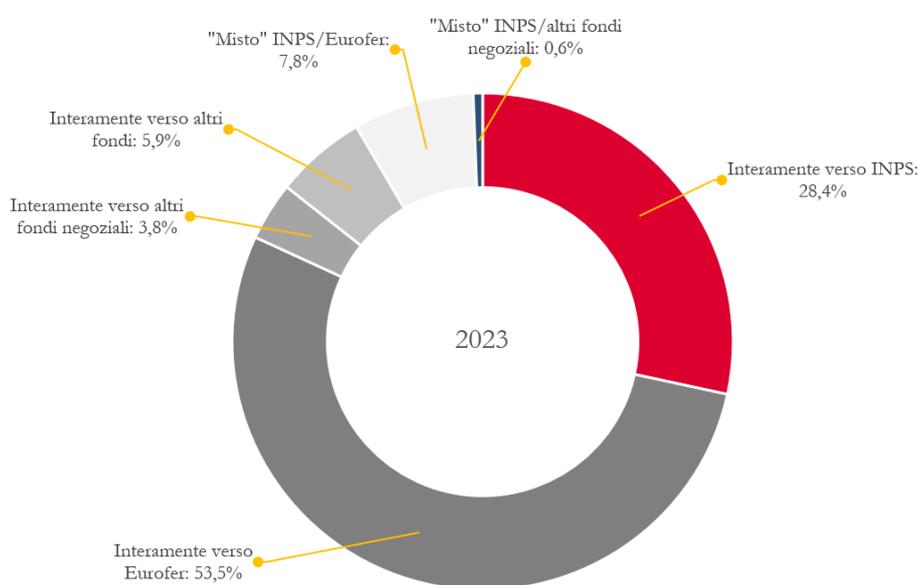
¹²⁵ Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego.

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'esodo¹²⁶. Per quanto riguarda la previdenza complementare, i dipendenti del Gruppo FS Italiane aderiscono a fondi pensione negoziali e da alcuni fondi pensione aperti, tutti con regime di finanziamento stabilito dalla legge.

La principale forma di previdenza complementare del Gruppo è costituita da Eurofer, fondo di origine contrattuale a contribuzione definita, previsto dal Contratto della Mobilità – Area Contrattuale Attività Ferroviarie, al quale contribuiscono il datore di lavoro e il lavoratore. Il lavoratore contribuisce con l'1% della retribuzione mensile¹²⁷, mentre il datore di lavoro contribuisce con un'aliquota del 2%. Il lavoratore può incrementare successivamente la propria contribuzione su base volontaria, senza che ciò comporti un corrispettivo aumento della contribuzione datoriale. Inoltre, a partire dal rinnovo del CCNL, intervenuto in data 16 dicembre 2016, sono stati previsti ulteriori incrementi di contribuzione da destinare al fondo Eurofer: versamento annuale per tutti i dipendenti (sia quelli già iscritti ad Eurofer, sia quelli non iscritti) 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.

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.



¹²⁶ Nei confronti del personale che ha raggiunto il requisito pensionistico, ovvero prossimo allo stesso, e che si dichiara disponibile a voler accedere prima dell'età pensionabile al trattamento pensionistico medesimo, il Gruppo FS, al fine di favorirne l'uscita anticipata dal ciclo lavorativo, ha previsto specifiche Linee Guida in materia di "Esodi".

¹²⁷ Come definito dall'art. 22 del Contratto Aziendale di Gruppo FS.

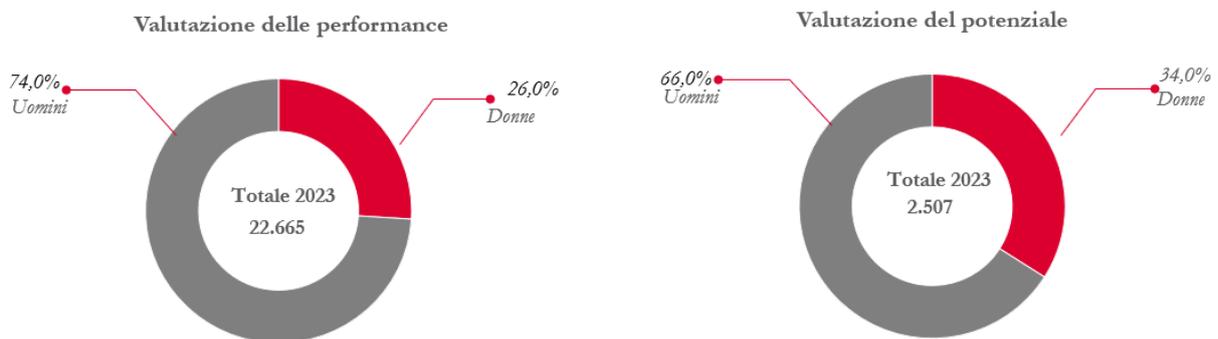
Promozione, formazione e sviluppo delle competenze (404-1, 404-2, 404-3)

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.

La valutazione di performance annuale, effettuata dai responsabili delle risorse attraverso la piattaforma SIV (Sistema Integrato di Valutazione) ha coinvolto 22.665¹²⁸ persone (+31% rispetto al 2022), circa il 34% della consistenza media annua¹²⁹. 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). Rispetto alla valutazione del Potenziale, nel 2023 l'impegno del Gruppo è stato particolarmente incentrato sullo sviluppo trasversale delle Persone in una logica progettuale e preparatoria alle sfide del futuro. I volumi sono cresciuti complessivamente del 4%, evidenziando un incremento del 14% sul cluster impiegati. Si è lavorato, inoltre, 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 come servizio a disposizione delle persone e dei responsabili per costruire quotidianamente azioni di crescita, professionalizzazione e miglioramento.



Nel corso dell'anno, si è inoltre lavorato sull'upskill della Community di assessor interni per valorizzarne la professionalità e accrescerne costantemente le competenze.

La squadra di Assessor interni, ma anche quelle dei Coach, Mentor e Buddy, sono state significativamente potenziate, attraverso percorsi di certificazione e abilitazione specifici e rinnovati per accogliere sia colleghe/i della famiglia professionale HR sia delle strutture di business.

¹²⁸ Di cui il 4% dirigenti, 43% quadri, 52% impiegati, 1% operai.

¹²⁹ La percentuale è calcolata sulla consistenza media del perimetro di riferimento (FS, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, FS Sistemi Urbani, Busitalia - Sita Nord, Ferrovie del Sud Est, FS International, FS Security e FS Technology).

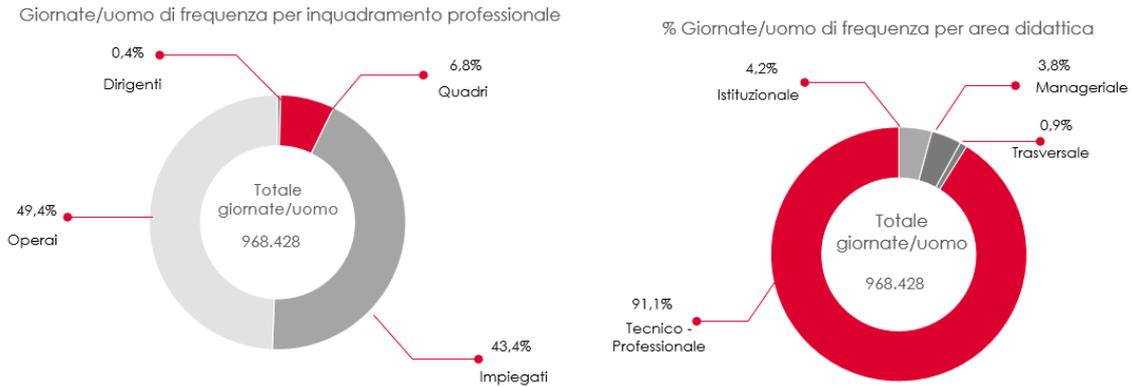
Il Succession Planning, processo attraverso il quale annualmente vengono definite le Tavole di successione per l'intera popolazione manageriale del Gruppo FS, nel 2023 è stato potenziato attraverso la raccolta delle proposte di successione anche in auto-candidatura e sono state redatte le tavole di successione per 1.530 posizioni da senior e middle manager a livello intersocietario (oltre 300 in più rispetto al 2022).

Infine, è stata pubblicata il 3 novembre 2023 la Policy che disciplina il Nuovo Sistema di Talent Management del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Un Sistema progettato e implementato per generare valore sia per l'impresa, abilitando l'evoluzione continua del know-how e delle competenze manageriali, sia per le persone, alle quali offre costantemente opportunità di apprendimento e di valorizzazione delle proprie caratteristiche ed abilità.

Il 2023 ha registrato un incremento dei volumi della formazione di Gruppo in termini di giornate uomo pari al 19% in più rispetto al 2022. Sono state infatti complessivamente erogate 968.428¹³⁰ giornate/uomo di formazione dalle principali società del Gruppo con la finalità di:

- **mantenere e aggiornare le competenze tecnico-specialistiche** in tutti i mestieri e ruoli professionali che compongono la capacità realizzativa del Gruppo;
- **assicurare l'acquisizione delle certificazioni nazionali e internazionali** e il mantenimento delle iscrizioni agli albi professionali per le figure core delle società del Gruppo;
- **far evolvere la cultura e le competenze manageriali** delle persone del Gruppo attraverso percorsi formativi volti ad accrescere l'ingaggio e a fornire strumenti innovativi per affrontare le crescenti complessità;
- **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 nostre persone;
- **accrescere costantemente la cultura safety** in maniera trasversale ai diversi business del Gruppo;
- **sensibilizzare sulle tematiche legate all'ambiente e alla sostenibilità**, sviluppare competenze comuni necessarie per lo svolgimento dei ruoli di famiglie professionali e condividere con il management lineamenti strategici di Gruppo.

¹³⁰ Il perimetro di analisi ha coinvolto target societari diversi per l'aula (in presenza o virtuale) e per il digital. Per la formazione d'aula, le società coinvolte sono state: FS, RFI, Trenitalia, Busitalia - Sita Nord, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, FSTechnology, FS international e FS Security. Per la Formazione Digital, oltre alle sopracitate società sono state coinvolte anche: Anas, Blu Jet, Busitalia Campania, Busitalia Rail Service, Busitalia Veneto, Cremonesi Workshop, Fercredit, Ferrovie Sud Est e Sa, Grandi Stazioni Rail, Infrarail, Italcertifer, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Shunt&Terminal, FS Park e Terminali Italia.



Nel 2023, si conferma una modalità di erogazione delle attività formative di tipo blended, con una preferenza della presenza con specifico riferimento ai percorsi formativi per il conseguimento delle abilitazioni e l'aggiornamento del personale. È proseguito il lavoro di innovazione sul piano delle metodologie e delle tecnologie a supporto delle azioni formative al fine di rafforzare e sviluppare le competenze sia tecniche sia manageriali in linea con le evoluzioni dei ruoli e delle competenze.

Inoltre, è proseguito il significativo investimento sull'evoluzione del digital learning a supporto dello sviluppo del know-how in diversi domini di competenze. La formazione digitale ha visto una forte impennata in termini di fruizioni: nel 2023 sono state erogate 180.622¹³¹ ore di formazione (oltre 24 mila giornate/uomo) sulle piattaforme e-learning, con un incremento di circa il 224% rispetto al 2022, su tematiche e contenuti ancora più eterogenei grazie all'introduzione di nuove piattaforme e-learning.

In termini di innovazione, durante l'anno sono incrementate le competenze in ambito digital che hanno portato oltre all'autoproduzione di prodotti multimediali, già consolidata, anche alla creazione di strumenti a supporto del processo di formazione, tra cui lo sviluppo di applicazioni, come ad esempio l'app per la mappatura delle competenze core di famiglie professionali, per la raccolta dei fabbisogni, una chatbot della formazione e sistemi di automazione.

Nel 2023 sono state erogate 104,81 giornate/uomo di formazione in materia di **diritti umani**. La formazione è stata erogata principalmente in modalità digital e ha toccato i temi: disabilità e inclusione, età e inclusione, lotta alle molestie sessuali nel luogo di lavoro, Consigliera di Fiducia e FS per il sociale.

Inoltre, a ottobre 2023 è iniziata la partecipazione del Gruppo al percorso interaziendale OIIDU (Osservatorio Italiano Imprese e Diritti Umani), che si articola in 10 incontri formativi, workshop e laboratori pratici con lo scopo di aumentare il livello di attenzione sul tema, favorire la diffusione di buone pratiche e facilitare il dialogo con le istituzioni nazionali ed europee e con la società civile. Il percorso si concluderà nell'aprile 2024 e produrrà una ricerca annuale sull'evoluzione dello stato dell'arte, contribuendo a creare un patrimonio di informazioni a disposizione della business community del nostro Paese.

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

¹³¹ Le ore di formazione digital rappresentano circa il 2,5% del totale giornate/uomo di formazione.

- programmi di **Leadership** dedicati allo sviluppo della filiera dirigenziale del Gruppo per rafforzare una cultura manageriale allo scopo di condurre le nuove sfide di business;
- il percorso **Young Talent** destinato ai laureati del Gruppo per favorire la conoscenza del Gruppo FS e garantire lo sviluppo delle competenze previste dal modello di leadership;
- l'avvio del progetto «**L.E.A.D.**», Leadership Empowerment And Development, il nuovo programma di diffusione del modello di leadership, che ha coinvolto Referenti HR e dirigenti di tutte le società estere del Gruppo FS presenti in Spagna, Inghilterra, Francia, Olanda, Germania e Grecia. Sono state individuate le quattro competenze prioritarie: Lead and Develop People, Integration & Team working, Flexibility and Change Orientation, e Open Communication, che verranno diffuse attraverso lo sviluppo di nuovi progetti all'interno del Gruppo;
- **attività di ingaggio e comunicazione verso il management di accompagnamento al Piano Industriale** che hanno visto: la realizzazione di **HR Breakfast** per incrementare e consolidare il networking aziendale e rafforzare il rapporto e lo scambio con esperti di settore e rappresentanti istituzionali; incontri formativi con focus sul processo di change management, al fine di diffondere una cultura comune sulla nuova leadership; e, in ultimo, percorsi formativi di **Public Speaking** per potenziare le tecniche di comunicazione efficaci;
- diffusione del **catalogo interno** offerto dalla Holding 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;
- l'adesione per la prima volta al **Fondo Nuove Competenze**, cofinanziato dal Fondo Sociale Europeo e dal Fondo interprofessionale Fondimpresa. In linea con gli obiettivi strategici di Gruppo, il progetto, denominato Digital Skills, rientra nel processo di innovazione digitale per la connettività interna/esterna al Gruppo e di valorizzazione delle professionalità che operano nel Gruppo. Il percorso ha perseguito l'obiettivo di sviluppare competenze utili all'acquisizione di un digital mindset, fornire gli strumenti necessari all'elaborazione e condivisione di dati e know-how in diversi formati e mediante molteplici canali, nonché garantire la gestione e protezione delle informazioni proiettando così i partecipanti nel futuro della social collaboration;
- 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 il mantenimento e lo sviluppo delle competenze di Gruppo con percorsi dedicati per singola famiglia sui temi core o trasversali;
- incremento dell'offerta formativa **digital** con il lancio di due nuove piattaforme e-learning, che arricchiscono l'offerta di contenuti su soft skills e competenze manageriali e allo stesso tempo consentono lo sviluppo di un mindset digitale favorendo l'autoformazione per la costruzione di un percorso formativo individuale (da top-down a bottom-up);
- **aggiornamento tecnologico degli strumenti di formazione digitale**, con la chiusura della gara per l'individuazione del fornitore per il nuovo Learning Management System (LMS) di Gruppo, che vedrà la sua implementazione nel corso del 2024 e porterà a un cambiamento significativo in termini di innovazione, cultura e processi formativi;
- **avvio della progettazione di una Corporate University interna**, polo formativo fisico e virtuale, come motore del cambiamento all'interno del Gruppo, allo scopo di anticipare i fabbisogni di professioni future, valorizzare e potenziare il know-how delle persone, favorire

l'apprendimento continuo e aumentare il valore competitivo, incrementare la collaborazione e le relazioni con i principali stakeholder dell'ecosistema;

- il **Sustainability Induction Programme**, un programma di formazione sui temi della sostenibilità rivolto ai Consiglieri dei CdA e alla classe manageriale delle società del Gruppo FS con l'obiettivo di creare un linguaggio comune sulle tematiche di sostenibilità e condividere gli obiettivi strategici di Gruppo afferenti allo stesso ambito.

La formazione erogata direttamente dalle singole società si è invece focalizzata principalmente su:

- **sviluppo, aggiornamento e mantenimento di competenze tecniche e comportamentali** sulle tematiche legate alla Sicurezza sul Lavoro, per accrescerne e supportarne la cultura. Molteplici sono state le iniziative rivolte a specifici ruoli - macchinisti, capitreno, personale abilitato alla guida di mezzi aziendali - che hanno posto il focus sullo human factor e sulle variabili comportamentali, con la finalità di attivare comportamenti virtuosi e favorire stili sicuri e responsabili. Ai fini di rendere l'esperienza formativa maggiormente efficace, alcuni progetti hanno utilizzato metodologie particolarmente coinvolgenti, come il teatro interattivo e gli ambienti virtuali con l'utilizzo di visori 3D;
- **supporto di processi di cambiamento**, attraverso percorsi di reskilling e upskilling rivolti al personale interessato da modifiche delle modalità lavorative o degli applicativi aziendali;
- **sviluppo di competenze di customer centricity** e orientamento al mercato;
- **tematiche legate all'ambiente e alla sostenibilità**, con incontri volti alla condivisione di nuove procedure e best practice aziendali, allo sviluppo della metodologia della Sustainable Supply Chain Management;
- **progetti formativi in ambito tecnico-professionale** volti all'acquisizione e al mantenimento delle competenze tecniche e delle abilitazioni/certificazioni tipiche dei ruoli operativi. Per i progetti di acquisizione delle hard skills necessarie a ricoprire il ruolo, alcune società si sono avvalse delle expertise interne, attraverso l'impiego di risorse senior, nel ruolo di mentor per i neoassunti;
- **percorsi di on-boarding e induction per il personale neoassunto**, con l'obiettivo di accrescere l'engagement, favorire la comprensione del contesto e avviare/accrescere lo sviluppo di competenze trasversali;
- **sviluppo e consolidamento delle competenze a supporto dei processi di internazionalizzazione**, attraverso iniziative di formazione linguistica e attività orientate allo sviluppo di skills relazionali necessarie per lavorare in contesti multinazionali e multiculturali;
- **diffusione della cultura del feedback**, fondamentale in particolare per il ruolo svolto dagli istruttori del personale di esercizio, con l'obiettivo di approfondire le caratteristiche e le tecniche di restituzione di feedback positivi e negativi;
- **innovazione e digitalizzazione**, tra cui formazione su strumenti avanzati per indagini e progettazione e su metodologia BIM (Building Information Modeling) e piattaforme abilitanti;
- **tematiche di D&I**, con incontri sul gap generazionale finalizzati a favorire l'inclusione e valorizzare la pluralità e corsi rivolti al personale di accompagnamento per sviluppare la capacità di inclusione del passeggero con disabilità e a mobilità ridotta a bordo dei treni.

Sono state inoltre realizzate circa 30.344 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 10,2 milioni di euro, il 25,7% in più rispetto al 2022, riconducibile all'incremento delle attività formative erogate. Il ricorso ai finanziamenti alla formazione ha generato un ricavo di circa 4,5 milioni di euro.

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 «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...».

Il Gruppo, inoltre, considera la Diversity&Inclusion una competenza personale e professionale distintiva da diffondere a tutti i livelli e ruoli dell'organizzazione, utile a garantire un ambiente di lavoro psicologicamente sicuro per le proprie persone e una customer experience inclusiva per i clienti.

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 da UN Women, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di gender equality**, attraverso i quali si prefigge di valorizzare e promuovere la presenza e le pari opportunità delle donne rispetto al luogo di lavoro, il mercato e la comunità attraverso cui il Gruppo opera. Nel 2023, FS ha partecipato al programma "acceleratore" **Target Gender Equality**, organizzato dal UN Global Compact, incentrato ad accompagnare le aziende nella definizione e raggiungimento di ambiziosi obiettivi aziendali finalizzati a promuovere la parità di genere, e **all'Osservatorio D&I** dell'Ufficio contribuendo alla redazione di una linea guida per la scrittura delle Policy Diversity, Equality & Inclusion nelle aziende. Sempre tramite UN Global Compact, il Gruppo ha firmato il Manifesto "**Imprese per le Persone e la Società**", impegnandosi a rafforzare il ruolo della dimensione sociale della sostenibilità nelle strategie aziendali e generare valore nelle filiere.

Le attività e i progetti per i dipendenti del Gruppo sono sostenuti da una parte dai Comitati Pari Opportunità Nazionale e Territoriali¹³², dall'altra direttamente da strutture interne dedicate.

¹³² 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.

*Iniziative aziendali***Diversity&Inclusion**

- **miglioramento integrazione fra tempi di vita e lavoro e il benessere personale:** realizzati webinar seminari aperti a tutti i dipendenti del Gruppo dedicati a vari temi;
- **Wecare – spazio online dedicato alle persone del Gruppo:** oltre 20.000 persone si sono iscritte agli oltre 60 webinar su molteplici temi caring emergenti (es. genitorialità, benessere fisico e psicologico, care giving, inclusione delle disabilità, mindfulness, gentilezza, autenticità, gestione dello stress, ecc.) con il contributo di oltre 100 esperti provenienti da un ecosistema di università, ospedali, centri di ricerca e formazione. Assicurato sempre il servizio di interpretariato di lingua dei segni italiana (LIS) per favorire l'accessibilità dei contenuti da parte delle persone con disabilità;
- **supporto psicologico:** avviato il primo sportello di psicoterapia online, gratuito e anonimo, disponibile per tutte le persone del Gruppo. Effettuati 1.618 colloqui e conclusi 122 percorsi psicoterapeutici, con un gradimento pari al 97,2%;
- **Consigliera di Fiducia:** diffusione del ruolo della Consigliera di Fiducia prevista dal Codice contro le molestie sessuali nei luoghi di lavoro di Gruppo attraverso una formazione di responsabilizzazione degli oltre 1.000 manager delle società del Gruppo coinvolte e la realizzazione, pubblicazione e promozione di pillole formative video sulle molestie sessuali e sul supporto che la Consigliera può dare a tutte le persone del Gruppo;
- **formazione Women in Motion (WIM):** ritorno in aula, in presenza, della campagna ad elevato impatto sociale per un employer branding inclusivo che porta il messaggio di un talento che non ha genere nelle scuole medie, superiori e università d'Italia. 12 appuntamenti in presenza e tre online con oltre 1.500 studentesse e studenti incontrati in otto regioni diverse;
- **formazione sulle competenze interculturali (Busitalia):** per accompagnare l'inserimento in Busitalia Veneto di nuovi colleghi autisti selezionati tra richiedenti asilo politico nell'ambito di collaborazioni virtuose con il terzo settore, realizzato un percorso formativo dedicato a circa 30 colleghi e responsabili sul tema delle competenze interculturali per fornire strumenti abilitanti per la relazione quotidiana con i nuovi colleghi;
- **focus group sulla relazione con il passeggero in transizione di genere:** realizzazione di tre focus group, in collaborazione con Trenitalia, per individuare le principali criticità nella relazione e gestione del passeggero in transizione di genere e per facilitare conoscenza e consapevolezza del personale operativo di front line a bordo treno, in biglietteria in stazione. Sono stati coinvolti capi treno, Customer advisor, istruttori, formatori e responsabili di linea qualità;
- **tirocini e alternanza scuola-lavoro per studenti e studentesse neurodivergenti e con disabilità cognitive:** inserimento temporaneo di tre studenti e studentesse delle scuole superiori con esigenze specifiche legate a disabilità cognitive e autismo, all'interno degli impianti delle società del Gruppo;
- **sportello di supporto all'onboarding di persone con disabilità:** inaugurato un nuovo servizio di accompagnamento rivolto a HR professional, responsabili e team di tutte le società del Gruppo FS per una gestione competente ed efficace della fase di onboarding per le persone con esigenze specifiche legate alla disabilità. Nel 2023 sono stati avviati due percorsi;
- **campagna contro le molestie sessuali nei luoghi pubblici:** progettata e diffusa, in occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne 2023 con il Patrocinio del Ministero dell'Interno, una campagna sociale massiva e abilitante contro le molestie

sessuali nei luoghi pubblici, basata sul modello comportamentale delle "5D" - Distrai, Delega, Documenta, Dai Sostegno, Dichiarata, attraverso immagini, infografiche e video-training trasmessi nelle stazioni e sui treni, autobus, stazioni di servizio in tutta Italia.

Il Gruppo FS nella top 10 del Diversity Brand Index

Il Gruppo è nella Top 10 delle aziende più inclusive in Italia secondo l'associazione Diversity, ottenendo il più importante riconoscimento italiano in ambito D&I, il Diversity Brand Award.

Il riconoscimento è stato ottenuto grazie alla **campagna 5D** lanciata il 25 novembre scorso in occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne. Questo riconoscimento è il risultato di un percorso di costruzione che ha visto per la prima volta coinvolti congiuntamente tutti gli asset del nostro Gruppo per diffondere lo stesso messaggio: treni, bus, stazioni di servizio Anas, grandi e piccole stazioni, insieme alle principali piazze di Roma, Milano e Torino, sono diventate un ponte tra noi e i nostri clienti.

Promozione e sensibilizzazione della salute

- conclusa la **campagna di prevenzione secondaria dedicata alle colleghe del Gruppo FS** delle città di Bari, Cagliari, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Salerno. In otto giornate offerti controlli mammografici gratuiti per la promozione della diagnosi precoce del tumore al seno. Svolte le altre cinque tappe rimanenti in sette giornate nel 2023: 462 prestazioni mammografiche ed ecografiche erogate;
- realizzati **17 webinar seminari tenuti da nutrizionisti, psicologi della nutrizione e psicoterapeuti** dedicati alla promozione dei corretti stili alimentari, la prevenzione dei disturbi dell'alimentazione, le sane abitudini legate al sonno e la prevenzione delle dipendenze (fumo, tecnologie, relazioni tossiche). Gli appuntamenti hanno totalizzato 6.154 iscritti provenienti da tutte le società del Gruppo.

Monitoraggio della soddisfazione dei dipendenti

- realizzata la **prima iniziativa di ascolto dedicata alle persone del Gruppo FS** con l'obiettivo di conoscere il loro parere sulle principali dimensioni del cambiamento, dell'innovazione e della soddisfazione professionale. A questa iniziativa ha partecipato il 52% della popolazione coinvolta, riuscendo a raggiungere anche il personale di line. I risultati della survey sono stati condivisi a tutti i livelli organizzativi – dal top management al personale – e hanno dato il via a una serie di Piani di Azione – trasversali a tutta l'organizzazione e a livello societario – per intervenire nelle aree di maggior attenzione emerse grazie all'engagement survey.

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 per tutte le misure di welfare disponibili e conoscere le convenzioni e gli sconti dedicati ai dipendenti e accedere a numerose iniziative culturali;
- **previdenza complementare:** a seguito del rinnovo del Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022, dal 1° gennaio 2023 è stato raddoppiato il contributo aziendale per i dipendenti che volontariamente decidono di aderire a Eurofer (2%);
 - **assistenza sanitaria integrativa:** in attuazione del sopra citato rinnovo contrattuale, dal 1° gennaio 2023 è stato incrementato a 300 euro annui per dipendente il contributo aziendale per l'assistenza sanitaria integrativa;
 - **premio di risultato 2023:** sottoscritto accordo per l'attribuzione del Premio di Risultato 2023, prevedendo la possibilità per i dipendenti di destinare, in tutto o in parte, l'importo del Premio di Risultato individuale alle misure di welfare previste dal Gruppo, con conseguente incremento del valore convertito del 10%, tramite un contributo a carico;
 - **iniziative unilaterali:** nel 2023 il Gruppo ha previsto l'erogazione di quattro iniziative unilaterali: pacchetti prevenzioni, ossia visite mediche di prevenzione presso le Unità Sanitarie Territoriali della Direzione Sanità di RFI; contributo family, destinato ai dipendenti per le spese sostenute per i figli in baby-sitting, asili nido, vacanze studio, campus e ludoteche e per i familiari anziani e non autosufficienti in spese di assistenza; contributo tempo libero, destinato all'acquisto di specifici servizi di welfare dedicati al tempo libero, quali vacanze, palestre, corsi di formazione ecc., disponibili nella piattaforma welfare; contributo mobility, destinato al rimborso dell'abbonamento al trasporto pubblico locale;
 - **sussidio per figli diversamente abili:** è stato nuovamente attivato il sussidio economico in favore dei dipendenti con figli diversamente abili;
 - **questionario welfare:** è stata erogata la prima iniziativa di ascolto dedicata al welfare, con lo scopo di conoscere l'opinione dei dipendenti sulle misure e sui servizi welfare offerti, nonché sviluppare nuove iniziative;
 - **convenzioni:** sono state sviluppate convenzioni che assicurano tariffe agevolate e condizioni vantaggiose dedicate ai dipendenti del Gruppo FS.

Iniziativa Comitato Pari Opportunità (CPO)

- **Violenza di genere:**
 - pubblicazione sulla intranet aziendale, in occasione del 25 novembre, di un testo divulgativo e di una infografica sul suo “Modello dell’offesa” con le indicazioni su come accorgersi dei contesti violenti;
 - svolgimento di un seminario per comprendere la struttura della violenza, con divulgazione dei contenuti informativi attraverso la intranet aziendale;
 - installazione della Panchina Rossa presso la stazione di Napoli Garibaldi in occasione del 25 novembre, in ricordo delle vittime dei femminicidi, per richiamare l'attenzione su un problema sistemico nei luoghi della quotidianità;
 - pubblicazione di locandine di sensibilizzazione sul tema della violenza di genere in occasione del 25 novembre presso gli impianti di Torino, Verona, Firenze, Bologna.
- **Condizioni di lavoro:**

- In collaborazione con il Comitato Pari Opportunità dell'Emilia-Romagna, realizzazione Parcheggio Rosa di Reggio Emilia per le lavoratrici delle imprese ferroviarie dei turni notturni;
 - avvio di monitoraggio sulla presenza femminile nei turni notturni allo scopo di estendere i parcheggi rosa.
- **Prevenzione delle molestie sessuali e del sessismo:**
- analisi della Relazione Annuale 2022 della Consigliera di Fiducia, prevista nel Codice di condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro di Gruppo, con evidenza della casistica affrontata e delle aree geografiche coinvolte;
 - proposta di azioni alle competenti strutture del Gruppo per favorire l'emersione del fenomeno e la prevenzione;
 - raccolta dei dati sugli accessi sulla intranet al Codice di Condotta sulle molestie sessuali e alla pagina sulla Consigliera di Fiducia, per verificare il grado di diffusione dell'informazione;
 - partecipazione alla tavola rotonda, organizzata da ATM e MIDA, sui temi della diversità e dell'inclusione con un focus sulla Convenzione OIL 190/2021 e la "person of trust" come nuova figura all'interno nelle organizzazioni del lavoro.
- **Comunicazione e sensibilizzazione:**
- engagement dei CPO Territoriali sulle tematiche di genere e il ruolo dei CPO attraverso: incontri in presenza sul territorio tra il CPO nazionale/CPO territoriali e incontri in teams con le Presidenti dei CPO territoriali e il CPO Nazionale;
 - incontro con CPO Enac e Presidente CPO Nazionale sui temi della equità di genere.
- **Dati di genere:**
- analisi dei dati del Rapporto Biennale con focus sul gender pay gap.

Parità di genere, al Gruppo FS il "Premio Minerva Roma Azienda d'Eccellenza"

Il Gruppo FS ha vinto, per il secondo anno consecutivo, il Premio Minerva Roma Azienda d'Eccellenza edizione 2023, promosso da Unindustria Lazio e Federmanager Roma, nella categoria delle Grandi imprese, per il grande lavoro fatto in termini di empowerment femminile e parità di genere.

Un successo ottenuto grazie alle numerose iniziative messe in campo negli ultimi anni: dalla campagna di innovazione sociale Women in Motion, con la quale portiamo nelle scuole le nostre mentor per valorizzare la carriere femminili in ambito STEM, al Gender Equality Plan; dalle tante campagne di sensibilizzazione realizzate negli anni in occasione della Giornata Internazionale per l'Eliminazione della Violenza sulle Donne del 25 novembre ai numeri della presenza femminile all'interno del Gruppo FS in costante crescita negli ultimi anni.

Relazioni industriali (401-3, 402-1)¹³³

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 CCNL¹³⁴. Anche le modifiche organizzative 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 2023 del Gruppo (cap. Relazione sulla gestione, par. L'impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano).

Il tasso di sindacalizzazione, nel 2023, è pari al 62,2% in linea con l'anno precedente (62,5% 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 per un massimo di 11 mesi tra entrambi i genitori. Sono state recepite le modifiche introdotte con la Legge di bilancio 2023.

Ai sensi della legge vigente sono indennizzati dall'INPS:

- al 30% tre mesi a testa “non trasferibili” per la madre e per il padre e ulteriori tre mesi in alternativa tra i genitori (ogni genitore, quindi, continua ad aver diritto a 6 mesi indennizzati);
- per uno dei tre mesi non trasferibili, l'indennità è elevata all'80% entro il sesto anno di vita del bambino.

Il trattamento economico di miglior favore previsto dal Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane 22.03.2022 (integrazione al 100% nel primo mese e all'80% nel secondo mese) ha continuato a essere applicato, armonizzandolo con le novità della legge.

Anche nel caso di malattia del bambino, il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane 22.03.2022 prevede il trattamento economico di miglior favore di 30 giorni di permesso retribuito all'anno fino a tre anni di età.

¹³³ Il perimetro di analisi è riferito alle società, già citate in nota a inizio capitolo, che rappresentano oltre il 76% del totale dell'organico del Gruppo. Il tasso di sindacalizzazione e di assenteismo, nonché il congedo parentale sono calcolati al netto del personale dirigente.

¹³⁴ Nel Gruppo FS non esistono rischi per la libertà di associazione e contrattazione.

Il numero dei dipendenti che hanno usufruito di almeno una giornata di congedo parentale, nel corso del 2023, è il seguente:

Congedo parentale	numero	giornate
donne	1.568	37.100,5
uomini	5.395	69.126,5
totale	6.963	106.227,0

DIREZIONE NET ZERO (3-3)

Strategie per decarbonizzare il settore dei trasporti

Il settore dei trasporti ha un impatto significativo sul cambiamento climatico, contribuendo per circa un quarto delle emissioni globali di gas serra. Nonostante ciò, è uno dei settori più indietro nella lotta contro il cambiamento climatico e costituisce una sfida cruciale per realizzare la transizione ecologica. In generale, la mobilità sostenibile rappresenta la chiave per ridurre l'impatto ambientale del settore e richiede un approccio integrato che coinvolga le politiche pubbliche, l'industria dei trasporti e la partecipazione attiva della società civile.

Le infrastrutture resilienti e sistemi di trasporto efficienti sono i fattori di successo per trainare uno sviluppo sociale, economico e ambientale. Per questo assumono un ruolo di rilievo per il raggiungimento dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGS) dell'Agenda 2030 dell'ONU. Ad esempio, il ruolo propulsivo delle infrastrutture e le nuove tecnologie nel settore trasporti promuovono l'innovazione (SDG n. 9), favoriscono una mobilità e uno sviluppo sostenibile dei contesti urbani (SDG n. 11), promuovono modelli di consumo e produzione responsabili (SDG n. 12), nell'ottica di contrastare 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. Tra i sistemi di trasporto diffusi, il trasporto su ferro rappresenta ad oggi il più sostenibile per i viaggi di lunga percorrenza, in particolare sul tema della decarbonizzazione, viste le ridotte esternalità ambientali a confronto con le altre modalità di trasporto.



Il Piano Industriale offre una visione in grado di orientare persone, competenze, innovazione e investimenti, per la creazione di valore condiviso per le nuove generazioni. Nel Piano si intende 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 Net Zero, che consiste nel raggiungimento di zero emissioni nette al 2040, anticipando così di un decennio le ambizioni di decarbonizzazione comunitarie. Per tragguardare 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%. Nel 2022, FS Italiane ha firmato la commitment letter per certificare tali target con SBTi (Science Based Target initiative), che all'inizio del

2024 li ha validati. SBTi è uno dei principali enti internazionali di riferimento per la validazione di obiettivi di sostenibilità ambientale allineati agli accordi di Parigi.

I target di decarbonizzazione del Gruppo FS e SBTi (Science Based Target initiative)

Nel settembre 2022, Ferrovie dello Stato Italiane ha dichiarato il proprio impegno sul contenimento del surriscaldamento del pianeta firmando una Commitment Letter che attesta l'ambizione del Gruppo a certificare i propri target secondo lo standard SBTi, attraverso la verifica dell'allineamento degli obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo FS al 2040 e al 2030 agli scenari scientifici di riferimento.

Ferrovie dello Stato Italiane ha pertanto sottoposto alla verifica di SBTi il proprio inventario di emissioni di gas serra, la metodologia, gli obiettivi e il percorso di decarbonizzazione intrapreso.

L'ambizione di lungo periodo è il raggiungimento del cosiddetto Net Zero al 2040, ovvero la riduzione delle emissioni del 90% rispetto a quelle del 2019, con l'impegno a neutralizzare le emissioni residue. Per dare concretezza al proprio percorso nel medio termine, sono stati inoltre definiti per il 2030 sia l'obiettivo di ridurre del -50% le emissioni di Scope 1 e 2, sia quello di ridurre del -30% le emissioni Scope 3, rispetto all'anno di baseline 2019.

A febbraio 2024, SBTi ha pubblicamente riconosciuto a Ferrovie dello Stato Italiane la validazione dei target, sia nel lungo periodo, sia nel medio termine. Tale validazione rafforza l'ambizione, la credibilità e la solidità delle strategie di decarbonizzazione del Gruppo FS.

Il Gruppo rappresenta uno dei principali consumatori di energia elettrica in Italia, con una quota pari a circa il 2% del fabbisogno nazionale. Ogni sforzo per ridurre, efficientare e migliorare la qualità dei consumi può concorrere al miglioramento del bilancio ambientale dell'azienda e, se effettuato su larga scala, anche del Paese.

Per questo diventa particolarmente significativa l'iniziativa di Piano volta a installare impianti di generazione da fonti rinnovabili con una capacità produttiva di 2 GW. Una volta a regime, significa che sarà possibile produrre un'energia totale annua pari al 40% del fabbisogno elettrico aziendale, circa 2,6 TWh.

A rafforzare le prospettive di realizzazione di un sistema infrastrutturale e di mobilità sostenibili, ci sono gli investimenti del 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)

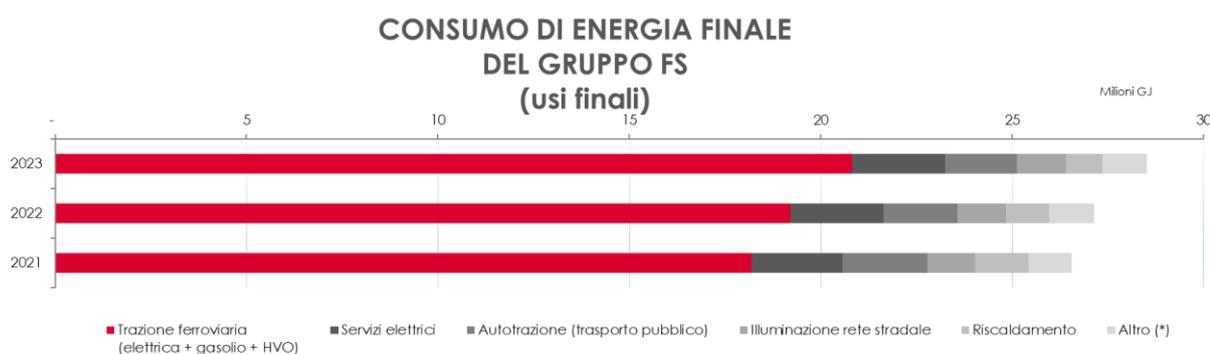
Consumo di energia finale del Gruppo FS Italiane	Unità di misura	2023	2022 ^b	2021 ^b	%Δ 23/22
Energia elettrica per trazione ferroviaria	GJ	17.709.270	16.130.505	14.946.463	9,8%
Energia elettrica per altri usi	GJ	2.543.515	2.589.171	2.505.268	-1,8%
Energia elettrica per illuminazione rete stradale	GJ	1.277.500	1.265.328	1.245.243	1,0%
Gasolio	GJ	5.753.678	5.688.367	6.144.431	1,1%
Gas naturale	GJ	955.922	1.124.417	1.396.493	-15,0%
Biodiesel	GJ	164.614	240.391	228.813	-31,5%
Altro ^a	GJ	105.944	101.270	87.179	4,6%
TOTALE	GJ	28.510.443	27.139.449	26.553.890	5,1%

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

b) I dati "energia elettrica per trazione ferroviaria", "gasolio", "gas naturale" e "altro" sono stati rettificati nel corso del 2023 a seguito di un affinamento del processo di raccolta dati e della metodologia di calcolo.

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. Nell'intero triennio 2021-2023 si registra un progressivo incremento del fabbisogno energetico del Gruppo FS Italiane pari al 2,2% tra il 2022 e il 2021 e al 5,1% tra il 2023 e il 2022 portando il consumo complessivo di energia a 28,5 milioni di GJ nel 2023, dovuto, in parte, all'ingresso di nuove società nel perimetro consolidato del Gruppo.

Il consumo di elettricità per trazione ferroviaria costituisce l'aspetto energetico più significativo e nel triennio il suo andamento ha subito una costante crescita dovuta all'incremento del traffico ferroviario su linee elettrificate. Segue per rilevanza l'utilizzo del gasolio, il cui impiego è quasi integralmente destinato al trasporto per l'alimentazione di treni, veicoli gommati e navi aziendali e in parte residuale alla climatizzazione invernale.



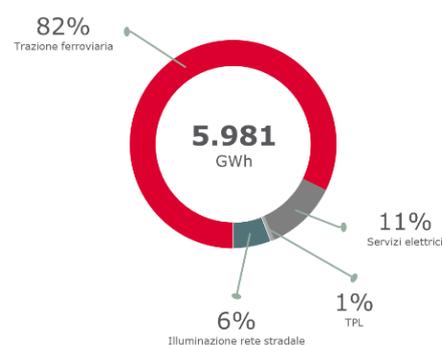
(*) Navigazione, autotrazione (autoveicoli e mezzi di lavoro), attività industriali

La trazione ferroviaria su rete elettrificata e non elettrificata, quest'ultima alimentata da gasolio e HVO, si conferma la prima modalità d'impiego dell'energia, in aumento dell'8,4% rispetto all'anno precedente; si osserva tuttavia una riduzione del 15,6% (una riduzione di circa 176 mila GJ) dei consumi destinati al riscaldamento, grazie agli interventi di efficientamento energetico ad opera delle società del Gruppo, oltre che alla presenza di inverni più miti negli ultimi anni.

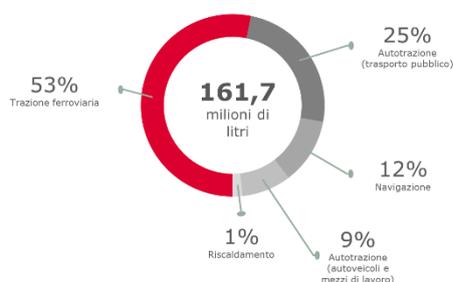
Il maggior utilizzo complessivo di energia è riscontrabile nelle variazioni dei consumi delle principali fonti energetiche legate alle attività di trasporto, in particolare l'energia elettrica per trazione ferroviaria (+9,8%), strettamente correlata ad una maggiore percorrenza dei treni passeggeri.

La componente di energia elettrica rappresenta la quota maggioritaria e incide sui consumi totali, considerando che le voci di trazione ferroviaria, illuminazione della rete stradale e altri usi elettrici, sono pari a circa il 75,5%. Dei 5.981 GWh elettrici consumati, la trazione ferroviaria rappresenta l'82% del totale, un valore consistente con le attività di trasporto su ferro che caratterizzano il core business aziendale. Questa voce all'interno del bilancio energetico rappresenta uno dei parametri più sorvegliati, in quanto l'elettificazione delle reti, che oggi si attesta ad un valore maggiore del 70% dell'infrastruttura ferroviaria, congiuntamente al crescente approvvigionamento da fonti rinnovabili, rappresenta una delle sfide primarie del Gruppo FS.

ENERGIA ELETTRICA



GASOLIO

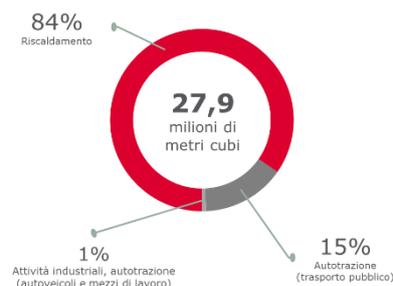


Per quanto riguarda i consumi degli altri vettori energetici, il gasolio si configura come combustibile di maggior impiego. La combustione di 161,7 milioni di litri nel 2023, in lieve aumento rispetto all'anno precedente (+1,2%), è stata quasi integralmente impiegata per il trasporto (53% su ferro, 34% su gomma per trasporto pubblico locale, autoveicoli e mezzi di lavoro, 12% via nave) mentre la quota destinata alla climatizzazione invernale è minoritaria (1%).

Il gas naturale viene prevalentemente impiegato per esigenze di riscaldamento degli ambienti (84%), in misura minore per il trasporto, destinato per lo più a una parte della flotta per il trasporto pubblico su gomma (15%), oltre che per attività industriali e autotrazione dei mezzi di lavoro (1%).

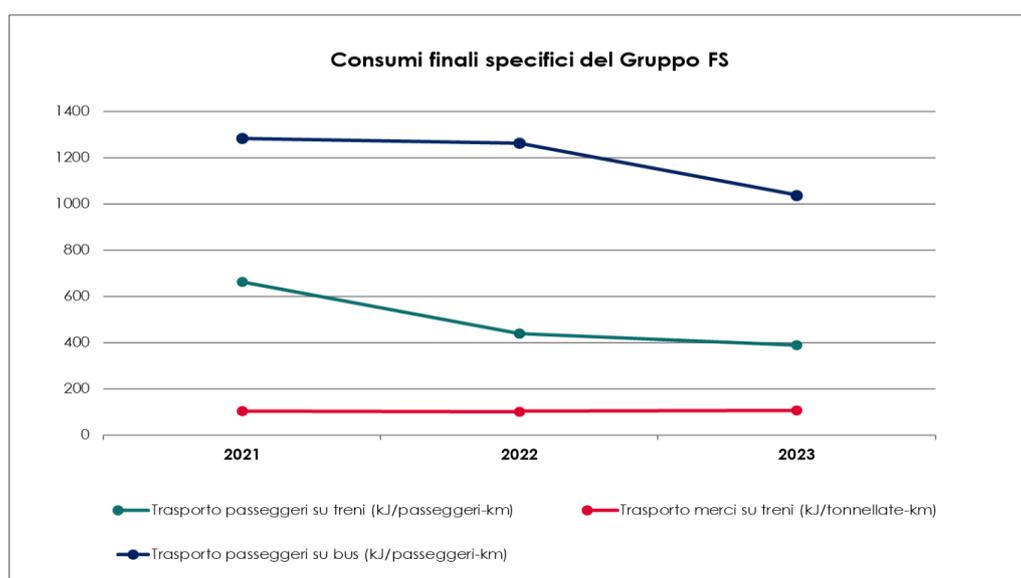
Consapevole della rilevanza che l'impatto del cambiamento climatico sta attuando e con l'obiettivo di offrire un servizio a basso impatto ambientale, il Gruppo FS sta investendo sull'elettificazione, sull'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili e, laddove tecnologicamente complesso, in soluzioni innovative per affrontare la transizione energetica utilizzando in maniera ottimale le tecnologie disponibili come la sperimentazione dell'alimentazione dei treni con HVO in purezza e dell'idrogeno su autobus. Tra le fonti energetiche rinnovabili attualmente impiegate, oltre a quella solare fotovoltaica (36.592 GJ) e termica (79 GJ), si aggiungono il biodiesel (164.614 GJ), impiegato per il

GAS NATURALE



trasporto passeggeri su ferro e gomma, l'idrogeno (18.494 GJ) utilizzato per il trasporto pubblico locale su gomma e una quota di pellet (1.360 GJ) dedicato al riscaldamento.

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, i bus e le unità di traffico di riferimento per il trasporto ferroviario di persone e merci, rispettivamente passeggeri-km e tonnellate-km. Tale indicatore di performance, su cui incidono diversi aspetti (velocità, altimetria, mezzi, fattore di carico, peso trasportato, condizioni atmosferiche), si è ridotto per tutte le tipologie di trasporto analizzate tra l'anno 2021 e 2022 mentre il trend decrescente dei consumi specifici non riguarda il trasporto merci: nel 2023 si è verificato un lieve incremento (+2,9%) dei consumi per tonnellata-chilometro (107 kJ/ton-km) dovuto ad una riduzione del fattore di carico dei treni merci.



Emissioni di gas a effetto serra (305-1, 305-2, 305-4)

Il Gruppo FS Italiane, grazie al proprio core business basato sull'offerta di servizi di trasporto collettivo e di trasporto merci su ferro e grazie alle iniziative di efficientamento energetico e promozione delle fonti rinnovabili, contribuisce in maniera importante al contenimento delle emissioni climalteranti del settore.

Tra le iniziative per testimoniare trasparenza, impegno e engagement verso gli stakeholder sui temi dei cambiamenti climatici, FS Italiane si impegna a rendicontare le proprie performance tramite la sezione Climate Change del questionario Carbon Disclosure Project (CDP). CDP è un riferimento internazionale sulla gestione aziendale dei temi legati al cambiamento climatico. Nel 2023 il Gruppo FS ha confermato il proprio rating nella fascia di valutazione più elevata: score A- nella fascia Leadership.

Il Gruppo FS e il rating ambientale Carbon Disclosure Project (CDP)

Nel 2023 FS ha confermato il proprio risultato nella fascia di *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 23.000 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 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. Anche nella precedente valutazione il punteggio era risultato A-, collocando il Gruppo in fascia Leadership. Tale conferma dimostra l'impegno del Gruppo nell'allineamento ai requisiti richiesti per dare concretezza agli impegni al contrasto del cambiamento climatico.

In ambito di climate disclosure, dal 2020 il GHG Report del Gruppo FS Italiane rappresenta il documento pubblicato con cadenza annuale e rivolto a tutti gli stakeholder che vogliano approfondire strategie, governance, risultati e iniziative a contrasto dei cambiamenti climatici volte al raggiungimento degli obiettivi di Gruppo.

La solidità del calcolo della carbon footprint aziendale è stata comprovata con l'ottenimento della certificazione secondo lo standard internazionale UNI EN ISO 14064:2018-1, conseguita nel luglio 2023 con la quale sono stati validati da ente terzo i valori delle emissioni di anidride carbonica equivalente dell'anno 2022 e del 2019 (baseline).

Conseguita la certificazione ISO 14064

Nel mese di luglio del 2023 il Gruppo FS ha ottenuto la certificazione che attesta la qualità dell'inventario e della metodologia di calcolo delle emissioni di GHG, ai sensi della norma ISO 14064-1:2018. Sono stati certificati i valori dei quantitativi di emissioni del 2022 e del 2019, quest'ultimo che funge da anno di baseline per la valutazione degli obiettivi di riduzione delle emissioni. Entrambi i valori sono stati considerati secondo sia l'approccio location-based sia market-based, con un livello di garanzia per l'inventario delle emissioni definito ragionevole.

Questo significa che FS, proiettata a raggiungere il traguardo Zero emissioni nette entro il 2040, sta procedendo in maniera corretta, accurata e trasparente nella raccolta dei dati, nel calcolo e nella rendicontazione delle emissioni di gas serra.

Il risultato ottenuto ribadisce la solidità del processo di decarbonizzazione intrapreso dal Gruppo, conferendo maggiore confidenza nella gestione e nel monitoraggio degli obiettivi. Inoltre, dimostra come la grande attenzione rivolta ai temi di sostenibilità si accompagni alla massima trasparenza, a beneficio di tutti gli stakeholder.

Il certificato, rilasciato dall'ente indipendente SGS Italia accreditato presso Accredia (Ente Unico nazionale di accreditamento designato dal governo italiano) è stato conseguito a seguito delle verifiche svolte sulla Capogruppo con specifici audit in siti operativi del Gruppo FS.

Il 2023 ha registrato un rilascio di emissioni pari a 2,24 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, e rappresenta la prima discontinuità nel trend decrescente dell'impronta climatica aziendale rispetto alle emissioni di Scope 1 e Scope 2, definendo un aumento dell'11,4% rispetto al 2022. Nella complessità del contrasto al contenimento del riscaldamento climatico, il primo incremento delle emissioni climalteranti si presenta come un momento di riflessione per cogliere le minacce e le opportunità legate a questa sfida globale. Per comprendere le ragioni di questo incremento vanno quindi distinti fattori interni ed esterni che contribuiscono attivamente al tracciamento del profilo emissivo. I primi sono legati ad interventi strategici, come ad esempio una crescita organica dell'offerta di mobilità con conseguente aumento del traffico e l'inclusione di nuove società nel perimetro consolidato dei dati ambientali; i secondi sono quelli non direttamente governabili dall'organizzazione come la composizione del mix energetico nazionale, in lieve peggioramento negli ultimi anni a causa dell'instabilità climatica e geopolitica. In aggiunta,

L'introduzione dal 2023 di ulteriori sorgenti emissive quali emissioni fuggitive di gas climalteranti e cambio di destinazione d'uso del suolo, ha contribuito all'incremento delle emissioni.

EMISSIONI DIRETTE E INDIRETTE DI CO ₂ e (location based)	Unità di misura	2023	2022 ^d	2021 ^d	%Δ 23/22
Energia elettrica per trazione ferroviaria	tCO ₂ e	1.348.198	1.202.657	1.209.347	12,1%
Energia elettrica per altri usi	tCO ₂ e	179.596	176.103	184.429	2,0%
Energia elettrica per illuminazione rete stradale	tCO ₂ e	95.665	91.979	96.739	4,0%
Altro ^a	tCO ₂ e	15.487	18.911	19.940	-18,1%
TOTALE Scope 2^c (location based)	tCO₂e	1.638.946	1.489.650	1.510.455	10,0%
Gasolio	tCO ₂ e	450.352	444.549	480.331	1,3%
Gas naturale	tCO ₂ e	56.257	65.501	80.950	-14,1%
Altro ^b	tCO ₂ e	89.906	3.917	2.523	2.195,2%
TOTALE Scope 1^c	tCO₂e	596.515	513.967	563.804	16,1%
TOTALE Scope 1 + 2 (location based)	tCO₂e	2.235.461	2.003.617	2.074.259	11,6%
<i>a) Energia elettrica per TPL e autoveicoli aziendali, teleriscaldamento, teleraffrescamento</i>					
<i>b) Benzina, GPL, olio combustibile, HVO, pellet, emissioni fuggitive e da cambio d'uso del suolo</i>					
<i>c) 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, per le emissioni fuggitive di gas climalteranti e uso e cambiamento del suolo e foreste.</i>					
<i>Scope 2. Emissioni derivanti dalla produzione di energia 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 richiesta.</i>					
<i>d) I dati relativi alle "emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)" e "altre emissioni indirette (scope 3)" sono stati rettificati nel corso del 2023 a seguito di un affinamento del processo di raccolta dati e della metodologia di calcolo</i>					

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 prelevata l'energia elettrica.

Nell'allegato Tabelle indicatori di performance, nella sezione ambientale 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 nei quali è possibile l'approvvigionamento.

Il processo di miglioramento continuo in atto ha determinato un ampliamento del confine operativo dell'inventario di gas climalteranti. Seguendo i principi di pertinenza e completezza definiti dal contesto normativo di riferimento, nella quota emissiva del 2023 sono state aggiunte delle nuove sorgenti emissive:

- le emissioni fuggitive di gas climalteranti (ad esempio le perdite o rilasci accidentali da impianti di refrigerazione fissi e mobili)

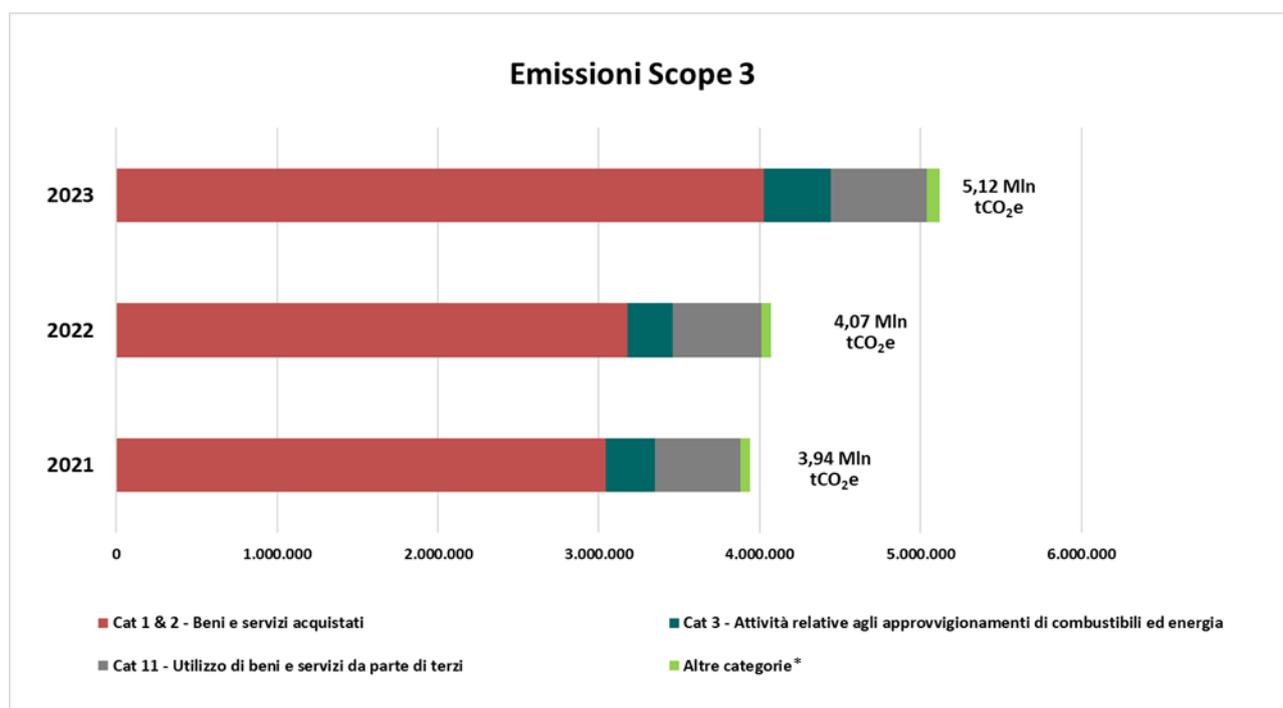
- emissioni da cambio di destinazione d'uso del suolo (ad esempio l'occupazione di un'area verde per la realizzazione di un'infrastruttura).

Questo ampliamento del perimetro aggiunge circa 86,5 migliaia di tonnellate di CO₂ equivalente alle emissioni dirette (Scope 1): in assenza di questi contributi le emissioni dirette del 2023 sarebbero state il lieve calo rispetto ai valori del 2022 e 2021, a conferma dell'impegno del Gruppo per la riduzione dell'impronta climatica. Negli anni scorsi le emissioni fuggitive sono state stimate e non sono risultate significative rispetto a quelle complessive; per le emissioni da cambiamento di destinazione d'uso del suolo non c'era disponibilità delle informazioni funzionali al loro calcolo.

Anche in merito alle altre emissioni indirette Scope 3 che si verificano a monte (upstream) e a valle (downstream) della catena del valore sono state apportate delle migliorie nell'ambito metodologico con la consapevolezza che la collaborazione di tutti gli stakeholder sarà fondamentale nel processo di decarbonizzazione del Gruppo di cui beneficerà l'intera collettività. Dal 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 98,5% delle emissioni complessive Scope 3 stimate del Gruppo. Nell'allegato Tabelle Indicatori di Performance si riportano i valori di tutte le categorie di emissioni, in linea con le categorie definite dal GHG Protocol.

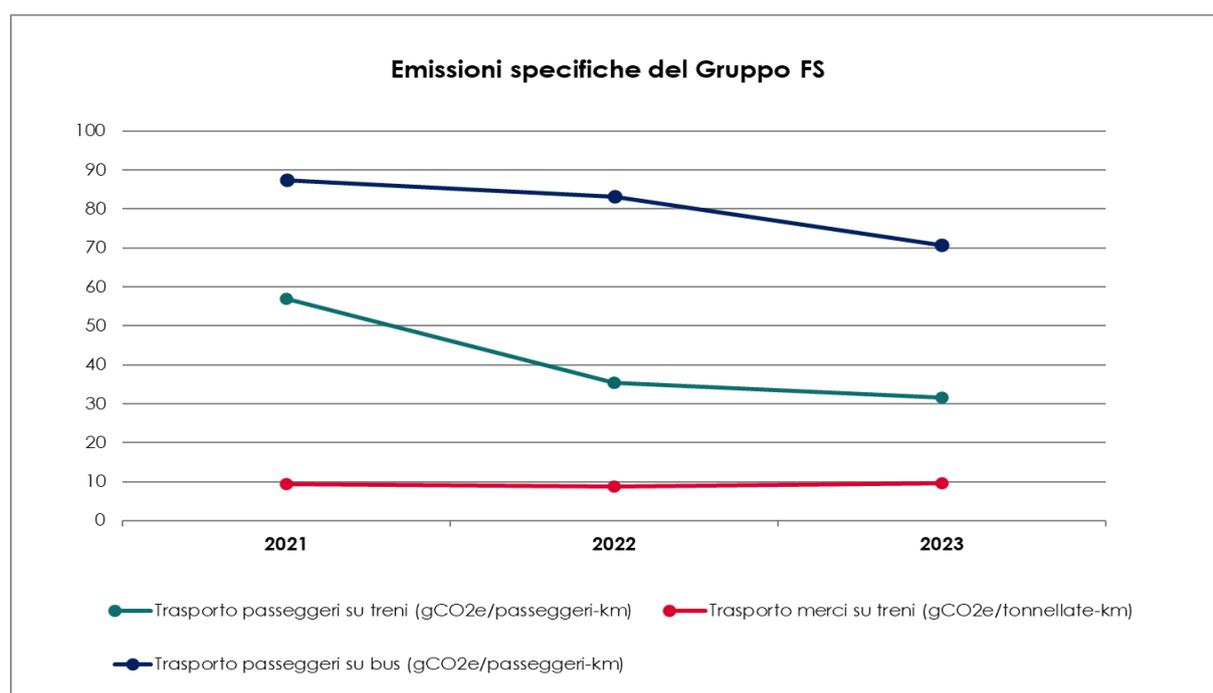
Osservando l'impatto dello Scope 3 nel triennio si nota che a ridosso dell'ultimo anno il valore di tali emissioni indirette ha subito un incremento (+25%) rispetto al 2022 mentre i valori dei primi due anni sono stati pressoché stabili. Le cause principali che hanno determinato l'emissione di 5,12 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, al netto dell'ingresso di quattro nuove società nel perimetro organizzativo (Busitalia Rail Service, FS Park, ILSA, Mercitalia Intermodal, ODEG società appartenente al Gruppo Netinera), sono attribuibili all'acquisto di beni e servizi (Categoria 1) e beni capitali (Categoria 2); in particolare l'apertura di nuovi cantieri ferroviari ha richiesto un ampio utilizzo di materiali ad elevata intensità carbonica come acciaio, calcestruzzo, ferro, rame e alluminio.

Concorrono alla maggiorazione dell'impatto indiretto anche l'incremento del fabbisogno energetico di Gruppo, che si riflette in un'emissione di circa 130 migliaia di tonnellate di CO₂ equivalente nella Categoria 3 rispetto all'anno precedente e dell'aumento del traffico passeggeri su rete elettrificata da parte delle altre imprese ferroviarie, a cui si deve la maggior emissione di circa 47 migliaia di tonnellate di CO₂ equivalente nella Categoria 11 rispetto all'anno precedente.

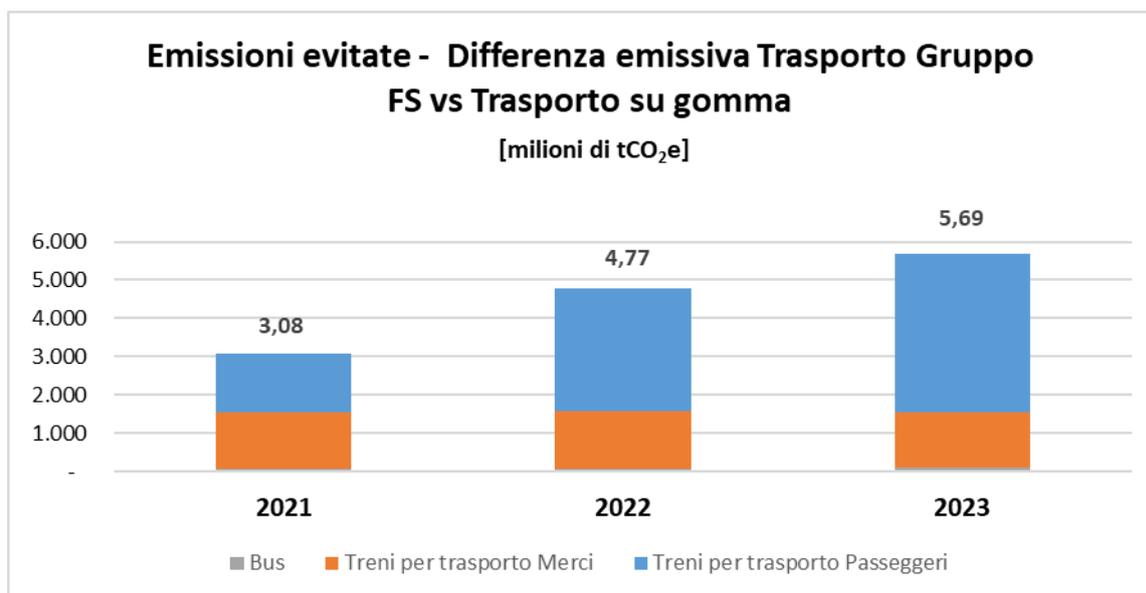


*Altre categorie: rifiuti generati nelle attività (Categoria 5), viaggi di lavoro (Categoria 6), spostamenti casa - lavoro dei dipendenti (Categoria 7) e asset in locazione utilizzati da terzi (Categoria 13).

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 31,5 gCO₂e/passeggeri-km per il traffico viaggiatori su ferro (-11% rispetto al 2022) e 70,7 gCO₂e/passeggeri-km per il traffico viaggiatori su gomma (-15% rispetto al 2022). Analogamente al consumo specifico, anche l'emissione del trasporto merci su ferro per unità di massa e chilometro percorso, subisce un incremento del 9% passando da 8,7 gCO₂e/tonnellata-km (2022) a 9,5 gCO₂e/tonnellata-km (2023).



Complessivamente, la differenza stimata calcolando le emissioni derivanti dall'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivi del Gruppo FS per il trasporto passeggeri su ferro e su gomma e per il trasporto merci su ferro, rispetto alle emissioni stimate simulando l'utilizzo di auto private e veicoli commerciali pesanti, ammonta a circa 5,7 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente evitate. Il trend è in crescita nel triennio ed è dovuto a due fattori: l'incremento della domanda di trasporto passeggeri sia su bus sia su treni e la progressiva riduzione delle emissioni specifiche per il trasporto nazionale ed estero di viaggiatori tramite i servizi di trasporto collettivi del Gruppo FS Italiane.



Le iniziative per la lotta al cambiamento climatico (302-5, 305-5)

Il Gruppo FS prosegue il suo impegno nella lotta al cambiamento climatico, attraverso la definizione di una serie di obiettivi, tra cui uno dei più importanti riguarda l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili. L'obiettivo del Piano Industriale sta portando i primi risultati con l'individuazione dei primi quattro siti per la progettazione e successiva installazione e connessione alla rete di parchi fotovoltaici, per un totale di 21 MW di potenza installata, da realizzarsi entro il 2024. 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.

In parallelo, prosegue 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), malgrado le difficoltà legate al contesto internazionale e all'incremento dei costi di acquisto. Ciononostante, nel 2023 le società del Gruppo FS hanno acquistato GO coprendo oltre il 66% del fabbisogno elettrico per usi diversi da trazione ferroviaria, con un incremento progressivo nel corso degli anni. L'autoproduzione di energia elettrica per altri usi prosegue nel 2023 e si incrementa di circa il 14%, grazie agli oltre 11 MW di potenza fotovoltaica installata.

All'interno del Polo Infrastrutture vi è una quota di rete ferroviaria elettrificata superiore al 70% dell'intera infrastruttura ferroviaria e si prevede un incremento di circa 1.850 chilometri nell'arco di Piano, per ridurre al minimo la circolazione di mezzi a gasolio.

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, ma anche eolico

e biomasse. Inoltre, si stanno adottando soluzioni impiantistiche ad alto contenuto innovativo per l'illuminazione delle gallerie e prosegue l'installazione di dispositivi di ricarica per autoveicoli/automezzi elettrici sull'infrastruttura per utenti/clienti.

72,5%	Rete ferroviaria elettrificata
Circa 1.850 km di ulteriore elettrificazione previsti in 10 anni	

~84%	quota di energia da fonti rinnovabili (GO) sulla rete stradale
32.538 km di rete, 1.074 km di gallerie illuminate	

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, Rock e Blues è proseguita anche nel 2023 con l'ingresso di complessive 108 unità, con consumi ridotti fino al 30% in meno rispetto ai treni di precedente generazione, possedendo, ad esempio, sistemi per la gestione intelligente dei consumi dell'impianto di condizionamento, le funzionalità green drive e smart parking (per Pop & Rock), e l'ottimizzazione dei consumi diesel (per i Blues). In aggiunta si sono sperimentati i primi treni alimentati a biodiesel HVO (Olio Vegetale Idrotrattato) sulla rete ferroviaria italiana (vedi box per approfondimento). Al fine di rafforzare sempre più le 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).

Sul fronte del trasporto su gomma, prosegue l'obiettivo di migliorare gli autobus a classi ambientali più basse (Euro 2, 3, 4) con servizi capaci di offrire i migliori standard ambientali, anche investendo in mezzi con motori ibridi, a idrogeno, elettrici e facendo ricorso ai biocarburanti quali l'HVO. Nel 2023 i consumi energetici per TPL a basse emissioni hanno rappresentato circa il 70,5% della flotta veicolare su gomma del Gruppo, in progressivo aumento rispetto agli anni precedenti.

94,1%	Traffico passeggeri	Su rete ferroviaria elettrificata
99,6%	Traffico merci	

70,5%	Consumi energetici del TPL per i mezzi su gomma a basse emissioni*
*Mezzi elettrici, Diesel Euro 6, HVO, GTL, H₂	

Verso il phase-out dei combustibili fossili: la sperimentazione HVO

Gli obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo FS Italiane passano attraverso la sperimentazione di combustibili alternativi alle tradizionali soluzioni fossili. In questo contesto l'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, Olio Vegetale Idrotrattato) si presenta come una soluzione di transizione impiegabile per la riduzione dell'impatto climatico della mobilità non elettrificata grazie a un carburante non fossile e circolare in quanto prodotto da materie prime di scarto e rinnovabili come olii esausti da cucina e vegetali, residui dell'industria agroalimentare ecc. La tipologia di materie impiegate per la sua produzione rende questo carburante a impatto ridotto poiché le emissioni di anidride carbonica emesse durante la sua combustione sono biogeniche, ossia equivalenti alla quantità di CO₂ sequestrata dalla biomassa nel suo ciclo di vita.

I test effettuati con l'HVO hanno evidenziato delle prestazioni positive sia dal punto di vista ambientale sia di efficienza; oltre a questi benefici la possibilità di utilizzo in macchine e impianti senza dover ricorrere a significative modifiche, lo fanno candidare come una soluzione ponte ottimale per la sostituzione del gasolio fossile.

I risultati della sperimentazione del biocombustibile di Eni Sustainable Mobility hanno determinato il viaggio del primo treno Blues di Trenitalia alimentato esclusivamente da HVO in purezza, avvenuta a luglio del 2023 a copertura del tragitto di andata e ritorno tra Sibari e Reggio Calabria. Nei mesi successivi sono proseguite le sperimentazioni legate all'utilizzo dell'HVO su specifiche tratte ferroviarie a conferma dell'interesse della soluzione tecnologica da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con una riduzione stimata di circa 875 tonnellate CO₂e (approccio well-to-wheel) rispetto all'uso di gasolio tradizionale per trazione, di cui circa 770 tonnellate CO₂e quota tank-to-wheel.

La versatilità del biocombustibile determina l'interesse della sua applicazione anche nel trasporto su gomma infatti è in corso la sperimentazione dell'HVO sulla flotta diesel e sugli autobus di Busitalia mentre parte della flotta bus della controllata olandese Qbuzz e impiegata per l'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale, è già alimentata da HVO.

TUTELA AMBIENTALE ED ECONOMIA CIRCOLARE (3-3)

Da anni il Gruppo FS Italiane ha adottato una Politica di Sostenibilità e una specifica Politica Ambientale che promuovono l'adozione di pratiche sostenibili nell'ambito delle attività e dei servizi gestiti e la riduzione degli impatti negativi sull'ambiente e sulla biodiversità. Gli impegni indicati in Politica mirano a incentivare la diffusione di un modello economico atto a ridurre gli sprechi e l'utilizzo di risorse non rinnovabili, consentire il riutilizzo dei materiali e promuovere la sostenibilità ambientale.

L'impegno nei confronti della tutela ambientale, inoltre, viene garantito, da parte della Capogruppo e delle principali società controllate, dall'adozione dei sistemi di gestione ambientale¹³⁵ certificati conformi alla norma ISO 14001:2015. Questi sistemi consentono di identificare, monitorare e gestire gli impatti ambientali correlati alle proprie attività e servizi erogati. Inoltre, l'implementazione dei suddetti modelli consente, tramite il coinvolgimento attivo e l'individuazione dei ruoli chiave e delle responsabilità, di accrescere la consapevolezza, le competenze e la motivazione dei dipendenti, al fine di contribuire al miglioramento delle performance ambientali societarie e di Gruppo e alla mitigazione dei rischi ambientali.

Gestione delle risorse idriche (303-1, 303-2, 303-3, 303-4)

Le società del Gruppo FS, in particolare quelle che utilizzano prioritariamente la risorsa per i processi tecnologici e l'erogazione di servizi ai clienti, giocano un ruolo fondamentale nella gestione della risorsa idrica. Esistono una serie di attività cruciali per tendere a una gestione ottimale della risorsa tra cui efficientare l'utilizzo e garantire il trattamento dei reflui prima della loro restituzione all'ambiente. Quando possibile, inoltre, le società stanno adottando sistemi capaci di riciclare e riutilizzare i reflui depurati per altri processi.

Il Gruppo, inoltre, si impegna sempre di più nella salvaguardia della qualità dell'acqua fornita, mediante controlli e monitoraggi di qualità regolari sulla rete idrica e nei punti di erogazione garantendo così accesso ad acqua potabile ai dipendenti, maestranze e clienti e una gestione sostenibile delle risorse idriche.



16,1 milioni
di metri cubi nel 2023

Prelievi idrici
diminuiti rispetto al 2022



equivalente al consumo idrico
annuo di un agglomerato urbano con circa
185.000 residenti

Il Gruppo FS considera essenziale gestire al meglio la risorsa idrica per affrontare in anticipo le sfide connesse con il cambiamento climatico, poiché queste riguarderanno anche la disponibilità di acqua e la sua qualità. Anticipare tali scenari può contribuire a prevenire o mitigare crisi idriche future, che potrebbero avere conseguenze importanti sull'operatività, la qualità dei processi e la sostenibilità economica dei servizi erogati dal Gruppo (es. riduzione capacità depurativa dei corsi d'acqua con inasprimento dei limiti allo scarico per i siti produttivi, indisponibilità di acqua per garantire l'utilizzo dei servizi e le procedure di sanificazione, incremento costo dell'acqua, ecc.).

I volumi di acqua prelevati dal Gruppo nel corso del 2023 sono stati complessivamente poco superiori ai 16 milioni di metri cubi, paragonabili al consumo medio annuo di una città delle dimensioni di un

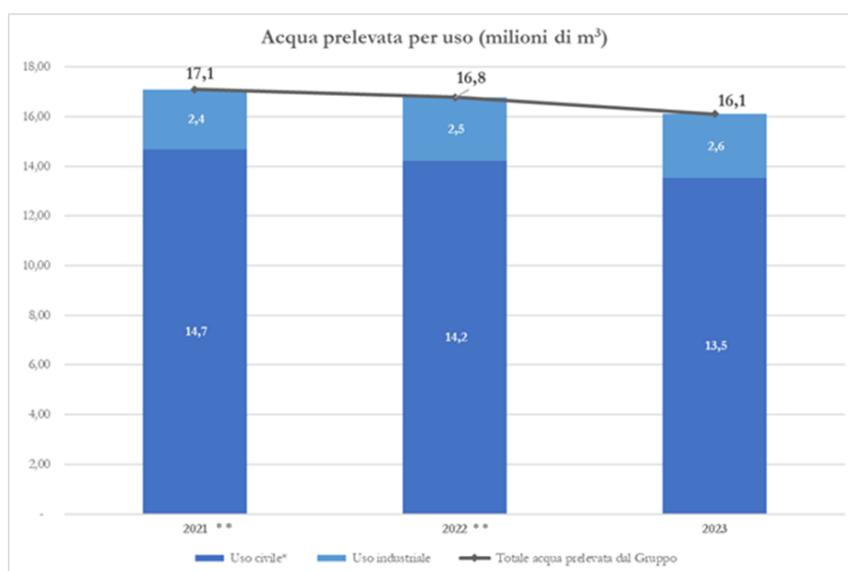
¹³⁵ Per maggiori informazioni relative alle certificazioni dei Sistemi di Gestione possedute dalle società del Gruppo, si rimanda allo specifico paragrafo del Rapporto di Sostenibilità "Sistemi di Gestione certificati" e alle Schede di Societarie, in allegato al Rapporto.

capoluogo di provincia italiano con circa 185.000 abitanti. Nello specifico, le fonti di approvvigionamento idrico utilizzate sono costituite da **acquedotto, da acque sotterranee** (falde e sorgenti) e **da acque di superficie** (fiumi, laghi, zone umide e mari, paludi e lagune anche salmastre, compresa l'acqua piovana accumulata o raccolta).

Attualmente gli sforzi sono rivolti principalmente alla riduzione dei consumi e all'efficientamento delle reti idriche, all'adozione di iniziative per l'incremento del riutilizzo della risorsa idrica e a garantire l'efficace raccolta e trattamento dei reflui, con particolare riferimento agli utilizzi industriali. L'attenzione posta al tema riguarda anche le attività svolte dagli appaltatori e per tale motivo i disciplinari tecnici delle gare di appalto, le cui attività vedono coinvolta la risorsa idrica in maniera significativa (ad es. sanificazione dei veicoli da trasporto e degli ambienti di lavoro), contemplan l'elaborazione di proposte innovative di natura tecnologica e gestionale mirate a garantire la minimizzazione dei consumi idrici oltre che di quelli energetici. Frequenti sono le campagne organizzate dalle società del Gruppo per sensibilizzare i fornitori, le maestranze e i viaggiatori a un uso responsabile della risorsa.

Per quanto riguarda, invece, la salubrità e la 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.

Al fine di monitorare l'efficacia delle iniziative messe in campo e raggiungere gli obiettivi prefissati, nel corso 2023 il Gruppo FS ha introdotto nuovi indicatori di performance sull'acqua al fine di sostenere il percorso di miglioramento che le società hanno intrapreso. Ne è emerso un quadro che registra un incremento delle analisi di qualità dell'acqua erogata tramite rete idrica interna fino a quasi 10.000 esecuzioni in un anno e un miglioramento del livello di attenzione al consumo idrico grazie all'avvio di campagne di sperimentazione di nuovi sistemi tecnologici, che hanno permesso il riutilizzo e il riciclo del 3% del prelievo idrico complessivo. Tale risparmio è destinato a crescere ulteriormente a seguito delle iniziative che le società del Gruppo hanno avviato per raggiungere l'obiettivo prefissato di riduzione dei consumi. Al termine delle sperimentazioni svolte, in caso di esito positivo, in alcuni siti pilota dalle società del Polo Infrastrutture e Passeggeri, i nuovi sistemi di riciclo dell'acqua saranno progressivamente implementati nelle altre realtà industriali.



* Include prelievi idrici per uso civile nelle stazioni

** I dati relativi all'acqua prelevata "per uso civile" e per "uso industriale" del 2022 e 2021 sono stati rettificati a seguito di un affinamento del processo di raccolta dati e della metodologia di calcolo

I dati dell'anno 2023 confermano un trend complessivo in diminuzione (-6,2% tra il 2021 e il 2023) caratterizzato soprattutto dalla riduzione dei consumi dell'acqua destinata a uso civile da parte dei Poli. In particolar modo, si sono ridotti i prelievi da acque sotterranee: nel 2023 i volumi hanno visto un decremento pari quasi al 17% in meno rispetto al 2022, imputabile soprattutto alle società del Polo Infrastrutture, quali Anas, RFI e Grandi Stazioni Rail. La riduzione dei volumi prelevati dimostra come il percorso intrapreso dal Gruppo, in accordo con i lineamenti strategici definiti, sia quello corretto. Come anticipato, il miglioramento è legato a una gestione più accurata della risorsa e delle reti che consentono, tra l'altro, di individuare scostamenti non previsti, all'implementazione di soluzioni tecnologiche di efficientamento idrico e alla crescente consapevolezza acquisita dagli utilizzatori e dai gestori.

Complessivamente, nel corso dell'ultimo anno, il Polo Infrastrutture ha utilizzato per lo svolgimento delle proprie attività più del 81% del volume complessivo di acqua prelevata dal Gruppo, seguito dal Polo Passeggeri con circa il 18% dei prelievi sul totale.

In linea con i principali standard ambientali e sulla base delle indicazioni fornite dal World Resources Institute (WRI), il Gruppo ha introdotto, già dal 2022, il monitoraggio dei volumi idrici prelevati e scaricati dal Gruppo in aree soggette a **stress idrico**. Queste sono definite dal WRI come quelle aree in cui la domanda di acqua supera significativamente la disponibilità di risorse idriche e sono caratterizzate da uno squilibrio critico tra l'approvvigionamento idrico e la richiesta. Nello specifico si segnala che poco più del 70% del prelievo complessivo, necessario a soddisfare le esigenze del Gruppo, avviene in aree soggette a stress idrico, prevalentemente riconducibile alle attività e servizi svolti dalle Società dei poli Passeggeri e Infrastrutture.

Trenitalia Regionale conferma il suo ruolo di official green carrier nel progetto "105 Save the Sea"

Nel mese di luglio, Trenitalia ha supportato, in qualità di official green carrier, il progetto "105 Save the Sea", al fine di coinvolgere i passeggeri sul tema della tutela dei mari e delle spiagge italiane. Coordinata dalla onlus Plastic Free, l'iniziativa prevede più di 50 eventi lungo i litorali nazionali, mirando a informare e coinvolgere il pubblico su un futuro privo di plastica.

La campagna ha coinvolto oltre tremila volontari che hanno raccolto circa 10 tonnellate di rifiuti attraverso operazioni di pulizia sulle spiagge, i quali hanno potuto aderire iscrivendosi direttamente online ai cleanup.

Gestione dei rifiuti (306-1, 306-2, 306-4)

Uno degli obiettivi strategici del Gruppo per ridurre la pressione delle proprie attività sull'ambiente è quello di giungere a una gestione ottimale dei materiali approvvigionati e dei rifiuti generati dallo svolgimento delle proprie attività. Questo obiettivo può essere ottenuto sia da una selezione accurata a monte delle forniture e dei materiali necessari optando per quelli a minor impatto ambientale e sia orientando e supportando l'implementazione di pratiche e politiche sostenibili lungo la catena del valore a valle. Anche per tale motivo 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.

L'adozione di un modello di business improntato secondo la logica dell'economia circolare consente al Gruppo FS di ridurre gli sprechi e prevenire la produzione di rifiuti, massimizzando il riutilizzo, il riciclo e il recupero di risorse.

L'attenzione posta nella fase di approvvigionamento alla scelta di beni dotati di etichette ambientali e, ove possibile, composti da una quota parte di materiale riciclato, oltre al riciclo e recupero dei rifiuti prodotti, contribuiscono a ridurre le emissioni di gas serra associate ai processi di estrazione, produzione e trasporto di materie prime necessarie alla produzione di nuovi materiali. La gestione sostenibile degli approvvigionamenti e il continuo miglioramento della gestione del ciclo dei rifiuti rappresentano temi chiave per il Gruppo FS che ha tracciato specifici obiettivi nel proprio Piano Industriale.

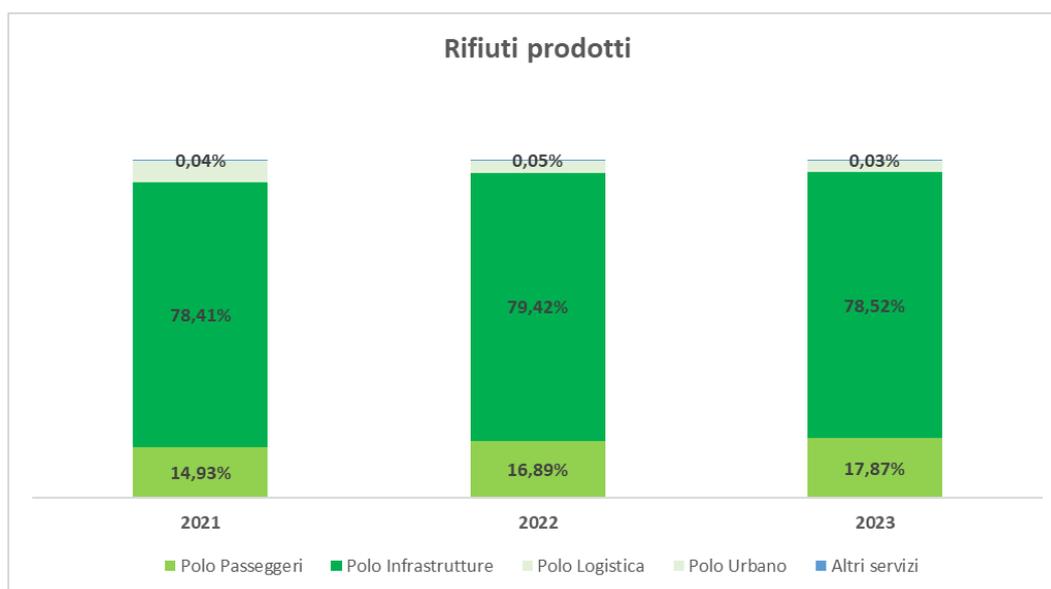
Sul tema dei rifiuti sono adottate costantemente iniziative per sensibilizzare i lavoratori, i clienti e gli appaltatori al fine di incrementare, da un lato, la raccolta di quei rifiuti costituiti da frazioni merceologiche valorizzabili, e dall'altro riducendo i quantitativi di rifiuto indifferenziato.

In termini quantitativi, i rifiuti originati dalle società che operano nei Poli Infrastrutture e Passeggeri rappresentano circa il 96% del totale dei rifiuti prodotti nel 2023 dal Gruppo FS e sono costituiti prevalentemente da rifiuti speciali generati da attività di costruzione e manutenzione delle infrastrutture a rete e dei mezzi e degli impianti che usufruiscono di tali infrastrutture.



Oltre il 96%

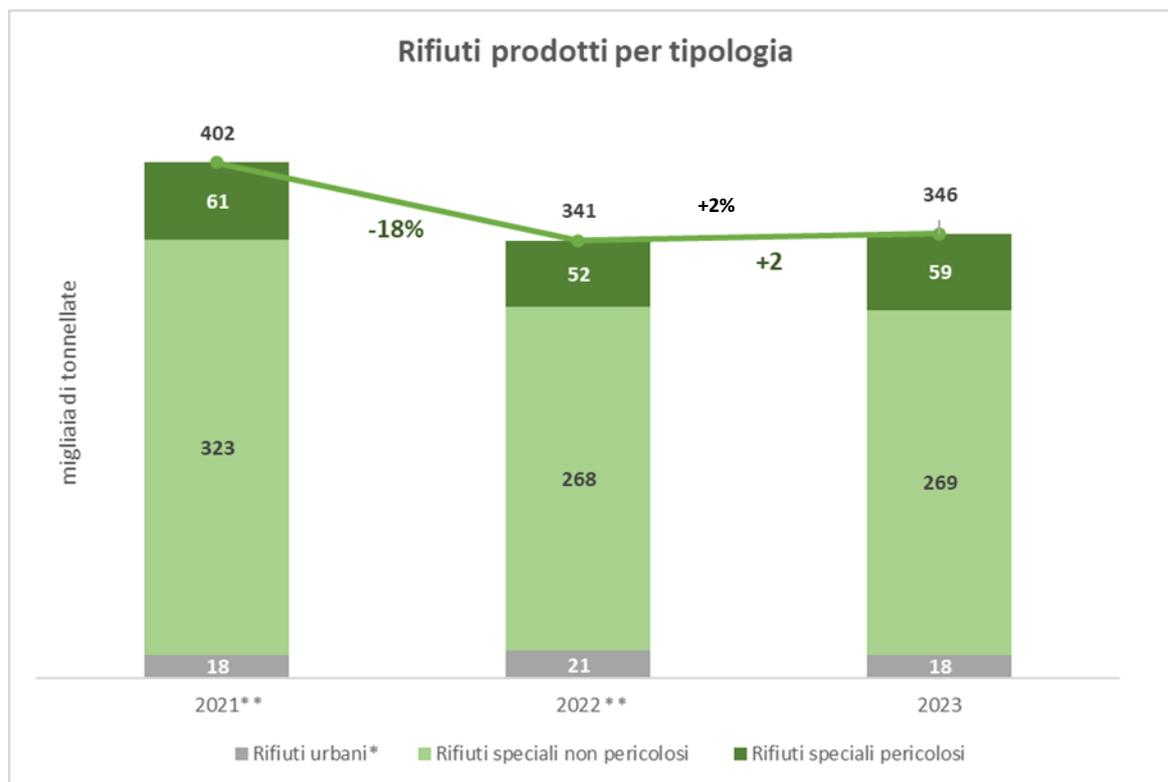
dei rifiuti speciali inviati a recupero



Le società del Gruppo generano rifiuti che si differenziano in funzione del servizio prestato o dell'attività svolta (servizio di trasporto passeggeri e merci, manutenzione veicoli navali, ferroviari e stradali, costruzione e manutenzione infrastrutture, servizi di stazione, ecc.).

In termini quantitativi, i rifiuti speciali prodotti superano abbondantemente i rifiuti urbani. Quest'ultimi rappresentano esclusivamente il 5% in peso del totale e sono costituiti da quei rifiuti generati nelle pertinenze aziendali o nelle aree aperte al pubblico.

Tra i rifiuti speciali, quelli classificati come non pericolosi sono originati in misura preponderante (82%) da materiali di costruzione e demolizione, terre e rocce, ferro e acciaio e metalli misti.



*Inclusi i rifiuti urbani raccolti negli spazi delle stazioni aperti al pubblico

** I dati relativi ai "rifiuti speciali non pericolosi" del 2022 e 2021 sono stati rettificati a seguito di un affinamento del processo di raccolta dati e della metodologia di calcolo

Rispetto all'anno precedente, il dato che indica un miglioramento della performance di Gruppo, anche in linea con gli indirizzi strategici di Piano, è relativo alla percentuale di rifiuti speciali inviati a recupero, pari attualmente al 96%.

La produzione di rifiuti speciali nel 2023 è aumentata complessivamente del 2% circa rispetto a quella dell'anno precedente. L'incremento prevalente dei rifiuti speciali pericolosi è correlabile alle campagne di demolizione avviate per il rinnovo della flotta e l'ammodernamento di un deposito ferroviario del Polo Passeggeri mentre l'aumento dei rifiuti speciali non pericolosi è maggiormente imputabile alle attività manutentive del Polo Infrastrutture e alle campagne di demolizione avviate per il rinnovo della flotta per il trasporto merci.

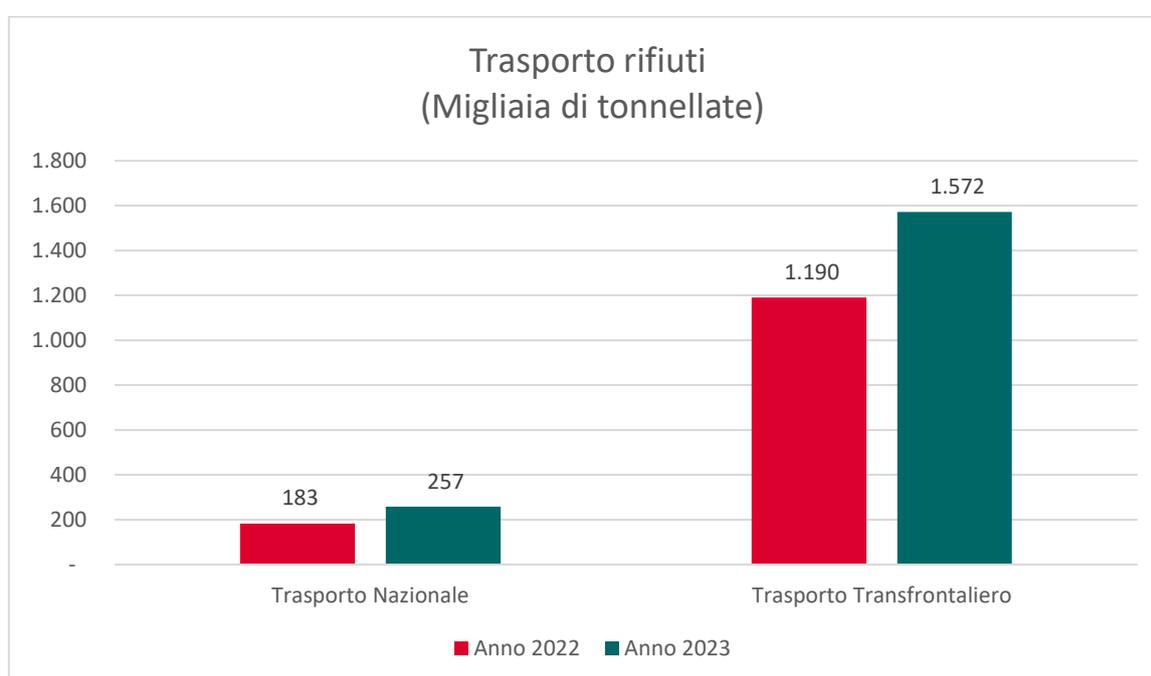
Il risparmio di 460 tonnellate di CO₂ grazie alle nuove bottiglie r-PET introdotte da Trenitalia

Trenitalia, società Capogruppo del Settore Passeggeri, ha dimostrato il suo forte impegno verso la sostenibilità, introducendo un rinnovato sistema di ristorazione a bordo treno. In tale contesto, l'economia circolare riveste un ruolo prioritario, grazie all'utilizzo di materiali riciclabili come le bottiglie in r-PET e le foodbox in carta 100% riciclata certificata FSC.

Al fine di rappresentare nella maniera più corretta il vantaggio ambientale dell'attività è stato condotto uno studio insieme alla Scuola Sant'Anna di Pisa.

Uno dei risultati mostra come la sostituzione di brick tradizionali con le bottiglie r-PET sui propri treni, ha permesso di ridurre quasi 460 tonnellate di CO₂: ciò corrisponde alle emissioni assorbite da oltre 60.000 alberi in un anno.

Con riferimento, invece, ai rifiuti trasportati dal Polo Logistica, nel corso del 2023 si segnala un incremento delle quantità movimentate rispetto all'anno precedente: sono state movimentate 1.571.805 tonnellate di rifiuti nell'ambito del trasporto transfrontaliero e 257.428 tonnellate in ambito nazionale. L'incremento delle tonnellate di rifiuti trasportate su ferrovia consente di ottenere diversi vantaggi ambientali relativi, ad esempio, alla riduzione dell'inquinamento atmosferico correlato all'utilizzo di una modalità di trasporto più sostenibile, alla riduzione del traffico su strada alleviandone la congestione e contribuendo a garantirne una maggiore fluidità.



In linea generale, l'incremento delle quantità di rifiuti trasportati via ferro nel 2023 ha contribuito a evitare, sulla lunga percorrenza, circa 18.000¹³⁶ viaggi di veicoli stradali pesanti per il trasporto di merci.

Gestione delle emissioni in atmosfera e da agenti fisici (305-7)

Gestione delle emissioni dei principali inquinanti atmosferici

Le principali tipologie di emissioni in atmosfera che vedono coinvolte le società operative del Gruppo sono legate principalmente all'erogazione del servizio di trasporto di passeggeri e merci, su strada, ferrovia e nel trasporto via mare. In particolare, queste emissioni contengono inquinanti come il particolato, i biossidi di zolfo e ossidi di azoto. Sono comunque presenti, seppur in minor misura rispetto a quelle sopra citate, le emissioni in atmosfera rilasciate da impianti termici stazionari, destinati a riscaldare e fornire acqua calda per uso igienico sanitario gli ambienti di lavoro e gli ambienti aperti al pubblico, e le

¹³⁶ La stima è stata effettuata ipotizzando per il trasporto su gomma un carico medio di 25 ton per veicolo.

emissioni – diffuse o convogliate - legate alla gestione di impianti tecnologici o ad attività specifiche condotte presso i siti di deposito e manutenzione, cantieri, parchi ferroviari e stazioni.

Le emissioni di inquinanti dirette correlate al trasporto ferroviario possono essere considerate relativamente meno rilevanti, data l'ampia diffusione di treni elettrificati, rispetto alle emissioni dei servizi di trasporto su gomma e via nave che offre il Gruppo. Tuttavia, tutte le tipologie sono attentamente gestite dalle rispettive società che hanno attuato diverse misure di contenimento, quali:

- adozione di pratiche di guida sostenibili;
- accorgimenti gestionali mirati alla riduzione dei consumi, delle emissioni in atmosfera e acustiche (ad es. le funzioni smart parking che ottimizzano le performance dei veicoli nelle fasi antecedenti e successive l'avvio del servizio);
- campagne di rinnovamento delle flotte esistenti (es. motorizzazione euro 6, tecnologie ibride diesel/batterie e diesel/elettrica, ecc.).

L'impegno nei confronti della tutela ambientale è evidente anche dai valori riportati nella seguente 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	2023	2022	2021	% Δ 23/22
NO _x	ton	5.840	5.848	6.128	-0,1%
SO ₂	ton	149	155	179	-3,3%
PM ₁₀	ton	153	154	163	-0,7%

Si sottolinea come, anche in virtù della presenza di una normativa stringente sulle emissioni in atmosfera, tutti gli impianti che rilasciano emissioni in atmosfera sono dotati di adeguate tecnologie e adottano accorgimenti per l'abbattimento degli inquinanti. Tali emissioni sono comunque gestite e gli impianti di abbattimento mantenuti in efficienza anche con l'ausilio delle procedure di controllo, monitoraggio e gestione delle emergenze adottate nell'ambito dei Sistemi di Gestione Ambientale implementati dalle società.

Umbria, da Busitalia 71 nuovi autobus per il trasporto pubblico

È previsto l'arrivo sulle strade dell'Umbria di 71 nuovi autobus che Busitalia Sita Nord, società del Polo Passeggeri del Gruppo FS Italiane, ha predisposto per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano della regione. I 71 autobus vanno a completare la flotta esistente portando al 53% di autobus con motorizzazione Euro 6.

I nuovi autobus oltre alla motorizzazione superiore che permette di ridurre gli impatti sugli inquinanti hanno altre caratteristiche: la nuova flotta di autobus prevede cinque diverse tipologie che oltre al basso impatto ambientale sono dotati di standard elevati in termini di sicurezza, comfort ed accessibilità. I servizi urbani saranno supportati in particolare da 26 autobus in grado di accogliere fino a 82 passeggeri. Si tratta di autobus ibridi elettrici-diesel che consentono di accumulare energia durante la marcia e di rilasciarla in combinazione con il motore endotermico. Il risultato è l'abbattimento delle emissioni di CO₂ del 12% rispetto ai corrispondenti modelli diesel Euro 6. Tutti gli altri autobus sono di nuova generazione classe Euro 6 a ridotte emissioni inquinanti.

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 del rumore, per ridurre l'impatto sia negli ambienti di vita presenti in ambito urbano sia sugli habitat naturali.

L'esercizio delle infrastrutture stradali e ferroviarie, infatti, genera immissioni acustiche che possono arrecare disturbo all'ambiente attraversato dai tracciati ferroviari e stradali.

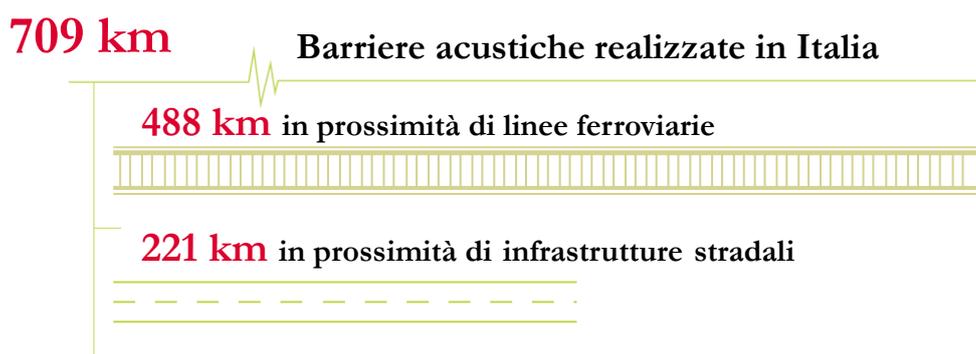
L'attenzione alla tematica è gestita in tutte le fasi di gestione dell'infrastruttura. Nelle fasi di progettazione di nuove infrastrutture, o di ampliamento di quelle esistenti, si utilizzano modelli previsionali di impatto acustico e la conseguente individuazione di misure di mitigazione. Medesima attenzione viene dedicata alle fasi di gestione delle infrastrutture e dei veicoli, pianificando ed eseguendo specifici interventi, quali:

- adozione nuove tecnologie per la circolazione,
- elettrificazione della linea ferroviaria,
- molatura delle rotaie e delle ruote dei treni,
- installazione dispositivi sulle rotaie per la riduzione dello stridio,
- riqualificazione delle stazioni, adozione di asfalto fonoassorbente, limitazione della velocità, installazione di barriere, utilizzo modalità parking dei veicoli, ecc.).

Sia in ambito ferroviario che stradale, in coerenza con l'orientamento che predilige l'esecuzione di interventi di mitigazione direttamente sulla sorgente, il parco veicoli del Polo Passeggeri e del Polo Logistica sta subendo un significativo percorso di rinnovamento ed efficientamento, che consiste nella dismissione dei veicoli più vetusti mediante sostituzione con nuovi veicoli ferroviari o gommati, conformi e omologati alle più recenti specifiche tecniche in materia acustica o nel revamping dei mezzi esistenti (es. modifica del sistema frenante dei carri merci).

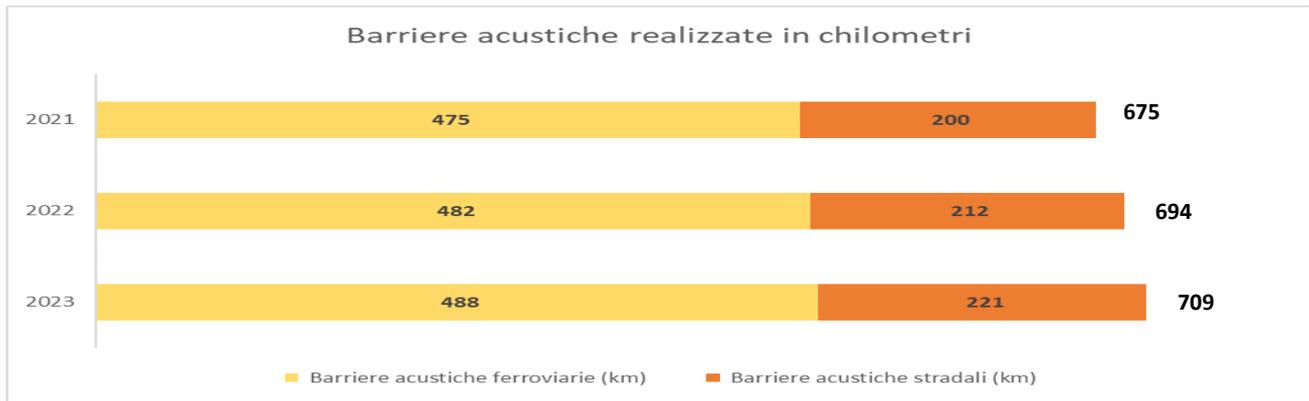
A quanto detto si aggiunge che i veicoli ferroviari sono costantemente mantenuti anche al fine di garantire il rispetto dei valori di emissione acustica previsti. In taluni casi, su veicoli già in esercizio, sono state implementate modifiche per garantire la riduzione delle emissioni acustiche anche durante lo stazionamento in parking.

Per contenere le immissioni acustiche delle infrastrutture esistenti, sono comunque pianificati e realizzati interventi mirati alla mitigazione del rumore direttamente lungo la via di propagazione, tra la sorgente lineare (l'infrastruttura) e il ricettore finale (es. ricettore sensibile) come, ad esempio, installazione di barriere fonoassorbenti, di dune e terrapieni, di barriere vegetali o gallerie artificiali.



Nel settore stradale, il Gruppo agisce per individuare soluzioni finalizzate alla mitigazione acustica lungo le vie di propagazione sonora, nel pieno rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici, valutando l'adozione di approcci sempre più innovativi, come per esempio attraverso le barriere integrate multifunzione (fotovoltaiche, di sicurezza, verdi, catalitiche).

Con riferimento sia alle infrastrutture ferroviarie che stradali di nuova realizzazione, sia alle infrastrutture già in esercizio e agli interventi di mitigazione effettuati, sino ad oggi, lungo la via di propagazione, l'impegno del Gruppo ha prodotto risultati significativi, riportati nel grafico seguente.



Gestione delle emissioni luminose

L'impegno del Gruppo nei confronti della mitigazione degli impatti generati dal proprio business contempla anche la riduzione e la prevenzione dell'inquinamento luminoso.

Le società del Gruppo si adoperano affinché l'irradiazione di luce artificiale non sia sovradimensionata e si limiti a investire le superfici (es. di infrastrutture, facciate di edifici civili e stazioni, siti industriali, aree parchi ferroviari, piazzali, ecc.) senza disperdere raggi luminosi, direttamente o indirettamente, verso la volta celeste dissipando, tra l'altro, energia. Tale impegno, oltre all'adozione di specifiche e standard in linea con la normativa di riferimento, si è concretizzato e si concretizza nella realizzazione di interventi di adeguamento e di efficientamento energetico degli impianti di illuminazione esterna esistenti delle officine, stazioni, uffici, parcheggi, pensiline, strade e piazzali, quali:

- installazione di sistemi automatici per l'accensione e lo spegnimento degli impianti di illuminazione;
- modifiche all'orientamento delle ottiche;
- sostituzione o la schermatura di ottiche;
- valutazione dei nuovi impianti di illuminazione nella fase di progettazione.

L'attenzione posta a tale aspetto ambientale non mira soltanto a migliorare la visibilità del cielo notturno e a contenere il fenomeno di luce intrusiva ma anche a tutelare la fauna selvatica, riducendo le interferenze con i naturali cicli luce/buio che la luce artificiale può generare su piante e animali (es. fenomeni di disorientamento degli animali nel loro habitat o lungo le rotte migratorie e di fototropismo nelle piante, incremento predatorio sugli insetti da parte di animali notturni a causa del fenomeno denominato "luce attrattiva").

FS Italiane a M'illumino di meno

Il Gruppo FS Italiane aderisce a M'illumino di meno, la Giornata Nazionale del Risparmio Energetico e degli stili di vita sostenibili che Rai Radio2 con Caterpillar organizza per diffondere la cultura della sostenibilità ambientale e nello specifico la prevenzione dell'inquinamento luminoso e del risparmio delle risorse.

Per l'occasione, viene spenta l'insegna luminosa Ferrovie dello Stato Italiane di Villa Patrizi, sede centrale di Roma, dalle 18 alle 24. Un gesto simbolico che testimonia l'impegno che il Gruppo ripone quotidianamente nell'ottimizzazione dei consumi energetici e nell'opera di sensibilizzazione dei cittadini e dei dipendenti alle problematiche legate all'inquinamento luminoso al fine di limitare il fenomeno.

Un gesto che si somma alle tante attività introdotte dal Gruppo FS nell'ambito del proprio programma energetico: dai pannelli fotovoltaici sui tetti delle stazioni e delle officine, alle opere di efficientamento energetico dei treni e degli edifici, fino alla creazione di piani per la mobilità sostenibile a zero emissioni.

Gestione e salvaguardia del suolo e del sottosuolo (306-3)

La gestione e la salvaguardia del suolo e del sottosuolo sono di fondamentale importanza sia per prevenire fenomeni di inquinamento sia per garantire la tutela ambientale e degli habitat e la salute umana.

Il principio di protezione del suolo è applicato, in una prospettiva di ciclo di vita, anche ai nuovi asset aziendali tenendo in considerazione anche le tipologie di attività che vi saranno svolte, a partire dalle fasi di progettazione e costruzione ove sono previste e adottate misure di sicurezza per ridurre al minimo il rischio di rilascio accidentale di sostanze inquinanti.

Durante l'esercizio degli impianti, degli scali, delle stazioni o lo svolgimento di quelle attività che possono comportare pregiudizio per l'ambiente, sono assicurati controlli periodici e adottate le migliori pratiche per assicurare la conformità alle normative ambientali e la tutela dell'ambiente che le ospita, con l'ausilio, il più delle volte, delle potenzialità che offre l'adozione di Sistemi di Gestione Ambientale.

Nel processo di gestione del fine vita dei siti o dei plessi, prima di un eventuale attività che può riguardare lo smantellamento, la cessione, la vendita, la riconversione o la riqualificazione, viene eseguita un'analisi approfondita dello stato ambientale del sito e, ove ne fosse riscontrata la necessità, un'attività di risanamento ambientale.

Tra le pratiche comuni messe in atto dalle società del Gruppo per tutelare l'ambiente, gli habitat naturali e i beni paesaggistici collocati in prossimità di siti operativi e le diverse matrici ambientali nei siti in esercizio, si possono individuare:

- analisi storica delle attività svolte nel sito ed elaborazione dell'Analisi Ambientale di sito;
- individuazione della presenza di sostanze prioritarie o sostanze pericolose prioritarie nei prodotti e nelle materie prime utilizzate nell'ambito dei processi tecnologici e manutentivi ai fini della loro sostituzione ove siano presenti prodotti alternativi;
- selezione di prodotti e materie di consumo meno pericolosi per la salute e per l'ambiente nelle fasi di approvvigionamento;
- identificazione e mappatura delle possibili fonti di contaminazione e delle vie preferenziali di contaminazione, in particolar modo se il sito è ubicato in prossimità di zone protette, corpi idrici, falde idriche utilizzate per l'approvvigionamento di acqua potabile, ecc.;
- valutazione del livello di rischio ambientale legato alla presenza e all'utilizzo di tali sostanze nonché delle attività svolte nel sito;
- adozione di attività di monitoraggio e controllo periodico correlate al rischio ambientale identificato;
- adozione di sistemi tecnologici, di misure di prevenzione e di buone prassi per la mitigazione del rischio;
- simulazione di scenari emergenziali per la preparazione e la risposta a situazioni di emergenza ambientale;
- coinvolgimento dei dipendenti nell'adozione di pratiche ecocompatibili e in campagne formative;
- al verificarsi di eventi che siano potenzialmente in grado di contaminare il suolo e il sottosuolo, dopo aver adottato le opportune misure di mitigazione e messa in sicurezza, esecuzione di indagini ambientali per la valutazione della presenza di eventuale contaminazione;
- adozione, quando necessario, di tecniche di risanamento del suolo per rimuovere o trattare contaminanti presenti nel rispetto di quanto disciplinato dalla legislazione vigente.

Allo stato attuale risultano avviate, complessivamente, procedure di ripristino sul 50% dei 135 siti censiti ad oggi come contaminati o che sono sottoposti a indagini analitiche nel rispetto delle disposizioni di legge per valutare se sussista uno stato di contaminazione del suolo, sottosuolo o della falda. Si tratta principalmente di contaminazioni storiche che sono emerse nel corso di lavori o attività di monitoraggio periodico e che riguardano siti destinati già in passato a usi industriali e commerciali. Nel corso del 2023, inoltre, risultano segnalati otto episodi relativi a sversamenti di sostanze pericolose non imputabili direttamente alle società del Gruppo (come, ad esempio, sversamenti di carburante o liquidi pericolosi da parte dei veicoli di trasporto su gomma o mezzi ferroviari che usufruiscono dell'infrastruttura stradale o ferroviaria) e che sono stati prontamente risolti senza che sia stato arrecato danno all'ambiente.

SOSTENIBILITÀ NELLA CATENA DI FORNITURA (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 dalle *Linee Guida per le Attività Negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*¹³⁷.



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.

In coerenza con le regole del Codice degli Appalti (D.Lgs. n.36/2023), 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 (es. ISO 14001, ISO 9001, ISO 45001, 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).

¹³⁷ Consultabile online sui portali d'acquisto delle società del Gruppo.

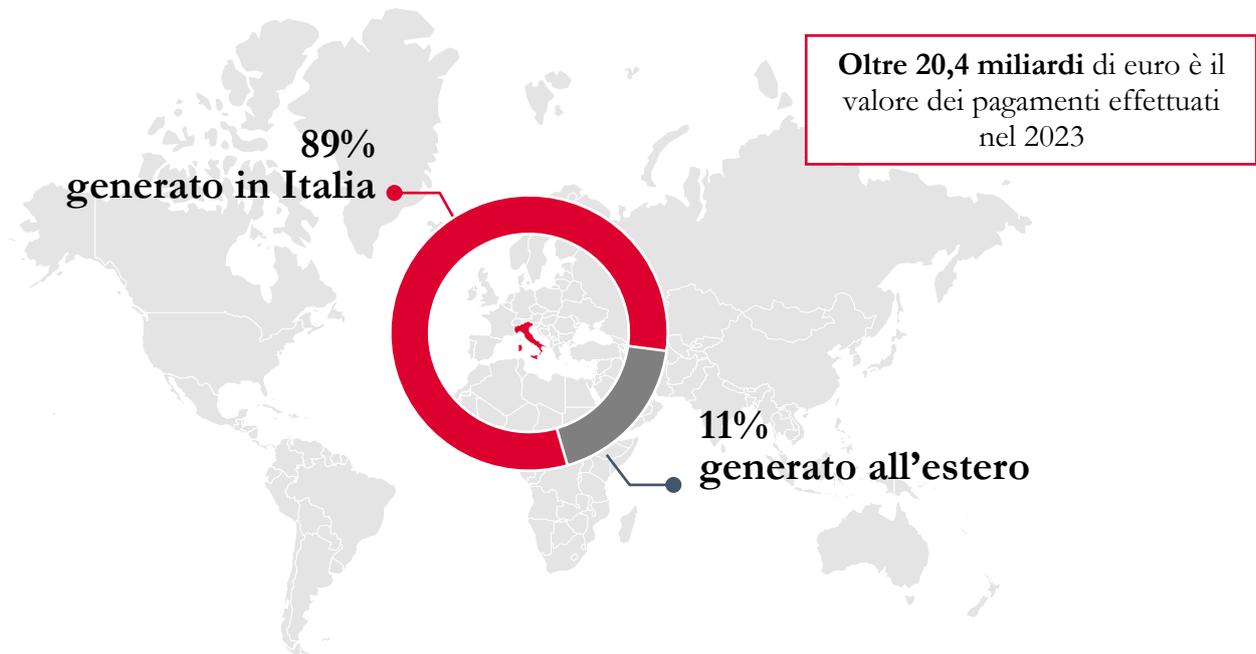


26,5 miliardi

Valore economico
delle gare aggiudicate

Oltre 26,5 miliardi di euro è il valore economico delle gare che ha aggiudicato il Gruppo nel corso del 2023 (in oltre l'88% delle gare sono stati inclusi criteri ambientali e sociali).

Oltre 20,4 miliardi di euro è il valore monetario dei pagamenti effettuati nel 2023 dalle società del Gruppo ai fornitori, di cui il 69% 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.



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

Il Gruppo riconosce l'importanza di integrare e consolidare considerazioni di sostenibilità nella gestione della propria catena di fornitura, quale condizione fondamentale per il miglioramento delle performance economiche, ambientali e sociali.

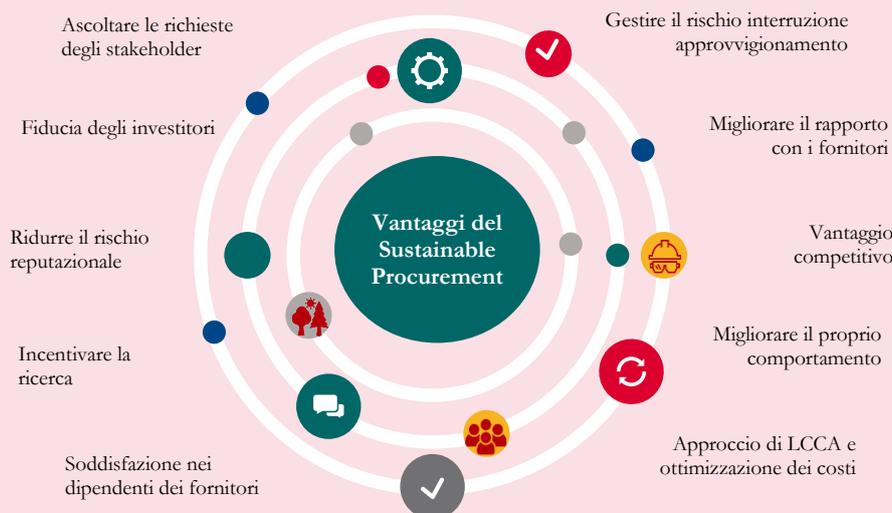
La gestione sostenibile della supply chain del Gruppo parte dall'inclusione, nei contratti, di regole standard relative al lavoro, alla previdenza sociale, alla sicurezza e all'igiene del lavoro, nonché dall'adesione alle norme contenute nel Codice Etico di Gruppo. Il **Codice Etico di Gruppo** promuove tra i fornitori il rispetto dei diritti umani e la tutela dell'ambiente nonché la disincentivazione in ogni modo di qualsiasi pratica di corruzione o di induzione alla corruzione. Questo approccio prosegue attraverso i Sistemi di Gestione implementati dalle società del Gruppo, mirando a migliorare le performance ambientali e sociali dei 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.**



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.

Nel 2023, sono proseguite le attività di monitoraggio degli impatti ambientali e sociali della catena di fornitura attraverso la **somministrazione di una survey online**, ai fornitori strategici delle società del Gruppo, e l'avvio delle prime attività di assessment ESG effettuate sulla **nuova piattaforma informatica ESGeo** - implementata nell'ambito del Progetto Sustainable Procurement e Supply Chain Management - che a partire dal 2024 rappresenterà l'unico strumento del Gruppo FS per la valutazione, il monitoraggio e la gestione responsabile della propria supply chain.

La **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), ha coinvolto tutti gli operatori economici e fornitori delle Società del Gruppo, ad eccezione del settore merceologico delle costruzioni coinvolto nel pilota volto a testare il sistema informatico ESGeo. Nel 2023, hanno risposto 27 fornitori strategici¹³⁸ delle principali società appartenenti ai seguenti settori merceologici:

Settori merceologici



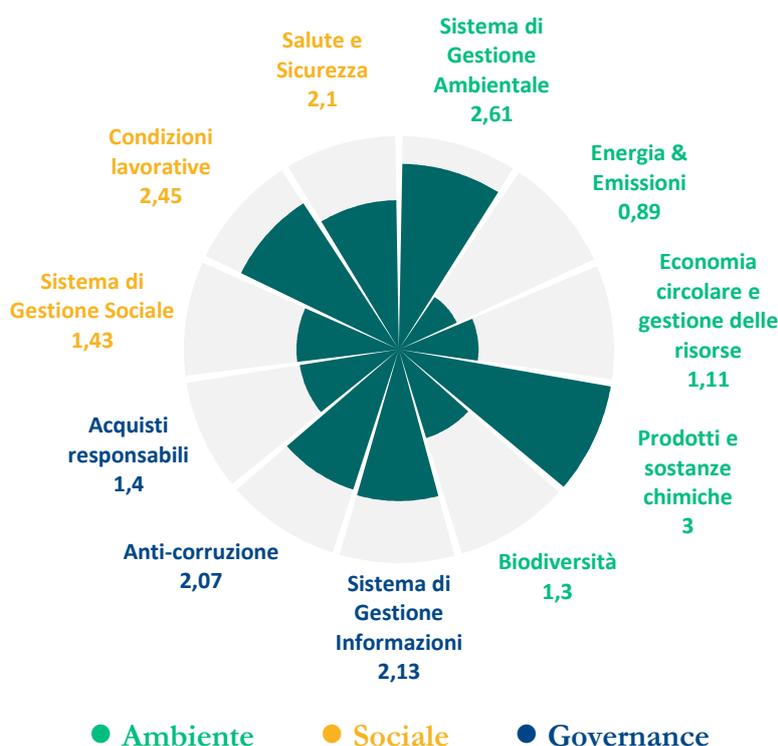
Sulla base delle risposte ottenute, per ciascuna delle sezioni, è prevista una valutazione che contribuisce all'attribuzione di un punteggio complessivo, da zero a tre (tradotto in una scala alfabetica), riguardo le performance ambientali, sociali e di governance dei fornitori.

Punteggio valore assoluto	Rating ESG
$0 \leq \text{score} \leq 0,90$	E
$0,90 < \text{score} \leq 1,50$	D
$1,50 < \text{score} \leq 2,10$	C
$2,10 < \text{score} \leq 2,70$	B
$2,70 < \text{score} \leq 3$	A

Il **punteggio medio dei fornitori valutati è stato pari a 1,85 (Rating ESG "C")**, con sette fornitori che hanno ottenuto un Rating ESG "B", otto fornitori che si sono posizionati nella media (Rating ESG "C") e i restanti dieci che hanno registrato una performance tra "D" ed "E".

¹³⁸ 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.

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).



La **piattaforma informatica (ESGeo)** è stata utilizzata per testare un template di questionario specifico, relativo al settore delle costruzioni, articolato in quattro aree di analisi (Informazioni generali, Ambiente, Governance, Sociale) a loro volta suddivise in sezioni all'interno delle quali sono presenti le domande a cui rispondere alla fine di generare il punteggio/rating ESG. Il sistema assegna, tramite la definizione di un **algoritmo di calcolo interno** al Gruppo, un **rating ESG** (Environmental, Social and Governance). Il punteggio complessivo, da zero a tre, è tradotto in una scala alfabetica basata sui pesi percentuali attribuiti alle diverse aree. Il punteggio di ciascuna area è determinato dalla somma dei punteggi delle sezioni, con i relativi pesi percentuali. Ogni domanda nel questionario riceve uno score e un peso da zero a tre, il cui prodotto genera il punteggio attribuito a ciascuna risposta. La somma dei punteggi divisi per la somma dei pesi attribuiti alimenta il punteggio di sezione.

AREE DI ANALISI

1. Informazioni generali

- Dati generali
- Relazione con il Gruppo

2. Ambiente

- Sistema di gestione ambientale
- Energia ed emissioni
- Economia circolare e gestione delle risorse

3. Governance

- Sistema di gestione informazioni
- Anticorruzione
- Acquisti responsabili

4. Sociale

- Sistema di gestione sociale
- Condizioni lavorative
- Salute e sicurezza

Nel 2023, otto fornitori strategici del settore merceologico Costruzioni hanno risposto al pilota di assessment ESG tramite piattaforma proprietaria, ottenendo un **punteggio medio pari a 2,28 (Rating ESG B+)**.

Dal 2024, con la piattaforma a pieno regime, saranno implementati **sette template diversi basati sulle principali categorie merceologiche** di Gruppo, con domande e pesi diversi in base al potenziale livello di rischio ESG associato. Inoltre, il Gruppo implementerà un **workflow dedicato** per gestire le **attività di verifica, con audit desk e audit on site**.

Il completamento del questionario attribuisce un rating ESG non certificato, a seguito del quale un **team di audit desk** analizzerà le evidenze documentali caricate e ne verificherà la coerenza rispetto alle domande somministrate. In caso di carenze, gli operatori economici/fornitori dovranno caricare evidenze documentali corrette o modificare le risposte. Al termine del processo di verifica, gli operatori riceveranno un **rating ESG certificato** dal Gruppo FS.

Inoltre, a campionamento e/o su richieste puntuali, un team dedicato svolgerà attività di **audit on site** per verificare sul territorio le performance ESG dei fornitori, a seguito delle quali saranno elaborati **report di audit** e **monitorati i remediation plan** predisposti dai fornitori per la chiusura degli eventuali rilievi emersi in fase di audit.

Il rating ESG definito dal Gruppo FS rappresenta dunque il **primo passo in questo percorso di miglioramento delle performance** di Gruppo e consentirà di **valutare il livello di maturità, riguardo la gestione delle dimensioni della sostenibilità (ambientale, sociale e di governance) degli operatori economici**, che intendono iscriversi ai Sistemi di Qualificazione e partecipare alle gare bandite della società del Gruppo.

RFI SpA ha inoltre valutato 762 fornitori¹³⁹ (di cui il 6,6%, ovvero 50, sono nuovi fornitori valutati nel 2023), utilizzando i criteri ambientali e sociali previsti dalla piattaforma di monitoraggio EcoVadis.



Il Piano Industriale prevede che, dal 2026, tutti gli operatori economici intenzionati a lavorare per il Gruppo FS si sottopongano alla valutazione ESG tramite la piattaforma informatica implementata da FS.

Nell'ambito di Railponsible, 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).

¹³⁹ Numero di fornitori che presentano una valutazione attiva sulla piattaforma EcoVadis per il 2023.

Gestione e controllo dei cantieri (301-1, 301-2, 403-9)

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 UNI EN ISO 9001, 14001 e 45001 alle ditte appaltatrici di lavori, durante la fase di realizzazione dell'opera ferroviaria.

Di seguito vengono rappresentati i consumi dei materiali¹⁴⁰ più rilevanti relativi alla fase di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie di imprese terze per lavori di cui il Gruppo è committente.

	tonnellate		
Materie prime utilizzate per peso (cantieri)	2023	2021	2021
Materiali non rinnovabili^a	11.546.107	7.793.118	6.909.546
Terre – approvvigionamento	79.104	51.937	205.401
Calcestruzzo	5.725.598	4.679.316	4.473.439
Materiale inerte	5.484.010	2.875.035	1.973.892
Acciaio per armamento ferroviario	2.387	115	2.216
Acciaio per sistemi tecnologici ferroviari	5.703	5.786	2.792
Traverse CAP	12.880	1.821	37.550
Ferro	235.880	178.879	213.875
Alluminio	75	29	73
Rame	470	200	308
Materiali rinnovabili^b	11.359.176	9.933.588	8.088.261
Terre – riutilizzo all'interno dell'opera	6.408.985	4.720.860	2.400.368
Terre - impiego in altri cicli produttivi o riqualificazioni ambientali	4.950.191	5.212.728	5.687.893

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)	2023	2022	2021
Materiali utilizzati che deriva da materiale riciclato	49,6%	56,0%	53,9%
Terre riutilizzate	99,3%	99,5%	97,5%

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

¹⁴⁰ 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 o

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 a 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.

SUPPORTO ALLE COMUNITÀ E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO (3-3)

Impegno per la coesione sociale

L'impegno del Gruppo FS a favore della coesione sociale si sostanzia in azioni che si caratterizzano per misurabilità, efficacia e attinenza col core business. Le Politiche Sociali di Gruppo sono ispirate, infatti, ai principi co-design e co-gestione degli interventi sociali con Enti del Terzo Settore (ETS) e Istituzioni di prossimità e si concretizzano in progettualità con positive ricadute socioeconomiche valutabili in ottica quali-quantitativa, di breve e lungo periodo.

In particolare, avvalendosi di partnership con ETS e Istituzioni, il Gruppo:

- concede spazi per finalità di accoglienza e **inclusione di soggetti disagiati**, contribuendo alla strutturazione di rimedi e strumenti di prevenzione dei divari sociali che insistono nei diversi territori e che trovano, storicamente, nelle aree ferroviarie un punto di concentrazione;
- svolge azioni di stimolo all'emersione di **percorsi turistici e culturali**, collaborando nell'individuazione di fattori culturali e turistici da valorizzare;
- struttura **campagne di sensibilizzazione e raccolta fondi e progetti speciali**, ingaggiando i propri dipendenti e gli utenti ai temi della coesione sociale.

Concessione di spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati: Help Center e Centri di accoglienza

Le aree ferroviarie sono da sempre poli di attrazione sul territorio di molte forme di disagio legato all'emarginazione sociale e alle povertà estreme. Per rispondere a questo disagio e, al contempo, garantire decoro e sicurezza nelle zone di svolgimento del servizio ferroviario, il Gruppo, da circa vent'anni, concede a soggetti del Terzo Settore e Istituzioni spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati.

Le attività che vengono svolte all'interno degli spazi concessi appartengono a due diverse tipologie: gli Help Center e i Centri di Accoglienza. Entrambe le iniziative sono strutturate in reti capaci di connettere le diverse sedi e si caratterizzano per la capacità del Gruppo di selezionare gli attori in ossequio alle caratteristiche del territorio, concedendo loro piena autonomia ma richiedendo un monitoraggio e un'effettiva restituzione in termini di inclusione dei soggetti trattati.

Gli **Help Center**, in particolare, trovano convergenza nell'Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni Italiane, che è un progetto del Settore Politiche Sociali di Ferrovie dello Stato Italiane realizzato in partenariato con l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) e la Cooperativa Sociale Europe Consulting. L'azione degli Help Center, che 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, fa riferimento a cinque macroaree: bisogni primari quali cibo e cure mediche, accoglienza notturna, accoglienza diurna, segretariato sociale e presa in carico.

Attualmente sono 20 gli Help Center attivi, distribuiti su tutto il territorio nazionale, nelle stazioni di Roma, Milano, Firenze, Genova, Napoli, Catania, Foggia, Chivasso, Pescara, Bari, Torino, Messina, Bologna, Reggio Calabria, Brescia, Cagliari, Pisa, Grosseto, Viareggio e Rovereto, gli ultimi tre aperti recentemente. Le aree concesse ammontano a 4.639 metri quadri e le spese per il funzionamento degli stessi stanziare da parte del Gruppo per i 18 centri che insistono su locali di proprietà di FS è pari a 125.000 euro annui.

I centri, dislocati in aree e comuni di dimensioni diverse - dalla città metropolitana fino al Comune di piccole dimensioni - sono eterogenei per governance (cooperative sociali, associazioni, enti pubblici ed ecclesiastici) e per dimensione economica (i budget di provenienza pubblica, privata e mista variano da meno di 50.000 euro a entrate complessive superiori ai 100mila euro di realtà più strutturate, fino alle due grandi realtà di Roma e Milano che arrivano a gestire 700mila euro annui).

Delle 19.185 persone prese in carico nel 2023, si segnala che il 60,7% sono nuovi utenti non presenti l'anno prima; questo dato testimonia l'aumento del turn over rispetto all'anno precedente di circa 12 punti, certificando il miglioramento, nel tempo, degli interventi volti all'inclusione sociale dei soggetti trattati. I 208.510 ingressi registrati hanno condotto a 617.653 interventi, di cui circa 559.300 circa di bassa soglia e 58.300 di orientamento sociale.

Delle persone intercettate, il 21,9% appartiene al genere femminile, il 77,7% a quello maschile e lo 0,4% rappresentato da persone Trans. Gli Italiani che si sono rivolti ai centri sono il 20,9% degli utenti, 8,6% sono cittadini comunitari e il 70,5% cittadini non comunitari. L'età maggiormente rappresentata è 18 - 29 anni con il 25,8%, seguita dalla fascia di età 30-39 con il 24,9%.

Le attività di segretariato sociale, in particolare, hanno riguardato più di 29.000 persone, il 76,56% dei quali ha usufruito di servizi informativi e di orientamento socio-assistenziale, l'11,86% del supporto nell'espletamento pratiche, il 7,64% accompagnamento ai servizi del territorio, il 2,95% residenza anagrafica fittizia e lo 0,99% ha usufruito della domiciliazione postale.

Il 2023 si caratterizza, inoltre, per l'introduzione di un percorso sperimentale, ideato in collaborazione con la start-up Ridaje, di reinserimento socio occupazionale: sono state individuate 12 persone in stato di fragilità tra gli ospiti dell'Help Center di Roma Termini allo scopo di formarle come operatori del verde per la cura delle aree di Piazza Ragusa e Porta Maggiore per un periodo di 12 mesi; almeno due di questi operatori saranno assunti da Cooperative che si occupano di cura del verde cittadino.

Dall'accoglienza, dunque, all'inclusione, all'orientamento, all'avviamento e reinserimento lavorativo, i centri generano un impatto concreto diretto sulla vita dei beneficiari e impatti indotti anche su altri stakeholder e beneficiari indiretti:

- pubblica amministrazione - integrazione dell'offerta pubblica di servizi e interventi e risparmi generati dal miglioramento della salute dei beneficiari e dalla riduzione di altri rischi legati alla sicurezza;
- soggetti occupati - sono stati complessivamente 131 i lavoratori con diverso contratto e ruolo coinvolti nelle attività degli Help Center da parte di ETS e Pubbliche Amministrazioni, cui si aggiungono i soggetti in percorsi di tirocinio, alternanza scuola-lavoro o in servizio civile nazionale;

- Enti Terzo Settore - la generazione di processi di filiera e integrati comporta la condivisione di dati circa provenienza e caratteristiche dei soggetti trattati e consente l'emersione delle diverse competenze degli ETS.

Gli impatti delle politiche sociali locali sugli attori sociali ed economici del territorio e sulla comunità tutta sono stati oggetto di misurazione, da parte dell'European Research Institute on Cooperative and Social Enterprises (EURICSE), anche in termini di "effetto moltiplicatore" delle risorse.

Lo studio dell'Euricse presentato nel 2023, commissionato da ONDS e finanziato da FS, offre una lettura economico finanziaria del lavoro degli Help Center in termini di risparmi generati per la comunità, knowledge sharing, interoperabilità dei dati e di occupazione generata, adottando la metodologia dell'Impact Value Chain.

Tale metodologia poggia sul framework teorico alla base della cosiddetta Teoria del cambiamento, utilizzata a livello aziendale per la programmazione strategica e riprogettazione degli interventi, e suggerita anche dalle Linee guida nazionali alla Valutazione dell'impatto sociale degli enti di Terzo Settore (d.lgs.23 luglio 2019).

Il metodo prende in considerazione la relazione tra risorse (umane ed economiche, come input produttivi) cui gli Help Center fanno ricorso, i processi (o azioni) attivati per l'organizzazione e gestione delle risorse e per il raggiungimento delle finalità sociali, i risultati diretti e di breve periodo raggiunti (come servizi erogati e beneficiari raggiunti, considerati output degli Help Center) e le ricadute e impatti di medio-lungo periodo sui beneficiari e sulla comunità (classificati come outcome ed impatti).

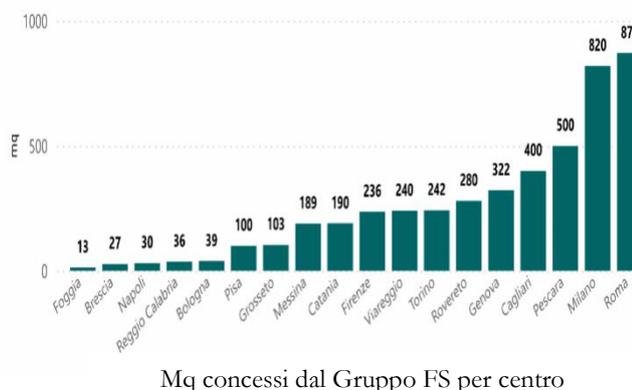
I questionari e le interviste, a beneficiari e key informant, e i focus group svolti con enti gestori e partner testimoniano il ruolo cruciale di FS anche per il funzionamento dei centri che non insistono su aree di proprietà del Gruppo.

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

- l'Ostello Caritas "Don Luigi Di Liegro" a Roma;
- il Centro "Rifugio Caritas" a Milano;
- il Centro Diurno "Binario 95" a Roma;
- il Progetto Arca onlus a Milano;
- il Centro "Pedro Arrupe" a Roma, per richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli. Tale centro, attivo dal 2002, ha sede nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento.

Si tratta di strutture polivalenti rivolte alla generalità degli utenti che espletano attività di aggregazione culturale, educativa, ricreativa, sportiva e di terapia occupazionale, finalizzate all'integrazione sociale.

La superficie totale, concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a quasi 8mila m². Complessivamente la superficie totale concessa nel 2023 in comodato d'uso gratuito per attività sociali (Help Center e Centri di accoglienza) corrisponde a 12.603 m².



Attività di stimolo all'emersione di percorsi turistici e culturali

Anche il mondo della cultura appare indissolubilmente connesso allo sviluppo dei trasporti ferroviari: grazie allo sviluppo dei trasporti si sono accorciate le distanze fra territori densi di storia e ricchi di testimonianze del passato e oggi protagonisti di una cultura pop e contemporanea, fatta di concerti, mostre ed eventi.

Incoraggiando, dunque, la circolazione di talenti, pensieri e iniziative artistiche e culturali il Gruppo non si limita ad agire con approccio mecenatistico ma alimenta la coesione culturale e territoriale e il ricorso da parte degli italiani al proprio servizio.

Da sempre a fianco delle migliori energie del Paese, impegnate nel mondo della conoscenza, dell'arte, della musica, il Gruppo FS Italiane prende parte al sostegno della cultura, in ogni sua forma e attraverso le numerose partnership attivate quest'anno con il mondo dell'arte: le mostre di Frida Kahlo a Padova e Utamaro, Ukusai e Hiroshige a Torino, la mostra di Benito Jacovitti al Maxxi e di Hemut Newton all'Ara Pacis di Roma. Inoltre, dopo il grande successo di Milano, con 75.000 visitatori, la mostra di Richard Avedon ha raggiunto la Sicilia, per uscire dalla grande metropoli. In linea con il claim *“il Gruppo FS fa viaggiare la cultura”*, la mostra si è infatti spostata da Milano a Palermo grazie alla volontà e al contributo di FS Italiane, insieme alla collaborazione con la Fondazione Civita¹⁴¹. Per l'occasione è stata realizzata la personalizzazione di un Intercity con le immagini più iconiche del grande fotografo americano e nell'interno del treno sono stati proposti contenuti multimediali accessibili grazie a un QRcode.

Tra i principali accordi con importanti eventi, istituzioni e poli museali di fama internazionale a cui il Gruppo ha partecipato, si segnalano: Bergamo Brescia Capitale della cultura, di cui il Gruppo FS è stato partner dell'area tematica dedicata alla «Città Natura»; la Festa del cinema di Roma con l'istituzione del premio FS per il Cinema; il Premio Film Impresa 2023, manifestazione dedicata al cinema d'impresa in Italia; le mostre del 2023 a Palazzo Strozzi a Firenze, Palazzo Ducale a Genova e Scuderie del Quirinale a Roma; gli eventi culturali nelle grandi e piccole città come il Salone del Libro di Torino, in cui FS ha promosso un concorso letterario intitolato *“A/R Andata e Racconto”* dedicato ai racconti di viaggio, e il Festival della comunicazione a Camogli.

Anche quest'anno, FS è stata al fianco del Fondo edifici di culto del Ministero dell'Interno con il progetto *“In viaggio con Bernini”* per promuovere la valorizzazione del patrimonio storico, artistico, religioso e culturale del nostro Paese, in un viaggio alla scoperta delle opere del grande maestro italiano ospitate a bordo dei

¹⁴¹ La Fondazione Civita struttura, da più di 40 anni, occasioni di co-progettazione di iniziative ad alto impatto sociale, culturale ed economico fra mondo dell'impresa e realtà culturali.

treni e nei Freccialounge delle Stazioni italiane. E' stato, inoltre, confermato e consolidato il sodalizio storico con l'Accademia Nazionale di S.Cecilia, di cui FS Italiane è socio Fondatore.

Il Gruppo, infine, sempre attraverso la collaborazione con la Fondazione Civita, sta sperimentando finanziamenti di iniziative locali di carattere socioculturale denominate “*riGenerazione futuro*”.

In particolare, il Gruppo ha stanziato € 36.000,00 per il co-finanziamento di iniziative culturali capaci di reperire almeno un quarto del budget con attività di crowdfunding territoriali. Le organizzazioni del Terzo settore interessate al finanziamento dei propri progetti hanno inserito le proprie proposte su una piattaforma di crowdfunding denominata “Produzioni dal Basso” e una giuria ha selezionato 6 progetti, 3 per la Regione Calabria e 3 per la Regione Sicilia. I progetti selezionati, finanziati per il 40% tramite donazioni e per il restante 60% dal Gruppo Ferrovie dello Stato, sono realizzati in aree dove si concentrano rilevanti investimenti del Gruppo FS e sono orientati a valorizzare il patrimonio artistico e culturale anche a fini turistici, favorendo l'inclusione sociale, la partecipazione culturale di soggetti svantaggiati e l'accessibilità al patrimonio culturale anche di persone fragili, con disabilità o mobilità ridotta.

La Fondazione Civita svolgerà, inoltre, a un anno dall'implementazione dei progetti, una valutazione dell'impatto socioeconomico generato.

I progetti selezionati, con un obiettivo economico di 10mila euro, sono:

- per la Regione Calabria:
 - o “Guardiani della Memoria: Storie silenziose di una Calabria dimenticata” dell'Associazione culturale Mystery Hunters di Cosenza, per realizzare documentari che preservino la memoria e stimolino la conoscenza del patrimonio nascosto;
 - o “L'arte per tutti in 3D - SOSTIENI TOUCH ME!” dell'Associazione Wake Up ETS, per rendere accessibile anche a persone con disabilità visiva e mobilità ridotta le opere d'arte urbana del museo MUDIAC, attraverso la loro riproduzione in 3D;
 - o “#trameascuola | Costruiamo un futuro libero dalle mafie!” della Fondazione Trame ETS, che offre un ciclo di attività educative e culturali, tra cui laboratori nelle scuole, incontri con autori, letture ad alta voce, per sensibilizzare i giovani ai principi della legalità e della lotta alle mafie, promuovendo i valori di responsabilità civile e giustizia.

- per la Regione Sicilia,
 - o “Your TRIP in MY Shoes | In viaggio oltre i limiti del pregiudizio” della Cooperativa Sociale Al Revès, un progetto di empowerment e inclusione sociale e culturale di persone con disabilità fisiche o in situazioni di difficoltà sociale, attraverso laboratori narrativi e artistici;
 - o “CraftEolie - Coltivare le tradizioni, plasmare il futuro” dell'Associazione Amanei, per riscoprire e valorizzare in chiave moderna arti e mestieri tradizionali delle Isole Eolie;
 - o “Young Putia - Sicily and Sicilians 3.0” dell'Associazione culturale MostraMed, finalizzato alla creazione di una bottega di comunità artistica per promuovere le giovani eccellenze siciliane e valorizzare le tradizioni locali.

Campagne sensibilizzazione e di raccolta fondi 2023 e progetti speciali

Nel 2023 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è stato partner di importanti manifestazioni dedicate alla sostenibilità sociale, come il Festival dello sviluppo sostenibile organizzato da ASVIS e il Salone della CSR e dell'innovazione sociale organizzato da Koinetica. Inoltre, FS ha promosso insieme a importanti

istituzioni e fondazioni di settore, iniziative per la salvaguardia della salute e della Diversity&Inclusion. Di seguito i progetti principali cui il Gruppo ha partecipato:

- Frecciarosa - la prevenzione viaggia in treno. Iniziativa promossa in collaborazione con la Fondazione Incontradonna, giunta alla sua tredicesima edizione, con l'obiettivo di promuovere la cultura della prevenzione oncologica attraverso visite e consulenze sull'intera flotta dei treni Trenitalia, con focus prioritario sulla salute del seno e la sensibilizzazione sull'importanza degli screening e dei corretti stili di vita. Il progetto ha ricevuto il patrocinio del Ministero della Salute, della Presidenza del Consiglio dei Ministri e per la prima volta nel 2023 gli è stata conferita la Medaglia del Presidente della Repubblica;
- Race for the Cure - la partnership ha consolidato l'impegno di FS Italiane a favore della più grande manifestazione per la lotta ai tumori del seno in Italia e nel mondo. Si svolge sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica, a Roma, e in altre cinque città italiane: Bari, Bologna, Brescia, Napoli e Matera. Con l'ausilio delle sue Unità Mobili, Komen Italia offre gratuitamente screening senologici e ginecologici e di altre patologie prevalenti nelle donne nel Villaggio della Salute. Inoltre, laboratori gratuiti di fitness, sport, sana alimentazione e benessere psicologico per la promozione di uno stile di vita sano. FS Italiane ha anche supportato il Centro Komen Italia per i Trattamenti Integrati in Oncologia;
- Coppa Italia Femminile di calcio e Ocean Race - attraverso il sostegno a questi due eventi sportivi a larga diffusione di pubblico il Gruppo ha ribadito il proprio impegno verso la parità di genere, con azioni concrete per sensibilizzare le persone rispetto al fatto che, nello sport e nelle aziende, il talento non ha genere, contano la passione e la professionalità. Con queste iniziative FS è riuscita a portare questo messaggio a un numero sempre maggiore di persone e a essere d'ispirazione per chi, come il Gruppo FS, vuole abbattere gli stereotipi di genere.

Il Gruppo FS ha dedicato la sua campagna annuale di raccolta fondi a sostegno di AISM, l'Associazione Italiana Sclerosi Multipla. AISM da 55 anni si dedica completamente alla sclerosi multipla, promuovendo e finanziando la ricerca scientifica, sensibilizzando sulle diverse sfaccettature e complessità della malattia, tutelando i diritti delle persone con sclerosi multipla (SM) e promuovendo servizi socio-assistenziali su tutto il territorio per migliorare la qualità di vita delle persone con SM e patologie correlate e dei loro familiari. La SM costituisce un'importante emergenza sanitaria e sociale, coinvolgendo circa 140.000 persone in Italia, con una nuova diagnosi ogni tre ore.

La raccolta fondi è attiva attraverso le emettitrici self-service (fino a giugno 2024) presso le stazioni ferroviarie e a bordo treno (dal 20 dicembre 2023 al 14 gennaio 2024 e dal 29 marzo al 5 aprile 2024).

Adesione all'iniziativa del Dipartimento per l'Amministrazione Penitenziaria (DAP) "Mi riscatto per il futuro"

Il Gruppo FS ha sottoscritto con il DAP un protocollo finalizzato allo studio e allo sviluppo di progetti per le persone detenute volti a favorire formazione e inserimento lavorativo a termine, l'eventuale impiego in programmi di pubblica utilità e/o lavoro intramurario e progetti di orientamento professionale intesi come abilitatori del reintegro nel tessuto sociale. Il protocollo prevede l'istituzione di un tavolo di lavoro tra DAP e FS per strutturare percorsi di formazione per l'avviamento al lavoro sulla base di specifici accordi attuativi con singoli Istituti penitenziari. Il Primo accordo è stato stipulato con la casa di reclusione di Opera e ha previsto un processo di selezione di tre persone per l'impiego a tempo determinato in RFI - un addetto Sala Blu per le persone a mobilità ridotta, un supporto al referente di stazione e un addetto come supporto a una Direzione Operativa territoriale, e di due presso Trenitalia SpA - addetti alla segreteria tecnica di impianto. I rapporti di lavoro a tempo determinato, della durata di sei mesi, potranno essere rinnovati per una sola volta. Al termine del rapporto, verrà redatta una relazione finale con l'elenco delle attività e della formazione svolte e delle competenze acquisite.

Tutela e valorizzazione del territorio

La rigenerazione del nostro patrimonio

Il Gruppo FS, in particolare la società FS sistemi Urbani, crea le condizioni affinché si realizzino scenari di rigenerazione e di utilizzo, anche temporaneo, delle aree ferroviarie dismesse, aree destinate a diventare nuove polarità urbane. Per questo motivo viene costantemente instaurato un dialogo sempre più fitto con le amministrazioni locali per dare risposte alle città e alle comunità urbane. La ferrovia troppo spesso rappresenta una frattura nel centro delle città, un vuoto urbano da colmare e da restituire alla cittadinanza con nuovi spazi di aggregazione e aree verdi.

Un esempio è il progetto di rigenerazione urbana dei sette scali milanesi che permetterà di trasformare il volto della città, rendendola più verde, sociale e aperta all'innovazione. Il verde è infatti un elemento centrale del progetto e la sua utilità si manifesta non solo come spazio di socialità e benessere ma anche come dispositivo climatico in grado di purificare l'aria e regolare le temperature, favorendo così il risparmio energetico. L'Accordo di Programma siglato nel 2017 dal Gruppo FS, Regione Lombardia e Comune di Milano, prevede che la maggior parte dei metri quadri interessati dalla trasformazione siano destinati a verde, con una percentuale minima di oltre il 65%. Centrale nei vari progetti di sviluppo è la dimensione sociale, per la realizzazione di luoghi di aggregazione e cultura. Per questo motivo la consultazione pubblica con chi quotidianamente vive la città rappresenta un elemento fondamentale del percorso di rigenerazione del territorio.

Riqualificazione urbana e funzionale Nodo Termini e Piazza dei Cinquecento



Il progetto prevede un significativo ricorso alle Nature-Based Solution con finalità primarie di adattamento per contrastare le ondate di calore, mitigazione con fonti rinnovabili e riciclo dei materiali. Particolare attenzione nella progettazione viene riposta **alla risorsa idrica** sia come **adattamento al cambiamento climatico** sia come **riuso delle acque con il fine di evitare fenomeni alluvionali o problemi dovuti a scarsità di precipitazioni**. A tal fine si utilizzeranno **tecniche a basso impatto** e tecniche che **ottimizzano captazione e riuso** (ad esempio per irrigazione) in modo da ridurre quanto possibile la domanda di

approvvigionamento alla rete idrica, mirando a un ciclo chiuso dell'acqua che consuma ciò che capta e riusa. Il progetto prevede inoltre uno spazio alberato, con l'arboreto che ombreggia la piazza, e si compone di oltre 300 alberi in grado di rispondere alle esigenze stagionali: in estate chiome dove proteggersi dalla calura estiva della città in grado di contrastare l'effetto isola di calore, d'inverno un bosco luminoso al suolo. L'arboreto, a prevalenza di alberi a foglie caduche, è funzionale nella gestione degli storni, con alcuni frammenti di suolo completamente erbosi per generare ambiti naturali, e di completa ritenzione delle acque piovane, che consentiranno la protezione della calura estiva della città. L'arboreto e l'utilizzo di pavimentazione con alto valore di Indice di Riflessione Solare (SRI), come il travertino, unite all'installazione di uno specchio d'acqua, costituiscono un microclima controllato. I materiali utilizzati saranno riciclati e riutilizzati per la piazza stessa (come nel caso del porfido). La produzione di energia da fonti rinnovabili verrà utilizzata per la predisposizione impiantistica a servizio delle aree pubbliche e per il nuovo sistema di illuminazione pubblica a LED.

Negli ultimi anni FS Sistemi Urbani, 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.

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 ferroviario¹⁴². In particolare, lo scopo è quello di creare **percorsi ferroviari destinati a treni storico-turistici**,

¹⁴² Per ulteriori informazioni si veda il paragrafo dedicato alla Fondazione FS Italiane.

preservando la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale. Grazie alla legge sulle ferrovie storiche del 2017, stimolata anche dal lavoro della Fondazione FS, oggi queste linee sono tutelate e rispondono al nuovo scopo di rivalutare i territori attraversati, creando un museo diffuso – un museo mobile, se vogliamo - dei piccoli borghi e dei gioielli paesaggistici italiani.

Progetto “Stazioni del territorio”

Il progetto del Gruppo FS si rivolge ai Comuni con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti e prevede una fase pilota, in collaborazione con il Commissario straordinario per la ricostruzione sisma 2016, che coinvolge 5 Comuni del cratere sismico. Successivamente, nel corso del triennio 2024-2026 il progetto sarà ampliato su altri 15 Comuni distribuiti sull'intero territorio nazionale. I lavori sui primi HUB multiservizi termineranno il 28 febbraio 2024.

Il progetto mira a trasformare le stazioni, da semplici punti di transito, a centri di aggregazione di servizi per la comunità e il territorio. Il progetto ha una forte valenza sociale, perché punta a rivitalizzare i piccoli borghi, in modo da renderli attraenti per le nuove generazioni, migliorando la qualità della vita per tutti i residenti.

Tra i servizi offerti il focus principale sarà la salute, in particolare il potenziamento dei servizi sanitari di prossimità, in linea con la Missione 6 del PNRR e in collaborazione con il Ministero della Salute. Infatti, l'emergenza pandemica ha evidenziato la necessità di potenziare i servizi sanitari sul territorio, specialmente per la crescente popolazione anziana e affetta da malattie croniche. Come, ad esempio, il progetto “Case della Comunità” che mira a coordinare tutti i servizi offerti, in particolare per i malati cronici, fornendo un punto unico di accesso alle prestazioni sanitarie. Queste strutture ospiteranno un team multidisciplinare per garantire la presa in carico della comunità di riferimento.

Nelle nostre stazioni porteremo servizi fondamentali e innovativi per la tutela della salute e del benessere dei cittadini, come appunto le case della comunità, l'implementazione della telemedicina e lo sviluppo delle farmacie dei servizi. Ma non è tutto, l'HUB offrirà servizi a 360 gradi come spazi per il co-working e la formazione, punti di ritiro per sistemi di e-commerce, l'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici e lo sviluppo di impianti fotovoltaici. Tutto questo per rendere le stazioni veri centri di attrazione e servizio per i cittadini. Un nuovo modello di stazione come cuore del tessuto sociale, flessibile e adattabile alle esigenze dei cittadini. Con questo progetto il Gruppo FS si pone come attore per lo sviluppo del territorio, mettendosi totalmente a servizio dei bisogni delle comunità, anche quelle più piccole i cui interessi spesso sono messi in secondo piano.

Obiettivi del progetto “Stazioni del territorio”



1) Stazione come cuore del Territorio

Valorizzare la centralità delle stazioni nell'ambito del tessuto sociale locale sfruttandone la presenza capillare sul territorio nazionale, soprattutto in aree meno densamente popolate.



2) Stazione come hub di attrazione urbana

La stazione non è più solo un punto cardine della mobilità collettiva ma si apre alla città circostante e al territorio, diventando un vero e proprio hub, un polo di attrazione urbana, un centro di servizi e funzioni polivalenti dedicati a tutti gli abitanti.



3) Stazione come strumento di valenza sociale

Il progetto ha una forte valenza sociale in quanto è volto a far sì che i piccoli borghi possano continuare a vivere e tornare attrattivi per le nuove generazioni, per gli anziani e per chi ci abita.



4) Stazione come hub diffuso

L'hub sarà costituito dalla stazione, che ne rappresenta il centro attrattore, e da tutti gli asset immobiliari collocati nelle vicinanze che ospiteranno gli altri servizi.

Riuso a fini sociali del patrimonio immobiliare

Il Gruppo FS possiede, oltre agli asset funzionali all'esercizio del core business, un patrimonio immobiliare che comprende aree non utilizzabili a scopi commerciali: si tratta di porzioni di stazioni impresenziate, ex case cantoniere e altri fabbricati e linee ferroviarie dismesse. In accordo con Pubbliche Amministrazioni e altri enti, vengono riconvertiti per la realizzazione di spazi sociali, greenways e altre iniziative in favore delle comunità locali.

In 464 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 cittadinanza¹⁴³. Complessivamente sono stati destinati a tali finalità spazi per circa 188.353¹⁴⁴ m². Le istituzioni, gli enti locali e le organizzazioni non profit coinvolte si impegnano a mantenere gli spazi loro destinati e a fornire al contempo servizi alla comunità, contribuendo così a rendere più sicure e vive le stazioni impresenziate e le altre proprietà immobiliari del Gruppo oggetto degli accordi.

L'impegno del Gruppo FS Italiane, improntato al raggiungimento del giusto equilibrio tra sostenibilità e trasporto attraverso il recupero del costruito, si concretizza anche grazie all'introduzione delle greenways. Queste ultime sono delle linee ferroviarie non più funzionali, dismesse dall'esercizio, che vengono riqualificate al fine di implementare il network di reti ciclo-pedonali esistenti, connettendo tra loro più comunità e riducendo al contempo l'inquinamento. Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilità dolce, sono quantificabili in circa 1.177¹⁴⁵ chilometri. **Attualmente circa 546 chilometri di linee dismesse sono stati trasformati in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways.**

¹⁴³ Il numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito.

¹⁴⁴ 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 3.941.565 m².

¹⁴⁵ Il dato relativo al patrimonio delle linee dismesse non comprende le linee dismesse destinate alla riattivazione in qualità di tratte ferroviarie ad uso turistico (185 km).

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 al sito: <https://www.rfi.it/it/news-e-media/publicazioni.html>.

FS Sistemi Urbani per la Ciclovia Tirrenica

Il 16 ottobre 2023 è stato firmato il preliminare di vendita con cui FS Sistemi Urbani, vende al Comune di Imperia, aree dismesse non più funzionali alle attività ferroviarie e cinque ex magazzini di proprietà di RFI, oltre a un ex casello ferroviario di proprietà del Gruppo FS. La cessione delle aree è legata alla realizzazione, da parte del Comune, attraverso il finanziamento Bandi Periferie, di una pista ciclopedonale nel tratto che ricade sul territorio imperiese. Nel complesso si tratta della realizzazione di una pista ciclopedonale che interessa cinque Comuni del Ponente Ligure: Imperia, Diano Marina, San Bartolomeo al Mare, Cervo e Andora. Uno dei più importanti tracciati ciclopedonali d'Italia che raggiungerà una lunghezza complessiva di circa 20 chilometri di pista e che andranno a sommarsi ai 24 chilometri già realizzati fino a San Lorenzo al Mare.

Archeolog e la valorizzazione dei reperti archeologici

Archeolog è una associazione senza scopo di lucro, che dall'anno 2023 è stata registrata come Ente del Terzo Settore. Fondata da Anas SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA nel 2015, comprende anche RFI SpA e Italferr SpA; ha lo scopo di valorizzare i reperti archeologici più significativi trovati nel corso della realizzazione dei nuovi assi viari e ferroviari. Per il Gruppo FS questa associazione ricopre un ruolo fondamentale perché è in grado di trasformare il dato archeologico, da elemento di rischio per le opere pubbliche, a vera e propria occasione di sviluppo dell'area interessata dai ritrovamenti, rendendo l'inserimento di una infrastruttura nel territorio non un ostacolo ma un valore aggiunto. Archeolog ha come obiettivo quindi la riqualificazione e la valorizzazione dei reperti archeologici in quanto gli stessi rappresentano un contributo fondamentale per la promozione della cultura e della storia italiana, senza sottovalutare l'enorme impatto sul turismo che alcuni ritrovamenti possono promuovere.

Le attività di Archeolog sono disciplinate da un protocollo di intesa con il Ministero della Cultura, siglato nel 2018 e rinnovato nel dicembre 2023, che definisce le forme di collaborazione per individuare iniziative di valorizzazione volte alla migliore fruizione del patrimonio archeologico rinvenuto nel corso della progettazione e della realizzazione di grandi infrastrutture a rete.

Il Gruppo FS, tramite Archeolog e di concerto con il Ministero, si impegna a effettuare attività di raccolta fondi per il restauro, la conservazione e la valorizzazione dei siti e dei reperti ritrovati, oltre quelle già concordate con le Soprintendenze nell'ambito delle attività progettuali e realizzative già intraprese dalle singole Società.

Siti archeologici lungo la linea alta velocità Roma-Napoli



Lungo l'alta velocità Roma-Napoli sono stati rinvenuti 225 siti archeologici, una media di un sito ogni 500 metri di tracciato. In presenza di siti di particolare rilievo, come quelli rinvenuti sulla Roma-Napoli, sono stati necessari interventi particolari come apportare varianti al progetto iniziale, scavi al di fuori della fascia di esproprio, consolidamento o restauro parziale o totale delle strutture portate alla luce e valorizzazione dei reperti attraverso allestimenti museali o pubblicazioni. Proprio nel caso della linea alta velocità Roma-Napoli è stato calcolato che l'archeologia ha pesato per il 5% del costo complessivo dell'opera. Particolarmente ricca di ritrovamenti anche la tratta Milano-Bologna, dove si contano 100 siti rinvenuti.

Sin dalle fasi iniziali della progettazione, in ottemperanza alla normativa vigente, le strutture specialistiche del Gruppo FS effettuano uno studio di dettaglio volto ad individuare le aree a potenziale archeologico. Le aree, sulla base delle indicazioni della Soprintendenza, vengono sottoposte ad indagini dirette o indirette e, in caso di rinvenimenti, anche a scavi in estensione. I ritrovamenti effettuati in queste fasi possono essere valorizzati direttamente dalle singole Società del Gruppo o mediante l'attività di Archeolog nel caso di contesti di particolare prestigio che necessitano di importanti sforzi organizzativi. A tal fine, Archeolog è dotata di un proprio Comitato Scientifico che supervisiona gli aspetti storici e scientifici delle iniziative messe in atto.

Archeolog ha costituito un Gruppo di lavoro composto da archeologi di RFI, Italferr, Anas e Quadrilatero Marche e Umbria, per realizzare un progetto editoriale che valorizzi le scoperte archeologiche più significative avvenute in questi anni in seguito a lavori viari e ferroviari. Il Volume nasce con il presupposto di essere fruibile anche dai non addetti ai lavori per sensibilizzare i lettori sui temi dell'archeologia e valorizzare le attività archeologiche delle Società del Gruppo FS. Il Volume censirà i reperti attraverso delle schede, corredate da testi descrittivi, da immagini e dalle indicazioni per poter visitare i siti archeologici o i musei realizzati.

Fondazione FS Italiana

La Fondazione FS Italiana, 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 storici¹⁴⁶;
- promozione del turismo ferroviario;
- manutenzione e messa in esercizio di veicoli storici;
- gestione del Museo di Pietrarsa;

¹⁴⁶ 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).

- 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



416 singole corse con treni d'epoca per un totale di 75.110 viaggiatori

185 viaggi con treni storici sui Binari senza tempo* per un totale di 43.283 passeggeri

70.357 chilometri percorsi

4.270.000 euro di ricavi

** 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*

MUSEO NAZIONALE FERROVIARIO DI PIETRARSA



265.012 visitatori

2.223 visitatori treno storico

65 grandi manifestazioni

2.904.996 euro di ricavi

ARCHIVI, BIBLIOTECA E PRODOTTI DIGITALI



200 utenti in presenza

420 richieste di documenti delivery/divulgazione del patrimonio

5.000 documenti archivistici digitalizzati e pubblicati online

7 mostre/eventi in collaborazione

Nel corso dell'anno il sito www.fondazionefs.it è stato ottimizzato per garantire maggiore fruibilità e una migliore esperienza da parte dell'utente, con la realizzazione di una sezione dedicata relativa ai dieci anni di Fondazione FS che contiene numerose immagini inedite, tutte le iniziative in programma durante l'anno e il racconto della storia della Fondazione, dal 2013 a oggi.

Il sito, che include al suo interno la sezione dedicata al Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa e il portale dell'archivio storico, è stato ulteriormente arricchito con podcast interattivi a supporto della mostra "Una bella storia italiana" organizzata dal Servizio Archivi, Editoria e Prodotti digitali.

Il sito internet, nel suo complesso è stato visitato da oltre 580.000 utenti con particolare attenzione ai progetti del decennale, delle iniziative al Museo di Pietrarsa e dei viaggi in treno storico per un totale di oltre 1.600.000 pagine viste.

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 206.000 follower (+3% rispetto al 2022), raggiungendo oltre 2,6 milioni di account durante l'anno, grazie ai numerosi contenuti che hanno generato oltre 240.000 interazioni. Risultati eccellenti sono stati ottenuti anche sul profilo ufficiale Instagram della Fondazione FS. Il canale ha superato i 30.000 iscritti, raggiungendo la soglia attuale di 30.714 che segna un incremento del +16%. Tramite il canale social in questione è stato possibile raggiungere oltre 27.000 account con un tasso di interazione del 3,47%.

Nel corso dell'anno la pagina Pinterest di Fondazione FS ha registrato 130.000 utenti raggiunti, 6.290

utenti coinvolti e oltre 11.000 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. Il social ha registrato l'interesse dell'utenza portando oltre 7.000 utenti a seguire la pagina e 5.550 reazioni sui contenuti promossi durante l'anno.

Il profilo ufficiale Tik Tok della Fondazione FS, aperto in collaborazione con il Social Team di FS nell'estate 2021, ha ottenuto il badge verificato dalla piattaforma e grazie all'attività ha ottenuto oltre 4.700 follower e 18.400 interazioni da parte degli utenti. Il 2023 ha visto crescere esponenzialmente anche il canale ufficiale della Fondazione FS sulla piattaforma Youtube che raccoglie materiale video in alta qualità. I video sul canale hanno raggiunto le oltre 168.800 visualizzazioni nell'anno corrente con 7.600 ore totali di visione, 1.700.000 impressioni con una percentuale di clic del 5,7% e ha raggiunto la quota di oltre 6.800 iscritti.

Tra le attività di comunicazione vi è stata la campagna di promozione dello Shop on-line della Fondazione FS, con la produzione di specifici prodotti per la promozione del decennale come la medaglia commemorativa in edizione limitata, l'orologio Perseo da tasca in edizione limitata, lo zaino "Caimano" realizzato su misura.

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.

PROGETTO DELLA STAZIONE MUSEO DI TRIESTE

Nel dicembre del 2023 è stato autorizzato dalla soprintendenza speciale per il PNRR il progetto della Fondazione FS per il recupero e la valorizzazione di tutto il complesso di Stazione finanziato con i fondi del Piano Nazionale Complementare al PNRR.

La stazione di Trieste Campo Marzio, inizialmente denominata TriestStaatsbahnhof, fu costruita nel 1901 dall'architetto austriaco Robert Seelig e inaugurata nel 1906 da Francesco Ferdinando. Originariamente capolinea delle Ferrovie dello Stato, nel 1923 con la gestione FS assunse l'attuale denominazione di "Stazione di Campo Marzio".

Dopo la dismissione nel 1959 solo nel 1975 venne parzialmente riutilizzata per farne la sede di un Museo Ferroviario, aperto grazie alla "Sezione Appassionati Trasporti". L'edificio è dichiarato di interesse particolarmente importante ai sensi del DL 490/99 "Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre 1997, n. 352" e viene, quindi, sottoposto a tutte le disposizioni di tutela della legge stessa.

Dal 2018, sono iniziati interventi di riqualificazione e restauro conservativo. Primario intervento, e in parte già concluso, riguarda il restauro dell'involucro esterno al fine di interrompere il deterioramento e ripristinare l'aspetto nativo della stazione con particolare attenzione ai decori originali. L'investimento in corso, dal valore di circa 22 milioni di €, mira a donare al fabbricato una nuova vita con nuove funzioni, finalizzate alla valorizzazione del bene stesso. Si prevede in tal senso l'organizzazione di un percorso della memoria con la musealizzazione di alto valore documentale. Inoltre, sono previsti una serie di lavori per la rifunzionalizzazione dell'intero fabbricato al fine di poter garantire un'adeguata accessibilità all'edificio e di trasformarlo in uno spazio contemporaneo con aree flessibili e polifunzionali.

Il progetto prevede la rinascita del museo ferroviario, uno spazio collettivo nel piazzale di stazione, il ripristino della copertura, una passerella aerea, la trasformazione di parte del fabbricato in albergo e la sopraelevazione di due piani lato Riva Traiana. Gli interventi, approvati dalla soprintendenza, mirano a preservare, valorizzare e conferire nuove funzioni al patrimonio storico della Stazione di Campo Marzio.

Di seguito si riporta una stima degli impatti¹⁴⁷ generati dalle attività della Fondazione in termini sociali e culturali.



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 2014-2023 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 2014-2023.
- 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.

¹⁴⁷ La stima degli impatti è stata effettuata anche sulla base del framework definito dall'Associazione Civita: Dalla CSR alla Corporate Cultural Responsibility come valorizzare gli interventi delle Imprese in Cultura.

APPENDICE

NOTA METODOLOGICA

Le informazioni contenute nel Rapporto di sostenibilità 2023 (nel seguito anche RdS) sono confrontate con quelle relative ai due esercizi precedenti¹⁴⁸. 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 2022/2464/UE (la c.d. "CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive" che modifica e integra la Direttiva 2014/95/UE sulle informazioni non finanziarie) e 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* 2021 del GRI (Global Reporting Initiative).

Il processo di reporting & controllo di sostenibilità coinvolge la Capogruppo, per quanto attiene alle tematiche trasversali, e le società incluse nel perimetro di consolidamento integrale (in coerenza con la Relazione Finanziaria Annuale di Gruppo), per le tematiche e gli indicatori specifici dei diversi settori di attività. Eventuali variazioni o limitazioni al perimetro di reporting e/o di specifici indicatori, sono indicate all'interno dei documenti pubblicati. Nella misura necessaria ad assicurare la comprensione delle attività dell'impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotto, il presente documento copre i temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva che sono rilevanti per il Gruppo FS, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche dell'impresa, secondo il processo descritto nel seguito (si veda paragrafo *Processo di materialità – impatti generati*).

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 ufficiali¹⁴⁹.

I dati ambientali riportati nei capitoli "Direzione Net Zero" e "Tutela ambientale ed economia circolare" sono riferiti alla Capogruppo e alle seguenti società incluse nel perimetro di consolidamento integrale: Anas, Blufferies, Blujet, Busitalia Campania, Busitalia Rail Service, Busitalia Sita Nord, Busitalia Veneto, Ferrovie Sud-Est, Ferservizi, FS Park, FS Sistemi Urbani, Grandi Stazioni Rail, Hellenic Train, Ilsa, Italferr, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal, Netinera, Qbuzz, RFI, Terminali Italia, Trenitalia, Trenitalia c2c, Trenitalia France, Tx Logistik. Sono escluse le restanti società facenti parte del perimetro di consolidamento integrale, perché ritenute trascurabili ai fini dell'analisi (per le emissioni GHG di Scope 1 e Scope 2 - location based, tali Società ad esempio contribuiscono complessivamente per meno dell'1%).

¹⁴⁸ La pubblicazione è annuale. La precedente edizione del Rapporto di sostenibilità, relativa all'esercizio 2022, è stata pubblicata nel mese di aprile 2023.

¹⁴⁹ Per maggiori dettagli si rimanda, in taluni casi, alla Relazione Finanziaria Annuale di Gruppo al 31 dicembre 2023.

Il calcolo delle “Emissioni evitate - Differenza emissiva Trasporto Gruppo FS vs Trasporto su gomma” è basato su una stima derivante da una valutazione comparativa:

- tra le emissioni del trasporto pubblico su ferro e su gomma calcolate con riferimento al traffico passeggeri del Gruppo FS, rispetto alle corrispondenti emissioni che si sarebbero avute in uno scenario alternativo con utilizzo dell'auto privata;
- tra le emissioni del trasporto merci su ferro calcolate con riferimento al trasporto merci del Gruppo FS, rispetto alle corrispondenti emissioni che si sarebbero avute in uno scenario alternativo con utilizzo di veicoli commerciali pesanti.

In particolare, le emissioni del trasporto pubblico su ferro e su gomma del Gruppo FS sono state determinate considerando i chilometri effettivamente percorsi nel periodo di rendicontazione e le relative emissioni Scope 1 e Scope 2 location-based calcolate dagli effettivi consumi energetici (per ulteriori dettagli sulle emissioni specifiche utilizzate per il calcolo succitato, si rimanda al paragrafo “Emissioni di gas a effetto serra”).

Le emissioni dei due scenari alternativi (passeggeri e merci) sono state stimate sulla base dello stesso numero di chilometri e considerando alcune ipotesi e assunzioni, al variare delle quali, la stima sarebbe potuta variare anche significativamente. In particolare, i fattori emissivi fissati, desunti dall' EIB Project Carbon Footprint Methodologies 2023 (c.d. Tank To Wheel, relativi alla fase di utilizzo dei veicoli), e corrispondenti ad un load factor pari a 1,4 passeggeri/auto (emission factor - Car Average) per le auto private e 7,8 tonnellate di carico per i veicoli commerciali pesanti su gomma (emission factor - HGV Average). Inoltre, ai fini della stima, viene presa in considerazione come "alternativa" al trasporto passeggeri su ferro e gomma, esclusivamente l'auto privata, mentre con riferimento al trasporto merci, vengono presi in considerazione solo i mezzi commerciali pesanti; in entrambi i casi si escludono eventuali ulteriori soluzioni come, ad esempio, l'aereo per il trasporto passeggeri o la nave per il trasporto merci.

La struttura Sostenibilità, che fa parte della Direzione Corporate Affairs di FS SpA, è responsabile del consolidamento delle informazioni, nonché del coordinamento dell'intero processo di reporting & controllo dell'informativa di sostenibilità.

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 (cd. 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 considerati “ecosostenibili” 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 *Tassonomia dell'Unione Europea*);
- il GHG report¹⁵⁰, 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.

¹⁵⁰ Il documento sarà pubblicato nel corso del 2024.

Il RdS 2023 è stato approvato, congiuntamente alla Relazione Finanziaria Annuale (nel documento anche RFA) e, quindi, alla DNF di Gruppo, dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA nella seduta del 10 aprile 2024.

Il RdS è sottoposto a revisione limitata (*Limited assurance engagement*) da PricewaterhouseCooper 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; eventuali approfondimenti sono riportati in appendice e negli allegati:

- *Tabelle indicatori di performance* dove sono riportati i principali indicatori di sostenibilità del Gruppo;
- *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.

PROCESSO DI MATERIALITÀ – IMPATTI GENERATI

Nel 2023, il perimetro dell'analisi di materialità ha incluso 12 società¹⁵¹, coprendo i Poli del Gruppo.

Il processo del Gruppo FS ha previsto le seguenti fasi:

1. **Aggiornamento degli impatti¹⁵² da sottoporre a valutazione**, connessi alle attività e alla catena del valore del Gruppo, che ha tenuto conto degli orientamenti strategici aziendali e delle evoluzioni del contesto esterno oltre che del coinvolgimento di esperti interni che presidiano le attività di business;
2. **Valutazione degli impatti da parte del Gruppo e degli stakeholder**, attraverso il coinvolgimento di:
 - o funzioni di Holding¹⁵³, in relazione agli impatti inerenti alla propria area di competenza/operatività;
 - o società operative che contribuiscono al processo e detengono una vista completa degli impatti effettivi e/o potenziali nel contesto in cui operano;
 - o esperti esterni, appartenenti alle principali categorie di stakeholder¹⁵⁴, tramite interviste ad hoc e un questionario online.

Gli impatti sono stati valutati secondo il loro grado di significatività (“severity”) rappresentata dai fattori di: scale (entità), scope (portata, considerando l'intera catena del valore) carattere di irrimediabilità del danno (valido solo per gli impatti negativi), e probabilità, in caso di impatti potenziali;

3. **Elaborazione dei risultati ottenuti dalle attività di stakeholder engagement** a livello di Gruppo, attraverso l'identificazione degli impatti generati (effettivi e/o potenziali) positivi e negativi più significativi, secondo il loro grado di significatività¹⁵⁵ più alta per ciascun tema rilevante. 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.

La tabella seguente riporta i risultati dell'analisi per ciascun tema.

Tema materiale	Descrizione impatto	Impact Score
Conduzione etica e responsabile del business 	Effetti sulla cultura interna su compliance e legalità	
	Effetti sulle performance ESG di mercato	
	Effetti sul grado di consapevolezza degli stakeholder su temi di etica e integrità	
	Effetti sulla cultura interna su compliance e legalità e rispetto delle previsioni del sistema di controllo interno	
	Effetti sul livello di cultura interna su valori e aspetti ESG	
	Effetti sul contesto socio-economico dei territori in cui il Gruppo opera	
	Effetti sul livello di corruzione nel contesto delle istituzioni e degli altri stakeholder con cui FS opera	

¹⁵¹ Le società che hanno contribuito al processo di materialità 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.

¹⁵² Gli impatti identificati, circa 70 (tra impatti positivi, negativi, effettivi e potenziali), sono legati ai temi rilevanti, anch'essi sottoposti ad aggiornamento (per maggiori informazioni si veda il paragrafo “Coinvolgimento degli stakeholder”).

¹⁵³ Compliance; Anti-corruption; Climate Risk & Resilience; Security Cooperation & Crisis Management; Sicurezza del Lavoro; Development & Performance Management e People Care.

¹⁵⁴ Le principali categorie di stakeholder in cui sono stati individuati gli esperti intervistati fanno parte delle categorie “Organizzazioni della società civile”, “Comunità scientifica” ed “Enti e istituzioni”.

¹⁵⁵ Definita in base a una scala, costituita da quattro gradienti, da “basso ad “alto”. Si riporta la significatività media degli impatti positivi e negativi per ciascun tema.

Tema materiale	Descrizione impatto	Impact Score
Economia circolare 	Inquinamento legato ai rifiuti prodotti Effetti sul livello di disponibilità delle materie prime	
Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone 	Effetti sul benessere psicofisico dei dipendenti Effetti sul grado di soddisfazione dei dipendenti Effetti sull'inclusività dell'ambiente lavorativo Effetti sullo sviluppo professionale Effetti sulla performance dei dipendenti Work-life balance dei dipendenti Episodi di discriminazione	
Infrastrutture sostenibili, resilienti e integrate 	Effetti sulla continuità del servizio Effetti sulla connessione tra i territori e sulla loro accessibilità Effetti sulla continuità territoriale Indotto economico nelle aree in cui opera il Gruppo Effetti sui rapporti con le comunità di riferimento nei territori destinati allo sviluppo delle infrastrutture Effetti sul benessere sociale nelle aree in cui opera il Gruppo Effetti sull'attrattività del territorio Effetti sulla tutela del paesaggio	
Mitigazione del cambiamento climatico 	Effetti diretti sul cambiamento climatico Effetti indiretti sul cambiamento climatico Effetti sul cambiamento climatico legati ai servizi del Gruppo	
Protezione dati e sicurezza informatica 	Effetti sulla consapevolezza e competenza nella gestione dei dati sensibili Effetti sulla protezione dei dati di utenti e clienti Effetti sulla protezione dei dati di fornitori e business partner Effetti sulla protezione dei dati dei dipendenti Effetti sulla protezione dei dati relativi alle merci	
Salute e sicurezza sul lavoro 	Effetti sulla salute dei dipendenti Effetti sulla salute dei dipendenti delle ditte appaltatrici/partner Incidenti e infortuni dei dipendenti Incidenti e infortuni dei dipendenti delle società appaltatrici/partner	
Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset 	Effetti sull'integrità delle infrastrutture e degli altri asset Effetti sull'incolumità dei viaggiatori Incidenti occorsi agli utenti Incidenti occorsi ai passeggeri Incidenti occorsi alle persone che vivono e transitano nei territori in cui sono collocate le infrastrutture ferroviarie e stradali Incidenti occorsi a terzi per mancato rispetto delle regole di circolazione/viabilità (es. attraversamenti indebiti) Incidenti occorsi a persone Danni a merci e beni legati a sicurezza e affidabilità delle infrastrutture Danni a merci e beni legati a sicurezza e affidabilità dei mezzi di trasporto Incidenti occorsi a merci e beni	

Tema materiale	Descrizione impatto	Impact Score
<p>Sistemi di trasporto sostenibili, resilienti e integrati</p> 	<p>Effetti sullo shift modale</p> <p>Effetti sul livello di traffico sulle infrastrutture stradali e sull'incidentalità per i viaggiatori</p> <p>Effetti sul livello di traffico sulle infrastrutture stradali e sull'incidentalità per le merci</p> <p>Grado di accessibilità delle stazioni (o di altri sistemi di mobilità rispetto a quella ferroviaria) per i passeggeri</p> <p>Effetti su affidabilità e continuità del servizio</p> <p>Grado di accessibilità delle stazioni (o di altri sistemi di mobilità rispetto a quella ferroviaria) per il trasporto merci</p>	
<p>Sostenibilità della catena di fornitura</p> 	<p>Effetti sulle performance ESG dei fornitori attuali e potenziali</p> <p>Effetti sulla qualità dei servizi offerti agli utenti</p> <p>Effetti sui meccanismi concorrenziali dei mercati in cui il Gruppo è presente</p> <p>Effetti sul grado di consapevolezza dei fornitori sull'importanza dei temi ESG</p> <p>Effetti sul livello di sicurezza ambientale e sociale dei servizi offerti da Gruppo</p>	
<p>Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio</p> 	<p>Effetti sul patrimonio storico, sociale e culturale del Gruppo</p> <p>Effetti sul benessere delle comunità in ottica di creazione di nuovi servizi</p> <p>Effetti sul grado di coesione sociale nelle comunità di riferimento</p> <p>Effetti sullo sviluppo sociale, culturale e artistico della comunità</p>	
<p>Tutela ambientale</p> 	<p>Effetti relativi alla restituzione, riuso e cambiamento di destinazione d'uso del suolo</p> <p>Consumo di suolo</p> <p>Inquinamento atmosferico (polveri sottili, ossidi di azoto, odori, ecc.)</p> <p>Vibrazioni generate</p> <p>Effetti sulla disponibilità di risorsa idrica</p> <p>Inquinamento acustico</p> <p>Inquinamento idrico</p> <p>Inquinamento del suolo</p> <p>Effetti sulla biodiversità (conservazione/perdita di biodiversità)</p> <p>Effetti sulla luminosità artificiale nell'ambiente notturno in grandi aree</p>	
<p>Valore al cliente</p> 	<p>Accessibilità ai servizi di trasporto</p> <p>Effetti sulle soluzioni di trasporto per i clienti</p> <p>Effetti sull'esperienza di viaggio</p> <p>Effetti sul grado di soddisfazione dei clienti</p> <p>Effetti sulla capacità di gestione del traffico stradale e del flusso dei passeggeri e delle merci nelle stazioni</p> <p>Fruibilità dei servizi di trasporto</p> <p>Effetti sul grado di consapevolezza dei clienti sull'importanza dei temi ESG</p> <p>Effetti sui reclami e sulle lamentele dei clienti</p>	

L'impatto generato di maggiore rilevanza è risultato essere legato al tema “Sistemi di trasporto sostenibili, resilienti e integrati. Questo denota il contributo che le attività del Gruppo FS possono generare circa gli effetti sullo shift modale, il livello di traffico sulle infrastrutture stradali e l'incidentalità per i viaggiatori e le merci. Analogamente, gli impatti legati al tema “Mitigazione del cambiamento climatico”, come ad esempio gli effetti correlati ai servizi del Gruppo circa i consumi energetici e le emissioni di gas serra, mantengono una rilevanza di impatto alta, in linea con i risultati emersi dalla valutazione della precedente rendicontazione.

CONTENT INDEX

Per il periodo 01/01/2023 - 31/12/2023, la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha redatto il Rapporto di sostenibilità in conformità agli Standard GRI.

Di seguito si riporta la tabella di raccordo tra gli aspetti materiali identificati, la tematica del GRI corrispondente e il relativo perimetro di rendicontazione. Per ciascun aspetto dello standard GRI legato alle tematiche materiali identificate sono stati considerati i relativi impatti, attuali o potenziali, interni ed esterni al perimetro del Gruppo.

ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO FS ITALIANE	PERIMETRO INTERNO	PERIMETRO ESTERNO	GRI STANDARD E DISCLOSURE		NOTE
Tutela ambientale Economia circolare	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura	Materiali Acqua e scarichi idrici Biodiversità Emissioni Rifiuti Compliance ambientale	GRI 301 GRI 303 GRI 304 GRI 305 GRI 306 GRI 2-27	Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere* e alle attività di assessment dei fornitori
Mitigazione del cambiamento climatico	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura Clienti Sistema Paese	Energia Emissioni	GRI 302 GRI 305	Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere* e alle attività di assessment dei fornitori e in accordo con le linee guida del GHG Protocol (si veda il riferimento "The Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard"), in base ai volumi delle fatture emesse nell'anno dai fornitori nei confronti delle società del Gruppo FS. La quota delle fatture emesse è stata nettizzata dal valore economico del materiale rotabile acquistato nell'anno, per la cui quantificazione delle emissioni <i>cradle to gate</i> si è fatto ricorso alle EPD (<i>Environmental Product Declaration</i>) di riferimento. Le emissioni evitate sono state invece stimate considerando la differenza emissiva, tra scenario con trasporto passeggeri su ferro e gomma e merci su ferro, realizzati con i mezzi del Gruppo FS e scenario in cui le medesime attività siano svolte con auto private (passeggeri) e camion (merci) su gomma.
Conduzione etica e responsabile del business Protezione dati e sicurezza informatica	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura Clienti Sistema Paese	Performance economiche Anticorruzione Comportamento anti-concorrenziale Imposte Pratiche per la sicurezza Privacy dei clienti Politica pubblica Compliance socio-economica	GRI 2 GRI 201 GRI 205 GRI 206 GRI 207 GRI 410 GRI 418 GRI 415	

ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO FS ITALIANE	PERIMETRO INTERNO	PERIMETRO ESTERNO	GRI STANDARD E DISCLOSURE	NOTE
Sostenibilità nella catena di fornitura	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura	Pratiche di approvvigionamento Valutazione ambientale dei fornitori Non discriminazione Libertà di associazione e di contrattazione collettiva Lavoro minorile Lavoro forzato o obbligatorio Valutazione del rispetto dei diritti umani Valutazione sociale dei fornitori	GRI 204 GRI 308 GRI 406 GRI 407 GRI 408 GRI 409 GRI 412 GRI 414
Valore al cliente	Gruppo FS Italiane	Clienti Sistema Paese	Comunità locali	GRI 413
Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio			Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	GRI 2
Salute e sicurezza sul lavoro Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e altri asset	Gruppo FS Italiane Dipendenti	Catena di fornitura Clienti	Salute e sicurezza sul lavoro Salute e sicurezza dei clienti	GRI 403 GRI 416 Per la catena di fornitura, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere* e alle attività di assessment dei fornitori Per i clienti, gli episodi si riferiscono alla infrastruttura nazionale gestita da RFI.
Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone	Gruppo FS Italiane Dipendenti		Occupazione Relazioni tra lavoratori e management Formazione e istruzione Diversità e pari opportunità Non discriminazione	GRI 401 GRI 402 GRI 404 GRI 405 GRI 406
Infrastrutture sostenibili, resilienti e integrate Sistemi di trasporto sostenibili, resilienti e integrati	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura Clienti Sistema Paese	-	-

*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 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 gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori, sia per la sicurezza.

GRI Content Index

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
GRI 2: Informativa generale			
L'organizzazione e le sue pratiche di rendicontazione			
2-1	Dettagli dell'organizzazione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Appendice – Nota metodologica ✓ Il nostro modello di business <ul style="list-style-type: none"> - Poli e aree geografiche ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati <ul style="list-style-type: none"> - La dimensione del viaggio ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati <ul style="list-style-type: none"> - Logistica integrata ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - La Corporate governance ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - Business integrity 	<p>La Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.</p> <p>La Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane è una società per azioni; il capitale sociale della società al 31 dicembre 2023 è interamente detenuto dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze.</p>
2-2	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Appendice – Nota metodologica ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 <ul style="list-style-type: none"> - Allegati - Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo 	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto		<p>Il periodo di rendicontazione è il 2023.</p> <p>La periodicità di rendicontazione è annuale.</p> <p>Email: rapportostenibilita@fsitaliane.it</p> <p>Fax: 06 644102077</p>
2-4	Revisione delle informazioni	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Appendice – Nota metodologica 	<p>Gli eventuali re-statement e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.</p>
2-5	Assurance esterna	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Appendice – Nota metodologica 	<p>PwC SpA, in qualità di revisore legale del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha svolto anche la revisione limitata (Limited assurance engagement) del Rapporto di Sostenibilità 2023 secondo quanto previsto dall'ISAE 3000 (Revised).</p>
Attività e lavoratori			
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La sostenibilità in numeri ✓ Il nostro modello di business <ul style="list-style-type: none"> - Poli e aree geografiche ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati <ul style="list-style-type: none"> - La dimensione del viaggio - Logistica integrata ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura <ul style="list-style-type: none"> - I nostri fornitori ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 <ul style="list-style-type: none"> - Performance economiche e finanziarie dei settori 	<p>Nel 2023 non si sono registrate variazioni significative nell'organizzazione e nella catena di fornitura.</p>
2-7	Dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La sostenibilità in numeri ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone <ul style="list-style-type: none"> - Selezione e gestione delle risorse umane ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	<p>Le attività significative del Gruppo sono svolte da lavoratori dipendenti.</p> <p>Nel 2023 non si sono registrate variazioni significative nella composizione dell'organico.</p> <p>Alcune informazioni richieste dallo standard non includono tutte le Società del Gruppo per mancanza di dati necessari. Di seguito si riportano le società incluse nel perimetro: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Sita-Nord, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, FSTechnology, FS Security, Cremonesi Workshop, FS International e FSE. Il totale delle consistenze del perimetro di analisi è pari a 70.626, circa il 76,4% del totale dell'organico. E' in corso un'analisi approfondita per strutturare un processo di raccolta per il prossimo anno.</p>
2-8	Lavoratori che sono non dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone <ul style="list-style-type: none"> - Selezione e gestione delle risorse umane ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
Governance			
2-9	Struttura e composizione della governance	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - La Corporate governance ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 	<p>I membri del CdA di FS SpA non hanno assunto incarichi in altre società del Gruppo nel corso del 2023. Il numero complessivo degli altri incarichi</p>

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
		- Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	sociali e impegni di diversa natura ricoperti dai membri del CdA di FS SpA, nel corso del 2023, all'esterno del Gruppo è pari a 57, di cui 17 con natura di rapporto societario in società di capitali e i restanti principalmente riferiti a incarichi/impegni in università, enti accademici, studi professionali, associazioni rappresentative di categoria, enti non profit, pubblica amministrazione ed enti territoriali. Non si riscontra la presenza di soci o gruppi di soci di minoranza.
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità - La Corporate governance ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA 	
2-11	Presidente del massimo organo di governo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA 	
2-12	Ruolo del più alto organo di governo nella supervisione della gestione degli impatti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Materialità e stakeholder management ✓ Trasparenza e responsabilità - La Corporate governance 	<p>Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario; - sistema di controllo interno e di gestione dei rischi; - sostenibilità per profili connessi all'esercizio dell'attività di FS e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli stakeholder. <p>Il Consiglio di Amministrazione di FS, riguardo al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, si è riservato, tra l'altro, le seguenti competenze che esplica previo parere del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sulla base delle proposte formulate dal presidente e dall'Amministratore Delegato, esame e definizione delle linee di indirizzo del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, in modo che i principali rischi afferenti alla Società risultino correttamente identificati, nonché adeguatamente misurati, gestiti e monitorati; determinazione del grado di compatibilità dei predetti rischi con una gestione dell'impresa coerente con gli obiettivi strategici individuati e fissazione dei limiti di rischio finanziario della Società; - approvazione, con cadenza almeno annuale, del piano di Audit della Società predisposto dal Responsabile della Funzione di Internal Audit, sentito il Collegio Sindacale. <p>Con particolare riferimento al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità, nel coadiuvare il Consiglio di Amministrazione, in particolare:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) esprime pareri e/o formula proposte sul sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, costituito dall'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative finalizzate ad una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, al fine di contribuire al successo sostenibile della Società; b) esprime pareri su specifici aspetti inerenti alla identificazione dei principali rischi aziendali e supporta le valutazioni e le decisioni dell'organo di amministrazione relative alla gestione di rischi derivanti da fatti pregiudizievoli di cui quest'ultimo sia venuto a conoscenza; c) esprime pareri preventivi i) sulla nomina e revoca del responsabile della funzione di Internal Audit, ii) sulla definizione della sua

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
			<p>remunerazione, coerentemente con le politiche aziendali (comprese, con riferimento all'eventuale componente variabile della remunerazione, l'assegnazione degli obiettivi annuali di performance e la relativa consuntivazione), iii) sulla verifica che lo stesso sia dotato di risorse adeguate all'espletamento dei propri compiti;</p> <p>d) esprime parere preventivo sull'approvazione, con cadenza almeno annuale, del piano di lavoro predisposto dal responsabile della funzione di Internal Audit;</p> <p>e) esamina le relazioni periodiche e quelle di particolare rilevanza predisposte dalla funzione di Internal Audit;</p> <p>f) monitora l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza della funzione di Internal Audit, di concerto con il Presidente del Consiglio di Amministrazione (che cura il raccordo tra la predetta funzione e il medesimo Consiglio di Amministrazione, a cui la funzione riferisce);</p> <p>g) può affidare alla funzione di internal audit lo svolgimento di verifiche su specifiche aree operative, dandone contestuale comunicazione al Presidente del Collegio Sindacale;</p> <p>h) esprime pareri nelle decisioni sull'attribuzione delle funzioni di vigilanza ex art. 6, comma 1, lett. b) del Decreto Legislativo n. 231/2001 e svolge incontri periodici con il Presidente dell'Organismo di Vigilanza in relazione agli adempimenti del D.Lgs. 231/2001;</p> <p>i) esprime proposte per l'eventuale adozione di misure per garantire l'efficacia e l'imparzialità di giudizio delle altre funzioni aziendali coinvolte nei controlli (quali le funzioni di risk management e di presidio del rischio legale e di non conformità), verificando che siano dotate di adeguate professionalità e risorse;</p> <p>j) esprime pareri preventivi in occasione di modifiche significative alle regole, procedure e strutture organizzative che costituiscono il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;</p> <p>k) formula proposte sul coordinamento e sui flussi informativi tra i diversi soggetti coinvolti nel sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, al fine di massimizzare l'efficienza del sistema stesso, ridurre le duplicazioni di attività e garantire un efficace svolgimento dei controlli;</p> <p>l) monitora, con il supporto delle competenti strutture aziendali, le attività di recepimento delle novità normative nelle procedure interne della Società;</p> <p>m) monitora, con il supporto delle competenti strutture aziendali, il tempestivo recepimento delle procedure emanate dalla Capogruppo da parte delle società controllate.</p>
2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	✓ Trasparenza e responsabilità - La Corporate governance	
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità		Il Consiglio di Amministrazione approva il Rapporto di Sostenibilità.
2-15	Conflitti di interesse	✓ Trasparenza e responsabilità - La Corporate governance	<p>In relazione alla materia degli interessi degli Amministratori, vengono in rilievo le previsioni di cui all'art. 2391 del codice civile e di cui all'art. 2390 codice civile e quanto al riguardo disciplinato nel Regolamento del CdA di FS approvato nella seduta del 6 ottobre 2021. Quest'ultimo in particolare prevede che:</p> <p>- i Consiglieri che, ai sensi dell'art. 2391 codice civile, abbiano un interesse per conto proprio o di terzi in una operazione sottoposta all'esame del Consiglio devono informare tempestivamente ed esaurientemente il Consiglio medesimo sull'esistenza di tale interesse e sulle relative</p>

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
			<p>circostanze. Gli stessi Consiglieri si asterranno dalle relative deliberazioni, e anche dal partecipare alla discussione, quando ricorrano particolari esigenze rimesse alla valutazione e decisione degli interessati.</p> <p>- i Consiglieri, in sede di accettazione della candidatura e della carica e successivamente su base annuale, rilasciano una dichiarazione anche in relazione al disposto di cui all'art. 2390 codice civile in materia di divieto di concorrenza per gli amministratori. L'applicazione della norma di legge citata oltre che alle attività di Ferrovie dello Stato SpA, è riferita anche alle attività nei settori del trasporto ferroviario e su gomma delle società del Gruppo di cui Ferrovie dello Stato SpA è la holding.</p> <p>Inoltre, i componenti degli Organi Sociali di tutte le società del Gruppo sono tenuti a ispirarsi ai valori e ai contenuti del Codice Etico del Gruppo FS.</p>
2-16	Comunicazione delle criticità		<p>Il reporting al più alto organo di governo delle eventuali criticità è assicurato dal Chief Audit Officer. Questi riferisce periodicamente sullo stato di avanzamento delle attività operative svolte dalla funzione e – qualora riscontrati – indica anche i principali rilievi rispetto ai quali è necessaria un'attenzione immediata. Il Chief Audit Officer informa senza ritardi e contestualmente il Presidente del CdA di FS SpA, l'AD di FS SpA, il Presidente del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità di FS SpA e il Presidente del Collegio Sindacale di FS SpA e, per gli aspetti afferenti alla Capogruppo, il Presidente dell'OdV di FS SpA, di gravi rilievi nel sistema di prevenzione delle irregolarità e atti fraudolenti.</p> <p>Il reporting al più alto organo di governo è svolto anche dall'OdV ex D.lgs. 231/2001 e dal Comitato Etico e Segnalazioni di FS SpA.</p> <p>Analoghi flussi informativi sono curati dai responsabili delle funzioni internal audit delle società controllate nei confronti dei vertici e degli organismi di controllo e vigilanza nell'ambito delle società di appartenenza, nonché dagli OdV ex D.lgs. 231/2001 e dai Comitati Etici e Segnalazioni nei confronti del più alto organo di governo delle rispettive società.</p> <p>Inoltre, le funzioni di internal audit mantengono flussi informativi con le principali strutture aziendali coinvolte nel SCIGR¹, in coerenza con il quadro normativo interno e a supporto delle valutazioni di competenza di ciascuna struttura.</p> <p>Il vertice delle società controllate di primo livello è tenuto a comunicare al Presidente e all'AD di FS SpA² gli esiti delle verifiche svolte dalle funzioni internal audit da cui siano emersi atti, fatti, omissioni, o altre circostanze gravi, che possano configurare la violazione di una norma o di un regolamento da parte di soggetti apicali delle società medesime o loro controllate (componenti dell'Organo amministrativo; dell'Organo di controllo e Organismo di Vigilanza).</p> <p>nota1) Quali ad esempio Risorse Umane e Organizzazione, Risk Management, il Dirigente Preposto e il Legale.</p> <p>nota2) Dandone informativa al responsabile della funzione Internal Audit e al Comitato Audit, ove esistente, della società controllata.</p> <p>Nello svolgimento delle attività di audit concluse nel 2023, la funzione Audit ha riscontrato 46 rilievi a fronte dei quali il competente management ha individuato i piani di azione migliorativi, indicanti il/i soggetto/i responsabile/i della loro realizzazione e i tempi previsti per portarle a compimento. I rilievi emersi e lo stato di attuazione dei correlati piani di azione sono oggetto di informativa da parte della</p>

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
			<p>funzione Audit di FS SpA nelle relazioni periodiche da quest'ultima redatte per il più alto organo di governo.</p> <p>I rilievi di audit esprimono una valutazione sull'effettivo stato del disegno e dell'operatività del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCI GR)¹, sono valutati in relazione agli effetti reali o potenziali che si determinano e sono classificati in relazione al grado di rilevanza dell'impatto sul SCI GR.</p> <p>Rispetto ai rilievi emersi, al 31 dicembre 2023 sono state completate circa l'82% delle azioni migliorative individuate.</p> <p>L'Organismo di Vigilanza di FS SpA, nelle proprie relazioni periodiche redatte per il più alto organo di governo, rendiconta in merito alle risultanze delle attività di verifica svolte su processi esposti a rischi di reato ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 tramite il supporto operativo della funzione Audit.</p> <p>nota1) Il SCI GR è l'insieme di strumenti, strutture organizzative, norme e regole aziendali volte a consentire una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal CdA, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, così come attraverso la strutturazione di adeguati flussi informativi volti a garantire la circolazione delle informazioni.</p>
2-17	Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - La Corporate governance ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 <ul style="list-style-type: none"> - Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA 	
2-18	Valutazione delle performance del massimo organo di governo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - La Corporate governance 	
2-19	Politiche retributive	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone <ul style="list-style-type: none"> - Selezione e gestione delle risorse umane ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 <ul style="list-style-type: none"> - Relazione sul governo societario e sugli assetti societari- Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Remunerazione degli Amministratori 	Gli emolumenti dei membri degli organi di amministrazione delle società del Gruppo sono definiti secondo logiche di equità e coerenza interna, tenuto conto della complessità e della strategicità del business aziendale, avendo come riferimento quanto definito per i componenti del board di FS SpA.
2-20	Processo per determinare la remunerazione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone <ul style="list-style-type: none"> - Selezione e gestione delle risorse umane ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 <ul style="list-style-type: none"> - Relazione sul governo societario e sugli assetti societari- Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Remunerazione degli Amministratori 	A oggi non esiste nessun meccanismo di coinvolgimento degli stakeholder in merito alle politiche retributive.
2-21	Tasso della retribuzione totale annua	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - La Corporate governance 	<p>Il rapporto tra il compenso annuo dell'individuo più pagato e la mediana degli stipendi annui di tutti i dipendenti è pari a 19,17.</p> <p>Non si registra un incremento dello stipendio dell'individuo più pagato rispetto all'anno precedente.</p>
Strategie, politiche e pratiche			
2-22	Dichiarazione di alta dirigenza	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lettera agli stakeholder ✓ Il Gruppo FS per la mobilità sostenibile <ul style="list-style-type: none"> - Il piano industriale ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - La Corporate governance ✓ Materialità e stakeholder management ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati <ul style="list-style-type: none"> - La dimensione del viaggio - Vicini alle persone - Logistica integrata 	

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
2-23	Politiche e impegni	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili resilienti e integrati <ul style="list-style-type: none"> - Infrastrutture sostenibili ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - La Corporate governance - Business integrity ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura <ul style="list-style-type: none"> - I nostri fornitori 	<p>Nella valutazione e gestione dei rischi economici, ambientali e sociali il Gruppo adotta un approccio basato sul principio precauzionale.</p> <p>https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/governance/il-codice-etico-.html</p>
2-24	Implementazione di politiche e impegni	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - La Corporate governance - La Governance della sostenibilità - Business integrity ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone ✓ Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura ✓ Infrastrutture sostenibili 	
2-25	Processi per rimediare agli impatti negativi	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Il Gruppo FS per la mobilità sostenibile ✓ Trasparenza e responsabilità ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone ✓ Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio ✓ Direzione Net Zero ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura ✓ Infrastrutture sostenibili ✓ Tutela ambientale ed economia circolare ✓ Allegato - Schede societarie 	
2-26	Meccanismi per avere suggerimenti e consulenze su questioni etiche	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità <ul style="list-style-type: none"> - Business integrity 	<p>Nel Codice Etico del Gruppo, aggiornato a febbraio 2018, è prevista la possibilità di segnalare al Comitato Etico della società di appartenenza notizie di fatti che in buona fede si ritengono potenzialmente illeciti, irregolari o comunque contrari al Codice Etico.</p> <p>È assicurata la tutela della riservatezza dell'identità del segnalante e dei segnalati, nonché dell'onorabilità di questi ultimi. Inoltre, il Gruppo si impegna ad applicare una politica di tolleranza zero contro le ritorsioni nei confronti di chi effettui una segnalazione.</p> <p>FS SpA ha adottato la <i>Procedura per la Gestione delle Segnalazioni</i>, aggiornata nel 2023 in conformità al D.Lgs. 10 marzo 2023 n. 24 di attuazione della direttiva (UE) 2019/1937. La Procedura disciplina, a livello di Gruppo, la ricezione, l'analisi e il trattamento delle segnalazioni (anche anonime), inviate da persone del Gruppo FS o terzi, su fatti che possano integrare: i) violazioni del Codice Etico e/o Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o della Policy Anti-Corruption e del Modello di Gestione Anti-Corruption e/o delle normative interne aziendali in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS; ii) illeciti amministrativi, contabili, civili o penali; iii) condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. n. 231/01; iv) violazioni del diritto dell'Unione Europea e ulteriori condotte illecite ai sensi del D.lgs. n. 24/2023.</p> <p>Le segnalazioni possono essere inviate, anche in forma anonima, al Comitato Etico e Segnalazioni di FS SpA e/o all'Organismo di Vigilanza ex D.lgs. n. 231/2001 di FS SpA attraverso i seguenti canali di trasmissione: i) piattaforma informatica, 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; ii) posta ordinaria; iii) posta elettronica; iv) verbalmente, mediante dichiarazione rilasciata dal segnalante, in apposita audizione, al Comitato Etico e Segnalazioni</p>

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
			<p>/all'Organismo di Vigilanza di FS SpA, riportata a verbale e sottoscritta dal segnalante. I canali di trasmissione, ivi incluso l'accesso alla piattaforma informatica, sono pubblicati sul sito internet e nella intranet aziendale nella sezione dedicata alla <i>Gestione delle segnalazioni – whistleblowing</i> (sul sito internet all'interno della pagina <i>Etica, compliance e integrità</i>).</p> <p>La Procedura per la Gestione delle Segnalazioni prevede le seguenti forme di tutela del segnalante, in particolare: (i) viene garantita la riservatezza dell'identità del segnalante a partire dalla ricezione della segnalazione; (ii) è vietata (e sanzionata per quanto consentito dai propri poteri e facoltà) ogni forma diretta o indiretta di provvedimenti e comportamenti ritorsivi o discriminatori adottati nei confronti del segnalante in conseguenza della segnalazione, inclusi quelli omissivi, anche tentati o minacciati, nonché quelli rivolti a terzi connessi al segnalante, quali parenti, colleghi, soggetti giuridici di cui i segnalanti sono proprietari o per cui lavorano, che operano in un contesto lavorativo collegato al Gruppo FS.</p> <p>Le tutele sopra descritte sono garantite ai segnalanti anche nel caso in cui la segnalazione non si sia poi rivelata fondata, salvo il caso di segnalazione effettuata con dolo o colpa grave, oltre che al personale che ha collaborato alle attività di accertamento sui fatti segnalati. Per assicurare che non siano poste in essere ritorsioni nei confronti del segnalante anche a distanza di tempo dalla segnalazione, per i dipendenti del Gruppo FS Italiane viene attivato da parte del Comitato Etico e Segnalazioni/OdV un monitoraggio della situazione lavorativa del segnalante per un periodo di due anni dalla data della segnalazione.</p> <p>La Società tutela i diritti delle persone coinvolte, innanzitutto assicurando, per garantire l'appropriata riservatezza, che ogni comunicazione relativa alla loro identità segua rigorosamente il criterio "need to know".</p> <p>Alla ricezione di una comunicazione attraverso i canali dedicati, il Comitato Etico e Segnalazioni e/o l'OdV, a valle della verifica preliminare, avviano, ove ne ricorrano i presupposti, le relative attività istruttorie, avvalendosi della funzione Audit.</p> <p>Le segnalazioni concernenti una o più società del Gruppo sono trasmesse ai competenti organi della società interessata per i relativi accertamenti.</p> <p>Nel corso del 2023 il Comitato Etico e Segnalazioni di FS SpA ha ricevuto e gestito n. 43 segnalazioni, tutte relative a società controllate, di cui n. 28 risultano chiuse/archivate. Inoltre, nello stesso periodo il Comitato Etico e Segnalazioni ha chiuso/archiviato n. 24 segnalazioni ricevute in periodi precedenti al 2023, anch'esse relative alle controllate.</p> <p>Nel corso del 2023 l'Organismo di Vigilanza di FS SpA ha ricevuto e gestito n. 18 segnalazioni, di cui n. 1 riguardante FS SpA e le restanti n. 17 società controllate, che risultano chiuse/archivate. Inoltre, nello stesso periodo l'OdV ha chiuso n. 1 segnalazione ricevuta in periodi precedenti al 2023 riguardate FS SpA.</p> <p>Con riferimento alle società controllate, nel 2023 sono state ricevute complessivamente n. 480 segnalazioni; di queste n. 240 sono state chiuse/archivate nel 2023. Inoltre, nel 2023 le società controllate hanno chiuso/archiviato n. 295 segnalazioni ricevute in periodi precedenti al 2023.</p>
2-27	Conformità a leggi e a regolamenti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 <ul style="list-style-type: none"> - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) - Altre informazioni 	<p>Nel corso del 2023 non sono state registrate sanzioni significative (amministrative e/o monetarie) per mancato rispetto di regolamenti e leggi in materia ambientale.</p> <p>Nel corso del 2023, le tipologie di contenzioso maggiormente rilevanti, a livello di potenziali oneri</p>

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
			economici, per le principali società del Gruppo sono state quelle relative a: <ul style="list-style-type: none"> - Richieste di inquadramento in mansioni superiori; - Richieste di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato nei confronti delle società per violazione della disciplina vigente in materia di divieto di interposizione di manodopera; - Obbligo solidale; - Contratti di arruolamento nel settore marittimo: conversione contratti di lavoro a termine e/o a viaggio in rapporti di lavoro a tempo indeterminato; - Amianto; - Contenzioso in materia di retribuzione relativa alle giornate feriali; - Contenzioso in materia di <i>Contratti di Apprendistato</i>; - Contenzioso in materia di <i>Riposi ex Regolamento CE 561/2006</i>; - Contenzioso in materia di <i>Risarcimento danni</i>.
2-28	Adesione ad associazioni	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Materialità e stakeholder management ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - Sustainable procurement 	
Stakeholder engagement			
2-29	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Materialità e stakeholder management ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati - La dimensione del viaggio - Vicini alle persone - Logistica integrata 	
2-30	Accordi di contrattazione collettiva	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone - Selezione e gestione delle risorse umane 	
GRI 3: Temi materiali			
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Appendice – Nota metodologica 	
3-2	Elenco dei temi materiali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Appendice – Nota metodologica 	Gli eventuali re-statement e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.
3-3	Gestione dei temi materiali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Appendice – Nota metodologica ✓ Il Gruppo FS per la mobilità sostenibile ✓ Trasparenza e responsabilità ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati ✓ Sicurezza dei viaggiatori e delle persone ✓ Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone ✓ Direzione Net Zero ✓ Tutela ambientale ed economia circolare ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura ✓ Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio ✓ Appendice - GRI content index ✓ Allegato - Schede societarie 	Nella valutazione e gestione dei rischi economici, ambientali e sociali il Gruppo adotta un approccio basato sul principio precauzionale.
GRI 200: Economico			
GRI 201: Performance economiche			
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Materialità e stakeholder management ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
201-2	Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Gestione integrata dei rischi e delle opportunità ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Fattori di rischio 	
201-3	Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone - Selezione e gestione delle risorse umane ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Note esplicative al Bilancio consolidato - Tfr e altri benefici ai dipendenti 	
201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
GRI 203: Impatti economici indiretti			
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Il Gruppo FS per la mobilità sostenibile - Il PNRR e lo sviluppo della mobilità del Paese ✓ Infrastrutture sostenibili ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
203-2	Impatti economici indiretti significativi	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Il Gruppo FS per la mobilità sostenibile - Il PNRR e lo sviluppo della mobilità del Paese ✓ Infrastrutture sostenibili 	
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento			
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - I nostri fornitori ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
GRI 205: Anticorruzione			
205-1	Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità - Business integrity 	
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità - Business integrity ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità - Business integrity ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
GRI 206: Comportamento anticoncorrenziale			
206-1	Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) - Altre informazioni 	<p>Tutti i dipendenti e gli amministratori delle società del Gruppo, nell'espletamento della propria attività professionale, rispettano rigorosamente i limiti imposti dalla normativa antitrust e osservano con attenzione le prescrizioni previste dal Manuale di Compliance Antitrust e dal Codice di Condotta Antitrust, un vademecum operativo che raccoglie, in forma sintetica, per esigenze di consultazione rapida e tempestiva, le principali regole di comportamento da adottare qualora si ravvisi o si debba affrontare una delle seguenti circostanze: (i) possibile iniziativa in violazione della normativa antitrust; (ii) attività ispettive condotte da un'autorità di tutela della concorrenza; (iii) gestione di una procedura ad evidenza pubblica nel ruolo di stazione appaltante.</p> <p>Nel 2023, le azioni legali riferite a concorrenza sleale e altro che hanno interessato FS SpA sono le seguenti: n. 1 giudizio per abuso di dipendenza economica - atto di citazione notificato in data 22.10.2015 - definito con sentenza favorevole in primo grado; n. 1 Ricorso in appello avanti al Consiglio di Stato notificato da Arriva, Ferrotramviaria e CO.TRA.P, per l'annullamento della sentenza del TAR Lazio n. 6417 del 31 maggio 2017 con cui è stata confermata la legittimità del trasferimento a FS della partecipazione del MIT in FSE. A seguito della pronuncia della Corte di Giustizia UE sulle questioni pregiudiziali con sentenza del 19 dicembre 2019 il giudizio di appello, sospeso in attesa della predetta pronuncia, è stato riassunto ed è ad oggi pendente; e n.1 Ricorso per l'annullamento del provvedimento AGCM n. 27878 del 31.7.2019 reso all'esito del procedimento A/519 - Affidamento diretto del servizio TPL ferroviario nel Veneto in materia di abuso di posizione dominante. Sentenza favorevole alle FS del TAR e ricorso al Consiglio di Stato dell'AGCM.</p>
GRI 207: Imposte			
207-1	Approccio alla fiscalità	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità - Business integrity 	
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità - Business integrity 	
207-3	Materialità e stakeholder management e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità - Business integrity 	
207-4	Rendicontazione Paese per Paese	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
GRI 300: Ambientale			
GRI 301: Materiali			

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - Gestione e controllo dei cantieri ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
301-2	Materiali utilizzati che provengono da riciclo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - Gestione e controllo dei cantieri ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
GRI 302: Energia			
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - I consumi energetici ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Allegato - Schede societarie 	
302-2	Energia consumata all'esterno dell'organizzazione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
302-3	Intensità energetica	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - I consumi energetici ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
302-4	Riduzione del consumo di energia	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - I consumi energetici ✓ Allegato - Schede societarie 	
302-5	Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - Le iniziative per la lotta al cambiamento climatico ✓ Allegato - Schede societarie 	
GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)			
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione delle risorse idriche ✓ Allegato - Schede societarie ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione delle risorse idriche ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
303-3	Prelievo idrico	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione delle risorse idriche ✓ Allegato - Schede societarie ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
303-4	Scarico di acqua	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
303-5	Consumo di acqua	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
GRI 304: Biodiversità			
304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati - Le infrastrutture sostenibili 	
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati - Le infrastrutture sostenibili 	
304-3	Habitat protetti o ripristinati	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati - Le infrastrutture sostenibili 	
304-4	Specie elencate nella <i>Red List</i> dell'IUCN e negli elenchi nazionali che trovano il proprio habitat nelle aree di attività dell'organizzazione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati - Le infrastrutture sostenibili 	
GRI 305: Emissioni			
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - Emissioni ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Allegato - Schede societarie 	
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - Emissioni ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Allegato - Schede societarie 	

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - Emissioni ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Allegato - Schede societarie 	
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - Emissioni ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
305-5	Riduzione delle emissioni di GHG	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzione Net Zero - Le iniziative per la lotta al cambiamento climatico ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Allegato - Schede societarie 	
305-6	Emissioni di sostanze dannose per ozono		Il Gruppo FS non utilizza sostanze ozono lesive, definite dal MASE – Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica.
305-7	Ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione delle emissioni in atmosfera e da agenti fisici ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
GRI 306: Rifiuti (2020)			
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione dei rifiuti ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione dei rifiuti ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
306-3	Rifiuti prodotti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione dei rifiuti ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Allegato - Schede societarie 	
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione dei rifiuti ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Allegato - Schede societarie 	
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutela ambientale ed economia circolare - Gestione dei rifiuti ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Allegato - Schede societarie 	
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori			
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - Sustainable procurement ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
308-2	Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - Sustainable procurement 	
GRI 400: Sociale			
GRI 401: Occupazione			
401-1	Nuove assunzioni e turnover	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone - Selezione e gestione delle risorse umane ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	<p>Per il calcolo del tasso di turnover è stata utilizzata la seguente formula: $[(\text{entrate} + \text{uscite}) / \text{consistenze medie}] * 100.$ Per quanto concerne il tasso di turnover del personale per fasce di età, è stata utilizzata una rappresentazione maggiormente dettagliata, rispetto alla richiesta dello standard, in quanto ritenuta più significativa.</p> <p>Alcune informazioni richieste dallo standard non includono tutte le Società del Gruppo per mancanza di dati necessari. Di seguito si riportano le società incluse nel perimetro: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Sita-Nord, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, FSTechnology, FS Security, Cremonesi Workshop, FS International e FSE. Il totale delle consistenze del perimetro di analisi è pari a 70.626, circa il 76,4% del totale dell’organico. E’ in corso un’analisi approfondita per strutturare un processo di raccolta per il prossimo anno.</p>
401-2	Benefit previsti per i lavoratori a tempo pieno, ma non per i dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone - Selezione e gestione delle risorse umane 	La forma contrattuale più diffusa è quella a tempo indeterminato (96,8% del totale organico). Circa l’11% sono contratti di apprendistato e circa l’1% dei contratti a tempo indeterminato sono part-time. Non

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
	part-time o con contratto a tempo determinato		esistono differenze di trattamento (benefit) tra lavoratori part-time a termine e full-time.
401-3	Congedo parentale	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone - Relazioni Industriali 	<p>Tutti i dipendenti sono rientrati al termine del congedo parentale a eccezione di 46 casi, nei quali i dipendenti sono cessati dal servizio al termine o nel periodo immediatamente successivo alla fruizione del congedo parentale (41 per uscite volontarie, 3 per licenziamento e 2 per decesso).</p> <p>Con riferimento ai congedi parentali fruiti nel 2022 il 98,5% dei dipendenti risulta ancora in servizio dopo 12 mesi dopo il rientro.</p>
GRI 402: Relazioni industriali			
402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone - Relazioni Industriali 	
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)			
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità - Business integrity ✓ Allegato - Schede societarie 	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Allegato - Schede societarie 	<p>I datori di lavoro, individuati all'interno di ciascuna società del Gruppo, sono responsabili della redazione del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) ai sensi del D.Lgs. 81/08; il documento, che contiene la valutazione di tutti i rischi e le misure necessarie da mettere in atto per ridurli al minimo, rappresenta l'elemento cardine dei sistemi di gestione della sicurezza sul lavoro implementati dalle società del Gruppo. Attraverso tali sistemi, le società mettono a disposizione dei lavoratori gli strumenti necessari per segnalare e gestire le eventuali situazioni di pericolo, nonché definire, in presenza di incidenti, le azioni correttive da porre in essere per il miglioramento continuo del sistema stesso.</p> <p>Il tasso di assenteismo è pari al 8,0%, rispetto al 9,3% dello scorso anno, il decremento è stato determinato principalmente dalla diminuzione delle ore di assenza per malattia.</p>
403-3	Servizi di medicina del lavoro	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone - Salute e sicurezza ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	<p>Nel Gruppo vigono accordi formali con le Organizzazioni sindacali in materia di salute e sicurezza che intendono promuovere interventi tesi a favorire lo sviluppo della cultura della sicurezza e della prevenzione tra i lavoratori, attraverso il tempestivo aggiornamento della formazione dei dipendenti anche per effetto dell'introduzione di nuove apparecchiature o nuove tecnologie.</p>
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone - Salute e sicurezza 	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone - Salute e sicurezza 	<p>1) Conclusa la campagna di prevenzione secondaria dedicata alle colleghe del Gruppo FS delle città di Bari, Cagliari, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Salerno. In 8 giornate offerti controlli mammografici gratuiti per la promozione della diagnosi precoce del tumore al seno. Svolte le altre 5 tappe rimanenti in 7 giornate nel 2023: 462 prestazioni mammografiche ed ecografiche erogate.</p> <p>2) Realizzati 17 webinar seminariali tenuti da nutrizionisti, psicologi della nutrizione e psicoterapeuti dedicati alla promozione dei corretti stili alimentari, la prevenzione dei disturbi dell'alimentazione, le sane abitudini legate al sonno e la prevenzione delle dipendenze (fumo, tecnologie, relazioni tossiche). Gli appuntamenti hanno totalizzato 6154 iscritti provenienti da tutte le società del Gruppo.</p>
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - Sustainable procurement 	

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
	salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	- Gestione e controllo dei cantieri	
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance	
403-9	Infortunati sul lavoro	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusioni, valorizzazione e sviluppo delle persone - Salute e sicurezza ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Altre informazioni 	<p>I datori di lavoro, individuati all'interno di ciascuna società del Gruppo, sono responsabili della redazione del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) ai sensi del D.Lgs. 81/08; il documento, che contiene la valutazione di tutti i rischi e le misure necessarie da mettere in atto per ridurli al minimo, rappresenta l'elemento cardine dei sistemi di gestione della sicurezza sul lavoro implementati dalle società del Gruppo. Attraverso tali sistemi, le società mettono a disposizione dei lavoratori gli strumenti necessari per segnalare e gestire le eventuali situazioni di pericolo, nonché definire, in presenza di incidenti, le azioni correttive da porre in essere per il miglioramento continuo del sistema stesso.</p> <p>Per quanto concerne gli infortuni relativi ai lavoratori non dipendenti le cui attività e/o luogo di lavoro sono sotto il controllo dell'organizzazione, i dati non includono tutte le ditte appaltatrici del Gruppo, ma riguardano gli appalti civili e tecnologici nei quali Italferr è coinvolta come Direzione Lavori e/o Coordinatore in fase di Esecuzione Lavori, nonché 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 gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori, sia per la sicurezza.</p> <p>Per le altre informazioni richieste dallo standard, ad oggi non disponibili per mancanza di dati necessari, è in corso un'analisi approfondita per strutturare un processo di raccolta per il prossimo anno.</p>
403-10	Malattie professionali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusioni, valorizzazione e sviluppo delle persone - Salute e sicurezza 	
GRI 404: Formazione e istruzione			
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusioni, valorizzazione e sviluppo delle persone - Promozione, formazione e sviluppo delle competenze ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	<p>I dati relativi alla formazione annua effettuata sono espressi in giornate/uomo (pari a una media di 7,60 ore al giorno).</p> <p>Alcune informazioni richieste dallo standard non includono tutte le Società del Gruppo per mancanza di dati necessari. Di seguito si riportano le società incluse nel perimetro: FS, RFI, Trenitalia, Busitalia - Sita Nord, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, FSTechnology, FS international e FS Security, Anas, Blu Jet, Busitalia Campania, Busitalia Rail Service, Busitalia Veneto, Cremonesi Workshop, Fercredit, Ferrovie Sud Est e Sa, Grandi Stazioni Rail, Infrarail, Italcertifer, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Shunt&Terminal, FS Park e Terminali Italia.</p>
404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusioni, valorizzazione e sviluppo delle persone - Selezione e gestione delle risorse umane - Promozione, formazione e sviluppo delle competenze 	
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusioni, valorizzazione e sviluppo delle persone - Promozione, formazione e sviluppo delle competenze ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	<p>Le informazioni richieste dallo standard non includono tutte le Società del Gruppo per mancanza di dati necessari. Di seguito si riportano le società incluse nel perimetro: FS, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, FS Sistemi Urbani, Busitalia - Sita Nord, Ferrovie del Sud Est, FS International, FS Security e FSTechnology.</p>
GRI 405: Diversità e pari opportunità			
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasparenza e responsabilità ✓ La Corporate governance ✓ Inclusioni, valorizzazione e sviluppo delle persone 	<p>Il Gruppo è in linea con la normativa vigente con riferimento al tema delle categorie protette.</p>

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
		<ul style="list-style-type: none"> - Selezione e gestione delle risorse umane - Welfare e Diversity & Inclusion ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Relazione sul governo societario e sugli assetti societari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Composizione e nomina 	Per quanto concerne la distribuzione del personale per fasce di età, è stata utilizzata una rappresentazione maggiormente dettagliata, rispetto alla richiesta dello standard, in quanto ritenuta più significativa.
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inclusion, valorizzazione e sviluppo delle persone - Selezione e gestione delle risorse umane ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	
GRI 406: Non discriminazione			
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate		Nel 2023 non è stato registrato alcun episodio di discriminazione.
GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva			
407-1	Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio		Nel Gruppo FS Italiane non esistono rischi per la libertà di associazione e contrattazione collettiva. Il sistema di relazioni industriali del Gruppo FS Italiane prevede modalità e tempi dell'interlocazione sindacale in un sistema articolato di informazione e contrattazione ai vari livelli, nazionale e territoriale, con i soggetti sindacali titolari (Segreterie Nazionali/Segreterie territoriali/Rsu/Rsa). Il Gruppo FS Italiane, inoltre, applica integralmente gli accordi interconfederali, incluso quello sulla rappresentatività sindacale. Tutti i contratti del Gruppo prevedono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività in cui la libertà di associazione e contrattazione collettiva sia esposta a rischi significativi.
GRI 408: Lavoro minorile			
408-1	Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile		Tutti i contratti del Gruppo prevedono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività con significativo rischio di ricorso al lavoro minorile.
GRI 409: Lavoro forzato			
409-1	Attività e fornitori con elevato rischio di casi di lavoro forzato o obbligato		Tutti i contratti del Gruppo includono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività con significativo rischio di impiego di lavoro forzato.
GRI 410: Pratiche di sicurezza			
410-1	Personale addetto alla sicurezza formato sulle politiche o procedure riguardanti i diritti umani		<p>Non viene erogata formazione specifica in tema di diritti umani. Le eventuali iniziative potrebbero rientrare nelle attività formative dedicate al tema della prevenzione a favore della salute dei dipendenti e quindi riconducibili alla formazione in tema di sicurezza Lavoro.</p> <p>Il Gruppo ha, inoltre, aderito al network del Global Compact (GC) dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nel Codice Etico (che guida il Gruppo nei rapporti con tutti gli stakeholder), nel modello 231, nell'Anti Bribery&Corruption management system e nelle <i>Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione</i>.</p> <p>In particolare, in ambito diritti umani, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Il 16 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la Politica di Sostenibilità del Gruppo, ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) e ai principi del UN Global Compact.</p>
GRI 411: Diritti delle popolazioni indigene			

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
411-1	Episodi di violazione dei diritti dei popoli indigeni		<p>Non sono state commesse violazioni dei diritti di popolazioni indigene.</p> <p>Il Gruppo ha, inoltre, aderito al network del Global Compact (GC) dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nel Codice Etico (che guida il Gruppo nei rapporti con tutti gli stakeholder), nel modello 231, nell'Anti Bribery&Corruption management system e nelle <i>Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione</i>.</p> <p>In particolare, in ambito diritti umani, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Il 16 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la Politica di Sostenibilità del Gruppo, ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) e ai principi del UN Global Compact.</p>
GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani			
412-1	Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto		Attualmente non è stato effettuato alcun assessment in merito al rispetto dei diritti umani.
412-2	Formazione dei dipendenti sulle politiche o le procedure sui diritti umani		<p>Non viene erogata formazione specifica in tema di diritti umani.</p> <p>Il Gruppo ha, inoltre, aderito al network del Global Compact (GC) dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nel Codice Etico (che guida il Gruppo nei rapporti con tutti gli stakeholder), nel modello 231, nell'Anti Bribery&Corruption management system e nelle <i>Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione</i>.</p> <p>In particolare, in ambito diritti umani, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Il 16 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la Politica di Sostenibilità del Gruppo, ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) e ai principi del UN Global Compact.</p>
412-3	Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani		<p>Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane effettua i propri acquisti in base alle Direttive Comunitarie, come recepite nel Codice degli Appalti, e alle proprie <i>Linee Guida per le Attività Negoziabili delle società del Gruppo</i>.</p> <p>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).</p> <p>Tra le clausole contrattuali standard inserite nei contratti, si richiede all'appaltatore di osservare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale con applicazione dei contratti collettivi del lavoro;

INDICATORI GRI		RIFERIMENTO	COMMENTI/RISPOSTA DIRETTA
			<ul style="list-style-type: none"> - gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro; - le norme contenute nel Codice Etico del Gruppo. <p>Al momento non sono stati formalizzati accordi e/o contratti che includano specifiche clausole in merito al rispetto dei diritti umani o che siano sottoposti a valutazione circa l'effettiva implementazione di politiche di salvaguardia dei diritti umani.</p> <p>Il Gruppo ha aderito al network del Global Compact (GC) dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione.</p> <p>Il 16 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la Politica di Sostenibilità del Gruppo, ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) e ai principi del UN Global Compact.</p>
GRI 413: Comunità locali			
413-1	Attività per prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Materialità e stakeholder management ✓ Infrastrutture sostenibili 	
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Infrastrutture sostenibili 	
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori			
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - Sustainable procurement ✓ Allegato - Tabelle indicatori di performance 	Si segnala che per tutti i contratti del Gruppo è prevista l'accettazione integrale del Codice Etico.
414-2	Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sostenibilità nella catena di fornitura - Sustainable procurement 	
GRI 415: Politica pubblica			
415-1	Contributi politici		<p>Il Gruppo non elargisce contributi, diretti o indiretti e sotto qualsiasi forma, a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche e sindacali, a loro esponenti e candidati, tranne quelli dovuti in base a normative specifiche.</p> <p>I rapporti con Partiti, Movimenti, Comitati e Organizzazioni politiche e sindacali sono intrattenuti esclusivamente dalle funzioni aziendali a ciò formalmente delegate (art. 5.5 del Codice Etico del Gruppo FS).</p>
GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti			
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Altre informazioni ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati - Promozione della sicurezza 	
416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Relazione finanziaria annuale 2023 - Altre informazioni ✓ Infrastrutture e trasporti sostenibili, resilienti e integrati - Promozione della sicurezza 	<p>Gli episodi si riferiscono alla infrastruttura nazionale gestita da RFI e non riguardano altri servizi del Gruppo.</p> <p>Per le altre informazioni richieste dallo standard, ad oggi non disponibili per mancanza di dati necessari, è in corso un'analisi approfondita per strutturare un processo di raccolta per il prossimo anno.</p>
GRI 418: Privacy dei clienti			
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti		In tema di privacy e perdita dati dei clienti, nel corso del 2023 sono stati valutati come "data breach" (violazione della privacy) 9 casi.

TABELLE DI RACCORDO SASB E WEF

Le tabelle seguenti riportano 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. Le tabelle riportano, ove presente, il riferimento all'indicatore del GRI con cui è stata coperta la disclosure o, in alternativa, una risposta diretta.

In particolare, sono rendicontati:

- i 15 principali indicatori richiesti dallo standard SASB (Sustainability Accounting Standards Board) in relazione al settore Rail transportation suddivisi tra Accounting Metrics e Activity Metrics;
- i 14 indicatori primari (“core”) definiti dall’International Business Council (IBC) del World Economic Forum nel report, denominato *Measuring Stakeholder Capitalism: Towards Common Metrics and Consistent Reporting of Sustainable Value Creation*, che stabiliscono metriche comuni condivise per misurare, rendicontare e comparare i livelli di sostenibilità, in altri termini l’efficacia delle proprie azioni nel perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile indicati dall’ONU (SDG), nel modello di business adottato per creare valore per gli stakeholder.

Tabella di raccordo con i principali indicatori del SASB in relazione al settore *Rail transportation*

TEMA	CODICE	INDICATORE	RIFERIMENTO
Accounting Metrics			
Emissioni dei gas a effetto serra	TR-RA-110a.1	Emissioni lorde globali di Scope 1	GRI 305-1
	TR-RA-110a.2	Discussione della strategia o del piano a lungo e a breve termine per gestire le emissioni dello Scope 1, obiettivi di riduzione delle emissioni e un'analisi delle prestazioni rispetto a tali obiettivi	GRI 2-25, 3-3
	TR-RA-110a.3	Totale del combustibile consumato, percentuale rinnovabile	GRI 302-1
Qualità dell'aria	TR-RA-120a.1	Le emissioni in aria dei seguenti inquinanti: (1) NOx (escluso N2O) e (2) particolato (PM10)	GRI 305-7
Salute e sicurezza dei dipendenti	TR-RA-320a.1	(1) Tasso totale di incidenti registrabili (TRIR), (2) tasso di mortalità e (3) tasso di frequenza dei mancati incidenti (NMFR)	GRI 403-9
Comportamento concorrenziale	TR-RA-520a.1	Importo totale delle perdite monetarie come risultato di procedimenti legali associati a norme di comportamento anticoncorrenziale	GRI 2-27
Gestione degli incidenti e della sicurezza	TR-RA-540a.1	Numero di incidenti e di infortuni	GRI 416-1, 416-2
	TR-RA-540a.2	(1) Numero totale di rilasci accidentali di materiale pericoloso (2) Numero totale di rilasci non accidentali di materiale pericoloso	GRI 306-3
	TR-RA-540a.3	Numero di violazioni segnalate dalla Federal Railroad Administration (FRA) o da ispezioni o audit statali	Non applicabile
	TR-RA-540a.4	Frequenza di ispezioni interne dell'integrità ferroviaria	GRI 416-1, 416-2
Activity Metrics			
Trasporto ferroviario - di Metriche attività	TR-RA-000.A	Numero di carichi di auto trasportate	Non disponibile: il Gruppo si impegna a rendicontarlo nel medio-lungo termine
	TR-RA-000.B	Numero di unità intermodali trasportate	Non disponibile: il Gruppo si impegna a rendicontarlo nel medio-lungo termine
	TR-RA-000.C	Chilometri di rete	RdS 2023 – <i>La dimensione del viaggio</i>
	TR-RA-000.D	Revenue ton miles (RTM)	RdS 2023 – <i>La dimensione del viaggio</i>
	TR-RA-000.E	Numero di dipendenti	GRI 2-7

Tabella di raccordo con gli indicatori del documento *Measuring Stakeholder Capitalism* del World Economic Forum

TEMA	INDICATORE CORE	RIFERIMENTO
Principles of Governance		
Visione di governo	Definizione della visione	GRI 2-12
Qualità dell'organo di governo	Composizione dell'organo di governo	GRI 2-9, 405-1
Stakeholder engagement	Questioni materiali che hanno un impatto sugli stakeholder	GRI 2-12, 2-29, 3-2
Comportamento etico	Anticorruzione	GRI 205-2, 205-3
	Consulenza in materia di comportamento etico e meccanismi di segnalazione	GRI 2-26
Supervisione dei rischi e delle opportunità	Integrazione dei rischi e delle opportunità nel processo di business	GRI 201-2
Planet		
Cambiamenti climatici	Emissioni dei gas a effetto serra (GHG)	GRI 305:1-4
	Implementazione del TCFD	Da maggio 2021 il Gruppo supporta il framework definito dalla Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Il Gruppo pubblica il GHG Report, ispirato anche ai principi del framework TCFD.
Perdita della natura	Uso del suolo e sensibilità ecologica	GRI 304-1
Disponibilità di acqua potabile	Consumo e prelievo d'acqua in aree soggette a stress idrico	GRI 303-3 Per tutti i progetti infrastrutturali del Gruppo è definita un'analisi di impatto ambientale su tutte le principali matrici ambientali, incluso, ove applicabile, l'assessment dello stress idrico.
People		
Dignità e uguaglianza	Diversità e inclusione	GRI 405-1
	Parità di retribuzione	GRI 405-2
	Livello salariale	GRI 2-21, 405-2 Il Gruppo applica i CCNL di settore nella definizione del minimo salariale. Relazione finanziaria annuale 2023 (par. <i>Relazione sul governo societario e sugli assetti societari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA - Remunerazione degli Amministratori</i>)
	Rischio di incidenti di lavoro infantile, forzato o obbligatorio	GRI 408-1, 409-1
Salute e benessere	Salute e sicurezza	GRI 403-9, 403-6
Competenze per il futuro	Formazione fornita	GRI 404-1 Il costo complessivo, relativo alle sole giornate rivolte ai dipendenti è stato di 10,2 milioni di euro, il 25,7% in più rispetto al 2022, riconducibile all'incremento delle attività formative erogate. Il ricorso ai finanziamenti alla formazione ha generato un ricavo di circa 4,5 milioni di euro.
Prosperity		
Occupazione e generazione di ricchezza	Numero totale e tasso di nuove assunzioni	GRI 401-1
	Contributo economico	GRI 201-1, 201-4
	Investimenti finanziari	La Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane è una società per azioni; il capitale sociale della società al 31 dicembre 2023 è interamente detenuto dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. RdS 2023 – <i>Investimenti e PNRR</i> Relazione finanziaria annuale 2023 (par. <i>Investimenti</i>)
Innovazione di prodotti e servizi migliori	Totale spese di ricerca e sviluppo	RdS 2023 – <i>Investimenti e PNRR</i> Relazione finanziaria annuale 2023 (par. <i>Attività di ricerca, sviluppo e innovazione</i>)
Comunità	Totale tasse pagate	GRI 201-1, 207-4

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



Relazione della società di revisione indipendente

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Rapporto di sostenibilità al 31 dicembre 2023



Relazione della società di revisione indipendente sul Rapporto di sostenibilità

Al Consiglio di Amministrazione di
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*limited assurance engagement*) del Rapporto di Sostenibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" o il "Gruppo") relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023.

Responsabilità degli Amministratori per il Rapporto di Sostenibilità

Gli Amministratori di Ferrovie dello Stato Italiane SpA 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 "Nota metodologica" 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 dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto 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.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570231 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 558771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Postolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37139 Via Pranda 21/C Tel. 045 0263001 - Vicenza 36100 Piazza Fontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



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 di Ferrovie dello Stato Italiane SpA 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 articoli 3, 4 e 7 del DLgs 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 "Materialità e Stakeholder Management – 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 di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e con il personale di Reti Ferroviarie Italiane SpA, Netinera Deutschland GmbH, Intermodalidad de Levante SA, Anas SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Trenitalia SpA 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 capogruppo:
 - 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 seguenti società, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Reti Ferroviarie Italiane SpA, Netinera Deutschland GmbH, Intermodalidad de Levante SA, Anas SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Trenitalia SpA, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato incontri di approfondimento nel corso dei 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 2023 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards come descritto nel paragrafo "Nota metodologica" del Rapporto di Sostenibilità.

Altri aspetti

Le nostre conclusioni sul Rapporto di Sostenibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane non si estendono alle informazioni richieste dall'articolo 8 del Regolamento europeo 2020/852 contenute nel paragrafo "Innovazione e Finanza Sostenibile – Tassonomia dell'Unione Europea".

Il Rapporto di Sostenibilità per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022, i cui dati sono presentati a fini comparativi, è stato sottoposto ad un esame limitato da parte di un altro revisore che, in data 28 aprile 2023, ha espresso su tale Rapporto di Sostenibilità una conclusione senza rilievi.

Roma, 24 aprile 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

Luigi Necci
(Revisore legale)