

GRUPPO FS: IL VOLTO DELLA CRESCITA SOSTENIBILE



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2023

**GRUPPO FS:
IL VOLTO
DELLA CRESCITA
SOSTENIBILE**

LETTERA
DELLA PRESIDENTE
GRUPPO
IN SINTESI

01

RELAZIONE SULLA GESTIONE

- 020** Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario
- 026** Modello di business
- 028** Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari
- 050** Performance economiche e finanziarie del Gruppo
- 058** Investimenti
- 062** Performance dei Poli di Business
- 074** Performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA
- 078** Attività di ricerca, sviluppo e innovazione
- 082** Scenario di riferimento
- 086** Quadro normativo e regolamentare
- 100** Principali eventi
- 104** Dialogo con gli stakeholder
- 108** Impegno per uno sviluppo sostenibile
- 142** Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea
- 162** Fattori di rischio
- 168** Sicurezza nel viaggio
- 170** Altre informazioni
- 176** Azioni proprie della Holding
- 176** Rapporti con parti correlate
- 176** Evoluzione prevedibile della gestione
- 178** Allegato: GRI Content Index
- 188** Relazione della società di revisione sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

02

BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2023

- 194** Prospetti contabili consolidati
- 202** Note esplicative al Bilancio consolidato
- 282** Allegati
- 298** Attestazione del Dirigente Preposto e dell'Amministratore delegato
- 299** Relazione della società di revisione sul Bilancio consolidato

03

BILANCIO D'ESERCIZIO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2023

- 310** Prospetti contabili di FS SpA
- 314** Note esplicative al Bilancio d'esercizio
- 379** Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA
- 380** Attestazione del Dirigente Preposto e dell'Amministratore delegato
- 381** Relazione della società di revisione sul Bilancio d'esercizio
- 388** Relazione del Collegio sindacale



ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Nicoletta Giadrossi
Amministratore Delegato	Luigi Ferraris
Consiglieri	Riccardo Barbieri Hermitte
	Pietro Bracco
	Alessandra Bucci
	Paola Gina Maria Schwizer
	Tommaso Tanzilli

Collegio sindacale

Presidente	Rosalba Cotroneo
Sindaci effettivi	Sergio Duca
	Marino Marrazza
Sindaci supplenti	Letteria Dinaro
	Francesco Tulimieri

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SU FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA PER L'ESERCIZIO 2023

Giovanni Coppola

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Marco Fossataro

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

PricewaterhouseCoopers SpA

LETTERA DELLA PRESIDENTE

Caro Azionista,

il contesto macroeconomico del 2023, caratterizzato da una crescita economica moderata (in Italia: PIL +0,9%), è stato segnato dalle perduranti tensioni geopolitiche internazionali, da un'inflazione ancora elevata (+5,7%, dopo il +8,1% registrato nel 2022) e dalla rigidità delle politiche monetarie (tasso BCE cresciuto dal 2,5% al 4,5%).

Ciononostante, grazie anche al supporto del Governo italiano e degli altri interlocutori istituzionali, il Gruppo FS ha proseguito il percorso di crescita avviato negli esercizi precedenti, registrando un ulteriore incremento dei ricavi (14,8 miliardi di euro, +8% rispetto al 2022), trainati dalle performance operative e dalla marcata ripresa del Polo Passeggeri (+11% rispetto al 2022) e dal Polo Merci (+6%) in un difficile contesto logistico europeo, migliorando i margini a livello di EBITDA (2,2 miliardi di euro, +1%) ed EBIT (0,3 miliardi di euro, +29%). Il Risultato netto è stato positivo (100 milioni di euro), in decremento rispetto al 2022 (-51%) principalmente a causa di partite straordinarie.

Abbiamo realizzato investimenti tecnici per 16,4 miliardi di euro (+46% sul 2022), valore mai registrato prima nella storia del Gruppo, pubblicato nuovi bandi di gara per 17 miliardi di euro (contando solo RFI e ANAS) e aggiudicato nuove opere per circa 24 miliardi di euro (oltre l'88% delle relative procedure di gara ha incluso criteri ambientali e sociali) che segnano lo straordinario sforzo del Gruppo per la messa a terra di opere strategiche per il Paese. La fiducia che il Paese ci ha dimostrato, affidandoci una quota rilevante degli stanziamenti del PNRR, è stata ben riposta: abbiamo rispettato pienamente tutte le scadenze assegnate. A dicembre 2023 l'avanzamento degli investimenti con fondi PNRR ha raggiunto gli 8 miliardi di euro, pari a circa il 30% delle risorse, in linea con i cronoprogrammi.

A livello di sistema Paese – in modo diretto, indiretto e indotto – abbiamo generato un impatto economico di circa l'1,75% del Valore Aggiunto nazionale e un impatto occupazionale equivalente a circa 400 mila unità.

La crescita dimensionale e l'accelerazione del piano degli investimenti sono state supportate anche mediante il ricorso ponderato e sostenibile a nuovo debito (di cui 1,8 miliardi basati su criteri ESG), con un conseguente incremento del rapporto PFN/Patrimonio netto (0,3 nel 2023, era 0,2 nel 2022).

I positivi giudizi di rating emessi dalle agenzie di credito specializzate confermano che la situazione patrimoniale del Gruppo FS rimane solida ed equilibrata.

Grazie ai nostri eccellenti profili di sostenibilità, ad oggi un terzo dei finanziamenti in essere (circa 5 miliardi di euro su 15 totali) sono costituiti da "Green Bond", cioè emissioni obbligazionarie conformi ai Green Bond Principles emanati dall'ICMA (n.3 nuove emissioni nel 2023, per un valore nominale di 1,6 miliardi di euro).

Nel 2023, con l'entrata a regime del Piano Industriale, i quattro Poli del Gruppo (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano) hanno trovato piena operatività, anche sul piano della governance e dell'organizzazione interna. Anche nel campo internazionale il Gruppo FS è passato da essere un player con attività all'estero ad azienda con una chiara e coerente strategia raggiungendo importanti traguardi.

Il Polo Infrastrutture è stato protagonista sul piano degli investimenti, raggiungendo i 14 miliardi di euro di investimenti tecnici (+52%), che consistono, da un lato, in interventi sulla sicurezza, sulla dotazione tecnologica, sul mantenimento in efficienza e sullo sviluppo delle ferrovie e delle strade affidate, con molti cantieri attivi su tutto il territorio nazionale (tra i principali: in ambito ferroviario, il Terzo Valico dei Giovi, la Napoli-Bari, le tratte Brescia-Verona e Verona-Vicenza; in ambito stradale: la SS 45 di Valtrebbia, la Tangenziale di Vicenza, la SS 106 Jonica, la SS 18 Tirrena Inferiore, la SS 176 della Valle del Basento e la SS 131 Carlo Felice in Sardegna).

Da segnalare, inoltre, la crescita dei volumi di traffico sulla rete ferroviaria (+1,3% vs. 2022, con un incremento rispetto ai livelli prepandemici) e sulle strade gestite da Anas (+1,5%, secondo l'Indice della Mobilità Rilevata).

Per quanto riguarda il Polo Passeggeri, nel 2023 abbiamo registrato un aumento dei volumi di viaggiatori

in tutti i segmenti del trasporto su ferro e su gomma: Alta Velocità (+54% vs. 2022, a fronte di un incremento dell'offerta, misurata dai treni km percorsi, del 24%), Intercity (+8%, a fronte di una razionalizzazione del servizio: 4% treni km), Regionale (+3%, a fronte di un incremento dei treni km del 10%) e TPL (+20%, a parità di bus km percorsi rispetto all'anno precedente).

Il Polo Passeggeri e il Polo Infrastrutture, per gli ambiti di rispettiva competenza, stanno lavorando per migliorare la puntualità tecnica, che nel trasporto passeggeri su ferro è diminuita di circa l'1%. L'impegno del Gruppo nel migliorare la qualità percepita del servizio è stato premiato dall'incremento di tutti gli indici di customer satisfaction.

Il rinnovo della flotta è proseguito regolarmente: in particolare, nel trasporto su ferro, tra i 107 nuovi convogli entrati in servizio (81 nel 2022, +32%) si segnalano, in particolare, i 29 treni "Blues", destinati ai servizi regionali e particolarmente innovativi perché a tripla alimentazione (elettrica, diesel e a batteria). Gli investimenti sul Polo della Logistica (+17% rispetto al 2022) si sono tradotti in un incremento dell'offerta di oltre il 3%, che ha consentito di limitare gli impatti di un quadro macroeconomico segnato da una significativa flessione della domanda (-2% il volume di merci trasportate dal Polo, migliore rispetto al calo del 13% misurato a livello di settore nell'area UE nell'ultimo aggiornamento fornito da UIC, relativo ai primi nove mesi del 2023).

Riguardo al Polo Urbano si segnalano un netto miglioramento del risultato economico (+35 milioni di euro) e il sostanziale raddoppio (+91%) degli investimenti, con una conseguente accelerazione delle iniziative negli ambiti core del Polo (sviluppo immobiliare, rigenerazione urbana, implementazione di soluzioni di intermodalità e di logistica urbana).

Sotto il profilo della sostenibilità, che abbiamo voluto integrare pienamente nel nostro Piano Industriale, i nostri risultati ESG sono presentati nella Relazione sulla Gestione, che integra le informazioni di carattere non finanziario con la classificazione delle attività ecosostenibili del Gruppo secondo gli standard UE, in vista del prossimo recepimento della nuova Corporate Sustainability Reporting Directive.

Nella consapevolezza dell'importanza della sostenibilità per le strategie di FS e del Gruppo, a febbraio 2023 si sono svolte delle sessioni di induction per tutti i vertici societari del Gruppo e, a seguire, per i livelli dirigenziali di ogni Polo.

Sotto il profilo ambientale, siamo particolarmente fieri dei risultati ottenuti dall'applicazione della Tassonomia Europea: sono "eco-sostenibili" l'84,8% delle nostre spese in conto capitale, il 59,1% dei nostri ricavi e il 35,8% dei nostri costi operativi.

Nonostante l'incremento dei volumi di attività, abbiamo migliorato i principali indicatori sul riciclo, riutilizzo e smaltimento dei materiali (differenziata +7%, recupero +1%) e sui consumi di acqua (-4%), riuscendo a contenere l'incremento della produzione di rifiuti (+1,5%).

Nel 2023, abbiamo emesso 2,24 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, rispetto alle 2,00 milioni di tonnellate del 2022, con uno scostamento riconducibile principalmente alla combinazione dell'incremento dei volumi del trasporto passeggeri, particolarmente energivoro, e del peggioramento del mix di generazione elettrico nazionale. A fronte di questo aumento in termini assoluti, per il trasporto passeggeri su ferro e su gomma si è registrato un miglioramento delle emissioni specifiche, ovvero delle emissioni equivalenti per unità di passeggeri/km trasportato, diminuiti rispettivamente dell'11% e del 15%. Il piano di investimento nell'auto-produzione di energia rinnovabile da fonte solare, che ha preso concreto avvio nel 2023, ci porterà, entro il 2027, a costruire impianti fotovoltaici a emissioni zero che copriranno circa il 40% del nostro fabbisogno energetico, con diretti benefici in termini di riduzione delle nostre emissioni.

Per quanto riguarda il nostro impegno verso i dipendenti e i collaboratori, nel 2023 la crescita del Gruppo si è tradotta anche nella crescita del numero dei dipendenti, passati da 85.361 a 92.446 unità (+8%, in linea con la crescita dei ricavi). Le 13.111 risorse entrate, a fronte di 6.026 uscite, hanno contribuito a realizzare un importante ricambio generazionale e a ridurre il gender gap a tutti i livelli di inquadramento professionale. Sono donne il 27,5% dei nostri dirigenti (+2,2%), con un incremento complessivo del 6,1% nel triennio (confronto con il dato al 31 dicembre 2020) che dimostra, nei fatti, i risultati del nostro impegno sui

temi della parità di genere. Le giornate di formazione, che sfiorano il milione, sono aumentate di un ulteriore 18,7%, proseguendo la crescita degli anni precedenti. Per quanto riguarda il nostro impegno sociale, abbiamo continuato a supportare gli Help Center e i centri di accoglienza che ospitiamo nei nostri spazi in 20 stazioni (una in più rispetto al 2022), oltre ai progetti non profit (a sfondo sociale, culturale e ambientale) portati avanti da enti non profit negli spazi che concediamo gratuitamente in 464 stazioni (188.353 mq di spazi coperti e 3.941.565 mq di spazi esterni).

Sul piano della governance, abbiamo proseguito il percorso di miglioramento continuo del sistema di governo societario, di controllo interno e di gestione dei rischi di FS, nonché del complessivo assetto di governance del Gruppo.

Tra le novità di maggior rilievo del 2023: l'introduzione e l'aggiornamento di importanti policy, linee guida e procedure (ad esempio, in materia di: attività del Dirigente Preposto, attività negoziali, operazioni con parti correlate, conformità rispetto alle normative in materia di Sanzioni Economiche Internazionali e Trade Compliance) e, sul piano organizzativo, il riassetto della funzione di Risk Management di FS, con la valorizzazione anche della struttura Climate Risk Resilience, dedicata alle analisi e agli adempimenti in materia di climate change e azioni di adattamento.

Il 2023 ha visto anche l'avvio dell'iter per il conseguimento della certificazione ISO 37001 "Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione" per FS, nonché del c.d. International Compliance Program, volto a rafforzare e armonizzare il Sistema di Controllo Interno delle Società estere del Gruppo.

A livello consiliare, lo svolgimento di un formale processo di autovalutazione, il primo fatto nella storia del Gruppo, con il coinvolgimento di una società di consulenza indipendente specializzata, ha confermato la qualità del lavoro svolto e offerto alcuni spunti di perfezionamento.

Nei primi mesi del 2024 abbiamo aggiornato il Modello del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, avviando il recepimento anticipato dei nuovi Global Internal Audit Standards e individuando espressamente la "Combined Assurance" come un elemento fondamentale del sistema, da realizzare a livello di Gruppo entro la fine dell'anno.

Con l'Assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2023 viene a concludersi il mandato del Consiglio di Amministrazione nominato il 26 maggio 2021.

Nel ringraziare l'Azionista, anche a nome di tutto il Consiglio di Amministrazione, per il supporto dimo-

strato ad ogni occasione, mi sia consentito sottolineare il profondo cambiamento impresso al Gruppo nel corso di questo triennio, nel solco del Piano Industriale varato nel 2022.

Ricordando i terribili impatti dell'emergenza sanitaria nel 2020 e prendendo a riferimento per un confronto i dati al 31 dicembre 2019, basti citare l'incremento dei ricavi (+19%), degli investimenti tecnici (+93%) e del numero dei dipendenti (+10%, con 31.478 risorse entrate nel triennio, pari a oltre un terzo dell'attuale consistenza, a fronte di 20.441 uscite), con il saldo mantenimento di tutti gli equilibri patrimoniali ed economico-finanziari.

Sul piano del governo societario, per la prima volta nella propria storia, il Gruppo FS è stato dotato di un apposito Regolamento che disciplina l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento, attraverso la

definizione di un complessivo assetto organizzativo e informativo idoneo alla creazione di valore sostenibile nel lungo periodo per gli azionisti e per gli altri stakeholders rilevanti.

Inoltre, per la prima volta nella storia della Società, il Consiglio di Amministrazione di FS si è dotato di un proprio regolamento di funzionamento, che è divenuto il modello sulla base del quale tutti i Consigli di Amministrazione delle principali società del Gruppo hanno approvato un analogo regolamento, a garanzia del corretto funzionamento degli organi collegiali e della uniformità e coerenza dei relativi meccanismi a livello di Gruppo.

Alla luce del percorso fatto insieme, desidero ringraziare l'Amministratore Delegato, ciascuno degli altri Consiglieri, i Sindaci e il Magistrato della Corte dei

Conti per il loro prezioso contributo, nel rispetto dei rispettivi ruoli. Vorrei infine esprimere apprezzamento per la dedizione e la professionalità riscontrate nelle Donne e negli Uomini del Gruppo FS che ho avuto modo di conoscere in questo triennio.

Il Gruppo FS si conferma solido e pronto a proseguire nella propria missione, sempre a servizio della crescita sostenibile del Paese.

La Presidente

Nicoletta Giadrossi



Personale di bordo



GRUPPO IN SINTESI

Relazione finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

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

Disclaimer

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

Legenda e glossario

Indicatori alternativi di performance (non gaap measures)

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

Margine Operativo lordo - EBITDA: differenza tra Ricavi operativi e Costi operativi.

Risultato operativo - EBIT: somma algebrica di EBITDA, Ammortamenti, Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e Accantonamenti.

EBITDA margin: indice percentuale determinato dal rapporto tra EBITDA e Ricavi operativi.

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

Capitale circolante netto gestionale: somma algebrica di Rimanenze, Contratti di costruzione, Crediti commerciali correnti e non correnti e Debiti commerciali correnti e non correnti.

Altre attività nette: somma algebrica di Crediti e anticipi MEF per contributi, Altre attività correnti e non correnti e Altre passività correnti e non correnti.

Capitale circolante: somma algebrica di Capitale circolante netto gestionale e Altre attività nette.

Capitale immobilizzato netto: somma di Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.

Altri fondi: somma di TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo per contenzioso del personale e dei terzi, altri Fondi per rischi minori, Passività per imposte differite e Attività per imposte anticipate.

Capitale Investito Netto - CIN: somma algebrica di Capitale circolante, Capitale immobilizzato netto, Altri fondi e Attività nette possedute per la vendita.

Posizione finanziaria netta - PFN: somma tra Debiti finanziari correnti, Debiti finanziari non correnti e relativi

strumenti derivati, al netto di Disponibilità liquide, Altre attività finanziarie correnti, Altre attività finanziarie non correnti e Diritti concessori, al netto degli Acconti per opere da realizzare.

Indebitamento finanziario netto: determinato conformemente all'Orientamento n. 39 dell'ESMA del 4 marzo 2021, come somma tra Debiti finanziari correnti, Debiti finanziari non correnti e relativi strumenti derivati, al netto di Disponibilità liquide, Altre attività finanziarie correnti e Diritti concessori, al netto degli Acconti per opere da realizzare.

Mezzi Propri - MP: somma algebrica di Capitale sociale, Riserve, Utili (perdite) portati a nuovo e Risultato dell'esercizio.

Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP): rapporto tra PFN e Mezzi Propri.

Investimenti Tecnici: rappresenta un indicatore circa l'andamento degli investimenti di periodo del Gruppo ed include i programmi/progetti di investimento (anche qualora realizzati attraverso leasing o con Società di scopo) gestiti dal Gruppo, a supporto dello sviluppo dei business, in attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti di carattere finanziario (connessi a operazioni su partecipazioni). In dettaglio l'indicatore è determinato quale somma algebrica degli investimenti in esercizio/in corso in: i) immobili, impianti e macchinari, ii) attività immateriali; iii) investimenti immobiliari; iv) variazione dei lavori su concessione; v) immobili trading, al netto di iniziative di acquisto di attività tra società del Gruppo.

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

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

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

Pagamenti ai finanziatori nel valore economico distribuito: comprendono la remunerazione dei finan-

ziatori, comprensivi dei dividendi distribuiti, gli interessi su prestiti e altre forme di debito.

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

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

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

Glossario della Sostenibilità

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

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

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

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

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

Attività economica ammissibile alla tassonomia/Attività eleggibile (Eligible activity): l'attività economica descritta negli atti delegati adottati a norma dell'art. 10 del Regolamento UE n. 852/2020, indipen-

dentemente dal fatto che tale attività economica soddisfi uno o tutti i criteri di vaglio tecnico stabiliti in tali atti delegati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Termini ed acronimi di uso ricorrente

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

ACC/ACC-M (Apparato Centrale a Calcolatore): apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.

ACEI (Apparato Centrale Elettrico a pulsanti di Itinerario): apparato centrale in cui il comando degli itinerari o degli instradamenti è realizzato con l'azionamento di un solo pulsante e la manovra di ogni singolo ente interessato all'itinerario o all'istradamento è realiz-

zata automaticamente dai dispositivi dell'apparato.

ART: Autorità di Regolazione dei Trasporti.

ATC (Automatic Train control): sistema di controllo automatico della marcia del treno. È l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'ATP (Automatic Train Protection). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).

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

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

CdS (Contratti di servizio): contratto tra il MIT/MEF e Trenitalia SpA, per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.

CER: Community of European Railway and Infrastructure Companies.

CIPESS: Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile.

CSEA: Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali. Direttrice: Insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.

ERA (European Railway Agency): È l'agenzia dell'Unione Europea che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano al sistema ferroviario transeuropeo. L'ERA fissa gli obiettivi, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49/CE e successive modifiche.

ERTMS (European Rail Traffic Management System): sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.

ETCS (European Train Control System): Sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC.

FS o FSI o FS Italiane: Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

FSE: Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl.

FSSU: FS Sistemi Urbani SpA.

IMR: Indice Mobilità Rilevata.

MEF: Ministero dell'economia e delle finanze.

MIL: Mercitalia Logistics SpA.

MIR: Mercitalia Rail Srl.

MIT: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

MINT: Ministero dell'interno.

Nodo: Area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.

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

RFI: Rete Ferroviaria Italiana SpA.

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

SCIGR: Sistema di controllo interno e gestione rischi.

SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno): prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.

STI: Specifiche Tecniche Interoperabilità.

TAF: Treni Alta Frequentazione.

TELT: Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS.

TERALP: Terminal Alp Transit Srl.

Terminal: infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.

Tonnellate km (tonn km): prodotto delle tonnellate utili trasportate per i km percorsi. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalle tonnellate utili trasportate in un determinato arco temporale (indicatore di performance commerciale per il trasporto merci).

TPL: Trasporto pubblico locale.

Trasporto combinato: trasporto intermodale la cui percorrenza si effettua principalmente per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi iniziali e terminali sono effettuati su strada. Il trasporto combinato utilizza la ferrovia su determinati carri e linee codificati.

Trasporto intermodale: trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).

Treni km (tkm): numero di eventi treno per i km di percorrenza. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in un determinato arco temporale (indicatore di performance riferito alla produzione del Gestore della Rete).

Viaggiatori km (vkm): numero di viaggiatori moltiplicato per i km di percorrenza. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale (indicatore di performance commerciale per il trasporto passeggeri).

Ponte di Calatrava, Reggio Emilia



IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA

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

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

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

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

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

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

Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni.

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

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

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

1905

1927

1936

1953

1976

1989

1992

1999

2005

2008



2009

2011

2015

2018

2019

2020

2021

2022

2023

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

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

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

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

10 anni di Alta Velocità Italiana, il sistema di mobilità che ha cambiato il Paese: 350 milioni di viaggiatori, 20 milioni di tonnellate di CO₂ in meno, know-how tecnologico riconosciuto in tutto il mondo.

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

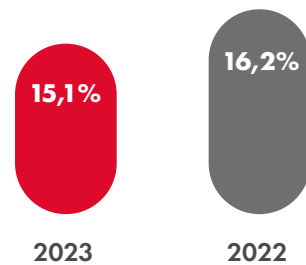
Nell'ambito del PNRR, il Gruppo FS ha un ruolo chiave nella trasformazione e nello sviluppo del "Sistema Italia" con oltre 25 mld di euro, pari a oltre l'11% del PNRR italiano, assegnati a società del Gruppo in qualità di soggetti attuatori.

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

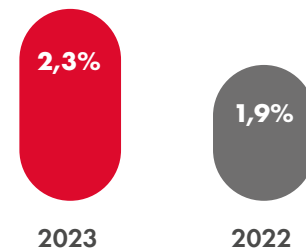
Il 2023 si è chiuso con 16 miliardi di euro di investimenti segnando un anno record per il Gruppo FS in termini di capacità e sviluppo.

RISULTATI CONSOLIDATI

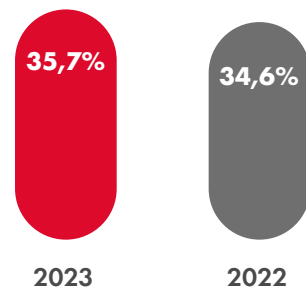
EBITDA MARGIN



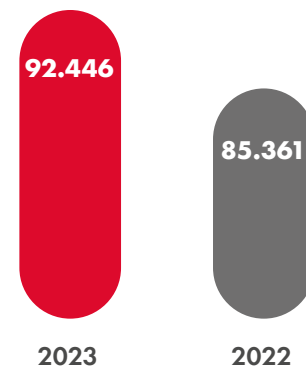
EBIT MARGIN



COSTO DEL PERSONALE/ RICAVI OPERATIVI



DIPENDENTI

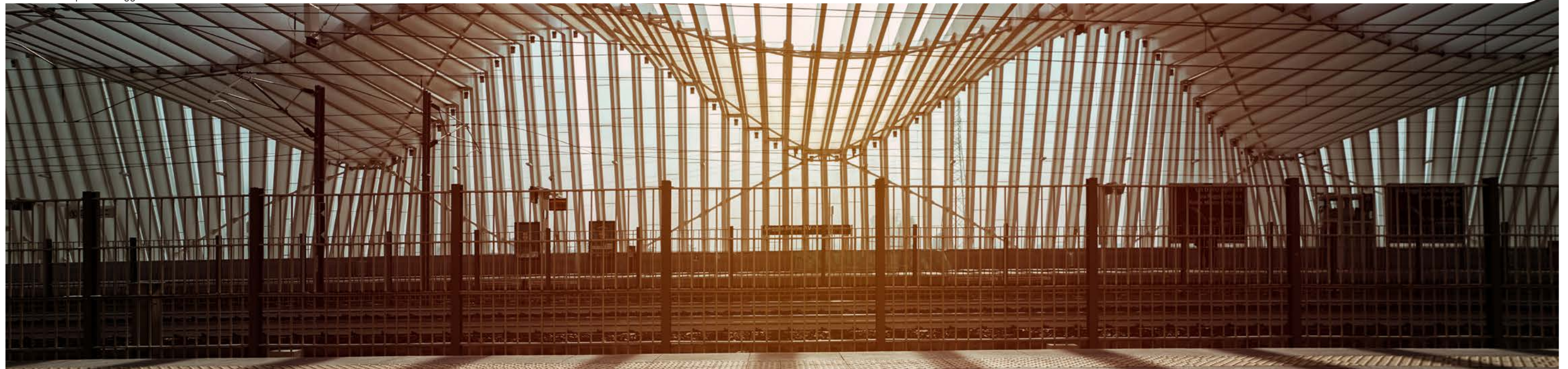


valori in milioni di euro

PRINCIPALI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

	2023	2022	Variazione	%
Ricavi operativi	14.804	13.664	1.140	8,3
Costi operativi	(12.576)	(11.452)	(1.124)	(9,8)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.228	2.212	16	0,7
Risultato operativo (EBIT)	338	262	76	29,1
Risultato netto	100	202	(102)	(50,7)
	31.12.2023	31.12.2022	Variazione	%
Capitale investito netto (CIN)	53.274	49.698	3.576	7,2
Mezzi propri (MP)	42.089	42.068	21	0,0
Posizione finanziaria netta (PFN)	11.185	7.630	3.555	46,6
PFN/MP	0,27	0,18		
Investimenti dell'esercizio	12.590	8.115	4.475	55,1
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	(409)	577	(986)	(170,9)


Stazione Mediopadana Reggio Emilia AV





DNF DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO

La Relazione sulla Gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, oltre a rispondere a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile integrato, ove necessario, con la normativa specificatamente applicabile, risponde anche al dettato normativo del Decreto Legislativo n. 254 del 2016 riferito alle c.d. "non financial information" (DNF) e del Regolamento UE n. 852 del 2020.

ze rispetto alla precedente DNF sono dovute al perfezionamento dei metodi di rilevazione adottati e sono puntualmente segnalate. L'identificazione delle informazioni rilevanti è stata effettuata prendendo in considerazione i diversi ambiti previsti dal Decreto, le attività del Gruppo e i conseguenti impatti. Inoltre, al fine di agevolare il lettore, i capitoli e le sezioni che riportano le informazioni della DNF sono contrassegnati con il simbolo .

Nota Metodologica

La DNF è stata redatta in conformità ai "GRI Sustainability Reporting Standards 2021" (nel seguito anche Standard), definiti dal Global Reporting Initiative (GRI). Tali standard sono applicati dal Gruppo anche per la redazione del Rapporto di Sostenibilità e rappresentano quelli maggiormente utilizzati, nello scenario dei grandi gruppi nazionali e internazionali, per la rendicontazione delle informazioni di carattere non finanziario. Il Rapporto di sostenibilità contiene informazioni qualitative e quantitative complementari rispetto a quelle rappresentate nella DNF. I due documenti hanno l'obiettivo di soddisfare in maniera completa le esigenze informative degli stakeholder. A partire dal 2021, le informazioni sono state integrate con quanto richiesto dal Regolamento UE 2020/852, che prevede, per i soggetti rientranti nell'ambito di applicazione della Direttiva UE n. 95 del 2014, l'obbligo di rendicontare i ricavi, i costi e gli investimenti su base consolidata eleggibili e allineati ai sensi dei criteri definiti dallo stesso regolamento e dai relativi regolamenti delegati. Le informazioni sulla sostenibilità si riferiscono a Ferrovie dello Stato Italiane SpA e alle società incluse nel perimetro di consolidamento integrale, in coerenza con il perimetro di consolidamento finanziario. Eventuali variazioni o limitazioni al perimetro di reporting e/o di specifici indicatori sono indicate all'interno dei documenti pubblicati, e non influenzano la comprensione delle attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotto. Al fine di garantire la comparabilità, le informazioni quantitative riguardano (ove disponibili) il triennio 2021-2023. Eventuali differen-

Analisi di materialità

Il Gruppo ogni anno aggiorna l'analisi di materialità, uno strumento di analisi essenziale per poter pianificare e gestire le performance di sostenibilità e rappresentare adeguatamente nel reporting di Gruppo gli obiettivi prefissati e i risultati raggiunti. 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). Nel 2023, l'analisi di materialità ha incluso 12 società¹, comprendo i Poli del Gruppo, prevedendo le seguenti fasi:

1. Aggiornamento degli impatti² 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:
 - funzioni di Holding³, in relazione agli impatti inerenti alla propria area di competenza/operatività;
 - società operative che contribuiscono al processo e detengono una vista completa degli impatti effettivi e/o potenziali nel contesto in cui operano;

















- esperti esterni, appartenenti alle principali categorie di stakeholder⁴, 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 significatività⁵ 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
Condizione 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	
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	

³. Compliance; Anti-corruption; Climate Risk & Resilience; Security Cooperation & Crisis Management; Sicurezza del Lavoro; Development & Performance Management e People Care.

⁴. 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".

⁵. 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.

¹. Trenitalia, RFI, Anas, Polo Mercitalia, Busitalia Sita Nord, FS Sistemi Urbani, Italferr, FSE, Ferservizi oltre a FS SpA.

². 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").

TEMA MATERIALE

Descrizione impatto

Impact score

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



Sistemi di trasporto sostenibili, resilienti e integrati



Effetti sullo shift modale
Effetti sul livello di traffico sulle infrastrutture stradali e sull'incidentalità per i viaggiatori
Effetti sul livello di traffico sulle infrastrutture stradali e sull'incidentalità per le merci
Grado di accessibilità delle stazioni (o di altri sistemi di mobilità rispetto a quella ferroviaria) per i passeggeri
Effetti su affidabilità e continuità del servizio
Grado di accessibilità delle stazioni (o di altri sistemi di mobilità rispetto a quella ferroviaria) per il trasporto merci



TEMA MATERIALE

Descrizione impatto

Impact score

Sostenibilità della catena di fornitura



Effetti sulle performance ESG dei fornitori attuali e potenziali
Effetti sulla qualità dei servizi offerti agli utenti
Effetti sui meccanismi concorrenziali dei mercati in cui il Gruppo è presente
Effetti sul grado di consapevolezza dei fornitori sull'importanza dei temi ESG
Effetti sul livello di sicurezza ambientale e sociale dei servizi offerti da Gruppo



Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio



Effetti sul patrimonio storico, sociale e culturale del Gruppo
Effetti sul benessere delle comunità in ottica di creazione di nuovi servizi
Effetti sul grado di coesione sociale nelle comunità di riferimento
Effetti sullo sviluppo sociale, culturale e artistico della comunità



Tutela ambientale



Effetti relativi alla restituzione, riuso e cambiamento di destinazione d'uso del suolo
Consumo di suolo
Inquinamento atmosferico (polveri sottili, ossidi di azoto, odori, ecc.)
Vibrazioni generate
Effetti sulla disponibilità di risorsa idrica
Inquinamento acustico
Inquinamento idrico
Inquinamento del suolo
Effetti sulla biodiversità (conservazione/perdita di biodiversità)
Effetti sulla luminosità artificiale nell'ambiente notturno in grandi aree



Valore al cliente



Accessibilità ai servizi di trasporto
Effetti sulle soluzioni di trasporto per i clienti
Effetti sull'esperienza di viaggio
Effetti sul grado di soddisfazione dei clienti
Effetti sulla capacità di gestione del traffico stradale e del flusso dei passeggeri e delle merci nelle stazioni
Fruibilità dei servizi di trasporto
Effetti sul grado di consapevolezza dei clienti sull'importanza dei temi ESG
Effetti sui reclami e sulle lamentele dei clienti



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.

Le modalità di gestione delle suddette tematiche⁶ sono state rendicontate nella presente relazione, coerentemente con quanto stabilito dal Decreto e dagli Standard adottati.

Per una migliore comprensione delle informazioni che compongono la DNF, la seguente tabella evidenzia il raccordo tra i contenuti previsti dal Decreto e applicabili al Gruppo e i capitoli della presente Relazione.

⁶ Laddove il Gruppo non avesse ancora adottato policy relative agli ambiti richiamati dal D.Lgs. n. 254/2016, perché non ancora ritenuto necessario, sarà valutata la possibilità di provvedere nel medio-lungo termine. A questo proposito, si precisa che all'interno del documento, con il termine di Politica si fa riferimento a documentazione formalizzata e approvata, mentre se non formalizzate si fa riferimento a pratiche o prassi.

TABELLA DI RACCORDO CON IL D.LGS. N. 254/2016

AMBITI D.LGS. 254/2016

	Tematica materiale	Relazione finanziaria annuale Riferimento
Modello aziendale, politiche e gestione dei rischi	Conduzione etica e responsabile del business Protezione dati e sicurezza informatica	Lettera della Presidente Modello di business Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Performance economiche e finanziarie del Gruppo - Tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito Dialogo con gli stakeholder Impegno per uno sviluppo sostenibile – Approcci, impegni e politiche Fattori di rischio Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo
Ambiente	Infrastrutture sostenibili, resilienti e integrati Sistemi di trasporto sostenibili, resilienti e integrati Mitigazione del cambiamento climatico Tutela ambientale Economia circolare	Investimenti Impegno per uno sviluppo sostenibile – Sostenibilità ambientale
Sociale e diritti umani	Infrastrutture sostenibili, resilienti e integrati Sistemi di trasporto sostenibili, resilienti e integrati Sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture e degli altri asset Valore al cliente Sostenibilità nella catena di fornitura Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio	Investimenti Impegno per uno sviluppo sostenibile – Esperienza del viaggio Catena di fornitura sostenibile Impegno per la comunità Sicurezza nel viaggio Altre informazioni
Attinente al personale	Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone Salute e sicurezza sul lavoro	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Altre informazioni
Lotta alla corruzione	Conduzione etica e responsabile del business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Quadro normativo e regolamentare Fattori di rischio

La tabella GRI Content Index, prevista dagli standard di riferimento, è riportata come allegato al presente documento di cui è parte integrante. I riferimenti indicati nella tabella rimandano ai paragrafi della presente Relazione, come evidenziato nella tabella di Raccordo sopra riportata. Inoltre, oltre a quanto riportato nelle tabelle di raccordo con le informazioni richieste dal D.Lgs. 254, nella presente Relazione finanziaria sono riportate le informazioni ex Regolamento UE 2020/852 nel capitolo

“Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea”.

Ai sensi dell’art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267/2018, il Gruppo FS ha incaricato come revisore designato PricewaterhouseCoopers SpA (PwC SpA) per lo svolgimento dell’attività di limited assurance sulla DNF. La relazione rilasciata da PwC SpA è allegata al presente documento.

Linea AV Roma - Napoli



DNF MODELLO DI BUSINESS

Il modello di business adottato intende valorizzare i diversi capitali (finanziario, fisico, umano e relazionale, intellettuale e organizzativo, naturale)⁷ organizzando attività e processi per creare valore, nel medio e lungo termine, per tutti gli stakeholder.

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



Strategia e Governance

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



...per il Pianeta

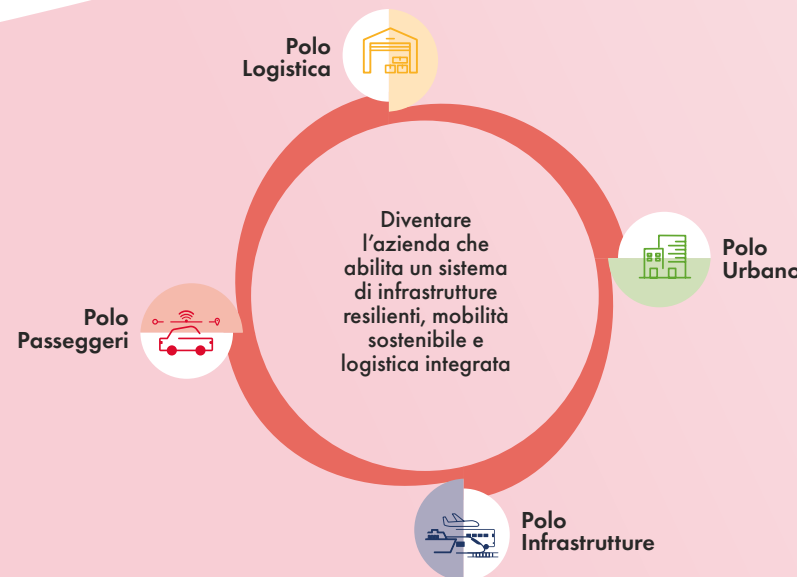
Tutelare gli equilibri naturali attraverso un modello di sviluppo sostenibile



...per le Persone

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

LA VISION DEL GRUPPO



7. Secondo il framework dell'IIRC - International Integrated Reporting Council.

Input



CAPITALE FINANZIARIO
insieme delle risorse necessarie per finanziare le nostre attività:

capitale azionario

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



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

infrastrutture resilienti (ferroviarie/stradale) e altri asset (stazioni/officine)

flotte (treni/bus/navi)



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



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

brevetti diritti, ecc.

marchi

procedure organizzative

sistemi IT



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

energia

suolo

acqua

materiali



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)

Risultati



servizi regionali



servizi alta velocità



servizi intermodali



servizi di logistica integrata



nuove infrastrutture



servizi internazionali



servizi di ingegneria



infrastrutture stradali e ferroviarie

Impatti



centralità dei bisogni delle persone



sicurezza delle persone



performance economica e investimenti



creazione di valore e competitività per il Paese



puntualità e regolarità del servizio



competenze e progresso tecnologico



attrattività e soddisfazione delle persone del Gruppo



sostenibilità ambientale



DNF RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI

Premessa

Il presente paragrafo della Relazione sulla Gestione descrive i principali lineamenti della Corporate Governance del Gruppo FS definiti dalla Holding FS (di seguito anche FS SpA), assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'art. 123 bis (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) del D.Lgs. 58/1998 - Testo Unico della Finanza (TUF) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b⁸. All'interno del paragrafo sono fornite, inoltre, le informazioni indicate dalla Direttiva del Ministro dell'economia e delle finanze del 24 giugno 2013 "in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal MEF" con riferimento alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati di illustrare e motivare nella relazione sulla Corporate Governance e nel bilancio le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro.

Profilo

FS SpA è interamente controllata dallo Stato per il tramite del socio unico MEF, che esercita i relativi poteri di concerto con il MIT. L'oggetto sociale di FS SpA è disciplinato dall'art. 4 dello Statuto Sociale (consultabile anche sul sito web della Società). In particolare, il suindicato oggetto sociale di FS SpA è focalizzato sulla missione assegnata alla Holding nel quadro dell'assetto organizzativo del Gruppo previsto dal Piano Industriale, incentrata sull'assunzione e sulla gestione di partecipazioni in imprese operanti nei settori indicati nel citato art. 4 dello Statuto e sull'indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento del comune disegno imprenditoriale di Gruppo.

Nello specifico, l'assetto organizzativo del Gruppo vede la costituzione di quattro poli che comprendono aree di business omogenee, e precisamente:

- il 'Polo Infrastrutture' (composto da: RFI SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Anas SpA; Italferr SpA; Ferrovie del Sud Est Srl per la sola area infrastruttura ferroviaria);
- il 'Polo Passeggeri' (composto da: Trenitalia SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Busitalia Sita Nord Srl; Ferrovie del Sud Est Srl per la sola area servizi di trasporto);
- il 'Polo Logistica' (composto da Mercitalia Logistics SpA, come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate);
- il 'Polo Urbano' (composto da: FS Sistemi Urbani SpA come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Grandi Stazioni Immobiliare SpA⁹).

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), trasversali rispetto ai Poli.

Sempre in coerenza con l'assetto di Gruppo, è stato adottato un modello di governance di Gruppo impostato su due distinti livelli per l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento:

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

La struttura di Corporate Governance di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema

tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione (CdA) a cui compete la gestione e un Collegio Sindacale a cui compete il controllo. L'Assemblea nomina, inoltre, su proposta del Collegio Sindacale, una società di revisione, con funzioni di revisione legale dei conti. A norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958, alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenza il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria. Conformemente alle previsioni statutarie, il CdA: (i) nomina un Amministratore Delegato (AD); (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, sulle materie consentite ai sensi di legge; (iii) costituisce

comitati, ove necessario, con funzione istruttoria, consultiva o propositiva; (iv) nomina il Dirigente Preposto (DP) alla redazione dei documenti contabili societari ex art. 154 bis del TUF.

Al 31 dicembre 2023, il capitale sociale di FS SpA ammontava a 39.204.173.802,00 euro interamente versato¹⁰.

Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di Governance di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2023, rinviando alle sezioni seguenti per i dettagli relativi alle date di nomina attuali e cessazione dei precedenti membri degli Organi Sociali e organismi di controllo.



Frecciarossa 1000 in transito nella stazione di Napoli Afragola

⁸. FS SpA, in quanto Ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione europea, avente l'Italia come Stato membro d'origine, è di conseguenza Ente di Interesse Pubblico (EIP), come previsto dall'art.16 del D.Lgs. 39/2010, ed è soggetta ai connessi obblighi normativi in Italia e nel paese di collocazione del prestito. Per converso, FS SpA non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 bis del TUF di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2.

⁹. Tramite contratto di direzione e coordinamento in corso di rinnovo.

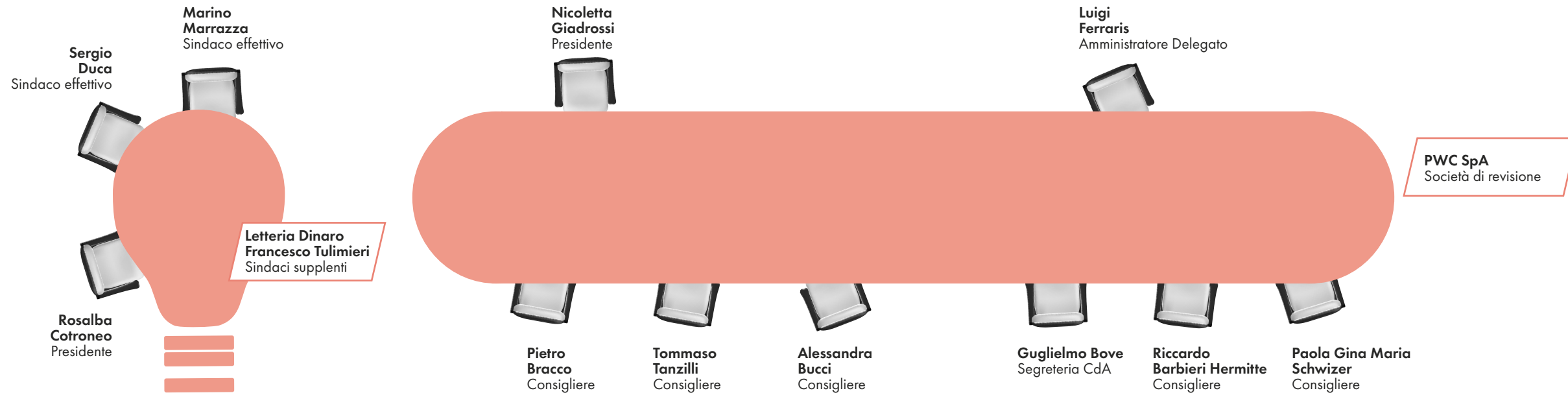
¹⁰. In esecuzione delle delibere assunte dall'Assemblea straordinaria di FS in data 29 novembre 2023:

- con effetto dal 15 gennaio 2024, il capitale si è ridotto da euro 39.204.173.802,00 ad euro 38.579.767.278,00;
- con effetto dal 25 marzo 2024 il capitale sociale si è ridotto da euro 38.579.767.278,00 ad euro 31.062.952.307,00.

Assemblea degli Azionisti

Collegio Sindacale

Consiglio di Amministrazione



Comitato per la Governance, le nomine e la remunerazione

Tommaso Tanzilli
Presidente

Pietro Bracco
Alessandra Bucci

Comitato controllo, rischi e sostenibilità

Pietro Bracco
Presidente

Riccardo Barbieri Hermitte
Paola Gina Maria Schwizer

Chief Audit Officer

Sergio Romiti

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Marco Fossataro

Organismo di Vigilanza

Maurizio Bortolotto
Presidente

Liliana Cataldi
Desirée Fondaroli

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria

Piergiorgio Della Ventura

Valentina Papa
Sostituto

Primi Riporti dell'Amministratore Delegato

Carlo Palasciano Villamagna
Chief International Officer

Roberto Massi
Chief Security & Risk Officer

Massimo Bruno
Chief Corporate Affairs Officer

Guglielmo Bove
Chief Legal Officer

Adriano Mureddu
Chief Human Resources Officer

Marco Fossataro
Chief Financial Officer

Luca Torchia
Chief Communication Officer

Roberto Tundo
Chief Technology, Innovation & Digital Officer

Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA, costituita dal socio unico MEF, è regolata dalle norme di legge e di Statuto. Nel 2023 l'Assemblea si è riunita due volte in sede ordinaria e una volta in sede straordinaria.

Consiglio di Amministrazione di FS SpA

Composizione e nomina

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, il CdA è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti. Per assumere e mantenere la carica, i Consiglieri devono possedere i requisiti previsti dalla normativa applicabile, dallo Statuto e dalle direttive del MEF. Il Regolamento del CdA (di cui al successivo paragrafo "Ruoli e funzioni") prevede che lo stesso verifichi il rispetto dei suddetti requisiti dopo la nomina e, successivamente, una volta l'anno. A tal fine, i Consiglieri (i) rilasciano una dichiarazione attestante il possesso dei requisiti in sede di accettazione della candidatura e della carica, (ii) rinnovano tale dichiarazione con cadenza annuale, (iii) comunicano tempestivamente al CdA ogni variazione eventualmente intervenuta.

Il CdA è altresì chiamato a valutare, con il supporto del competente comitato endoconsiliare, l'eventuale sussistenza del requisito di indipendenza in capo ai consiglieri, dopo la loro nomina e successivamente con cadenza annuale, sulla base di apposite dichiarazioni rese dagli interessati; il requisito dell'indipendenza - come definito dal Codice di Corporate Governance delle Società Quotate approvato dal Comitato per la Corporate Governance promosso da Borsa Italiana SpA - rileva in FS ai soli fini della composizione dei comitati endoconsiliari.

Lo Statuto consente che gli Amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'art. 2381, comma 2 del c.c., attribuzioni gestionali proprie del CdA possano rivestire la carica di Amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che gli stessi possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni. Lo Statuto prevede altresì che la composizione del CdA debba garantire l'equilibrio tra i generi in modo che il genere meno rappresentato ottenga almeno due quinti dei componenti dell'organo amministrativo, fatto salvo in ogni caso il rispetto della normativa applicabile.

Con delibera dell'Assemblea del 26 maggio 2021 è stato nominato il CdA per il triennio 2021-2023 (sino alla data dell'Assemblea di approvazione del bilancio 2023), composto da: Nicoletta Giadrossi (Presidente), Luigi Ferraris (Amministratore Delegato), Pietro Bracco, Stefano Cuzzilla, Alessandra Bucci, Riccardo Barbieri Hermitte; il CdA è stato successivamente completato con la nomina della consigliera Paola Gina Maria Schwizer nell'Assemblea del 6 agosto 2021.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 3 giugno 2021, ha nominato il dottor Luigi Ferraris quale Amministratore Delegato e ha altresì conferito alla dottoressa Nicoletta Giadrossi, quale Presidente del CdA, specifiche attribuzioni di cui al successivo paragrafo. A seguito delle dimissioni dall'incarico di consigliere di Stefano Cuzzilla a far data dal 18 maggio 2023,

l'Assemblea, con delibera del 30 maggio 2023, ha nominato al suo riporto Tommaso Tanzilli (il cui mandato scade in data pari a quello degli altri componenti in carica).

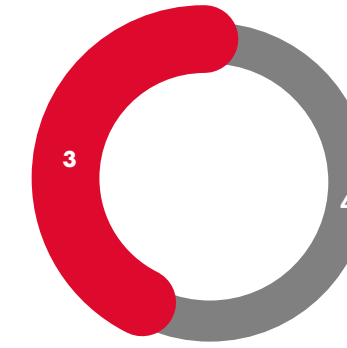
Quanto ai profili di diversità riscontrabili nella composizione dell'organo di gestione per il complessivo periodo di riferimento, anche ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 254/2016, si evidenzia quanto segue:

DIVERSITÀ DI BACKGROUND



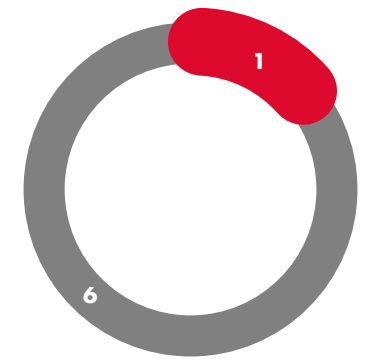
- Programmazione economica/amministrativo
- Strategico/Corporate Governance
- Relazioni esterne/istituzionali
- Marketing
- Legale/tributario
- Risk Management

DIVERSITÀ DI GENERE



- Maschile
- Femminile

DIVERSITÀ DI ETÀ



- 30-50
- >50

Quanto al requisito dell'indipendenza, risulta che quattro dei componenti del CdA sono indipendenti, secondo quanto da ultimo valutato dallo stesso CdA nella seduta consiliare del 10 aprile 2024.



Ruoli e funzioni

L'Organo amministrativo di FS SpA opera come organo collegiale nella forma del Consiglio di Amministrazione. Il CdA è responsabile della gestione della Società e del compimento di tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale. A norma di Statuto, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare su alcune materie altrimenti riservate all'Assemblea Straordinaria (quali: fusioni e scissioni nei casi previsti dalla legge, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative); infine, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del c.c., il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.

Ai sensi dello Statuto, il CdA delega le proprie competenze, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del c.c., ad uno dei suoi membri (AD) e, previa delibera dell'Assemblea, può attribuire deleghe anche operative al Presidente sulle materie delegabili ai sensi di legge, indicate dall'Assemblea, determinandone in concreto il contenuto.

Il CdA di FS SpA, con delibera assunta nella seduta del 3 giugno 2021, ha confermato l'assetto di governance adottato dalla Società nei precedenti mandati, prevedendo quindi la specifica indicazione delle materie e dei poteri di esclusiva competenza del CdA e dei particolari incarichi da attribuire al Presidente (questi ultimi in quanto autorizzati dall'Assemblea), di modo che all'AD siano attribuiti tutti i restanti poteri di amministrazione. Il CdA in particolare si è riservato, oltre alle materie non delegabili per legge, competenze esclusive su materie di importanza strategica ed economica, tra le quali: definizione - su proposta dell'AD - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del business plan annuale e pluriennale e del budget annuale della Società e del Gruppo; deliberazioni in merito alle operazioni finanziarie per importi superiori ad una certa soglia; deliberazioni di acquisto/cessione e affitto di azienda, di acquisizione/dismissione di partecipazioni societarie se superiori ad una certa percentuale; operazioni straordinarie riguardanti le "società strategiche" direttamente controllate da FS SpA e definizione della volontà da esprimere nelle assemblee delle stesse società; nomina degli organi di amministrazione e di controllo delle "società strategiche". Riguardo ai flussi informativi destinati al CdA, si rinvia al successivo paragrafo "Riunioni e funzionamento".

Il CdA ha, pertanto, conferito all'AD tutti i poteri di amministrazione della Società con esclusione delle attribuzioni del Presidente e di quelle che il CdA si è riservato in via esclusiva (oltre a quelle non delegabili a norma di legge); ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, l'AD cura, altresì, che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa e riferisce al CdA ed al Collegio Sindacale almeno ogni

tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate. Nella citata seduta del 3 giugno 2021, il CdA ha conferito alla Presidente - previa autorizzazione deliberata dall'Assemblea in data 26 maggio 2021 - specifici incarichi in materia di:

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

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

Riunioni e funzionamento

› Regolamento del CdA

Il CdA, nella seduta del 6 ottobre 2021, ha approvato, sentito il parere del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione e avendo a riferimento i principi e le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance delle Società Quotate, un regolamento (di seguito "Regolamento CdA") che, in coerenza e a integrazione di quanto previsto dallo Statuto, disciplina le regole di funzionamento dell'organo di amministrazione e in particolare: (i) le modalità di convocazione e di verbalizzazione delle riunioni; (ii) le procedure per la gestione dell'informativa agli amministratori; (iii) le attività di autovalutazione del Consiglio; (iv) la tutela della riservatezza delle informazioni.

In particolare, il CdA di FS SpA viene convocato e presieduto dal Presidente e si riunisce almeno ogni due mesi e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'AD o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale.

Nel corso del 2023 il CdA si è riunito 12 volte, con una durata media di 2 ore e 1 minuto e con una partecipazione complessiva degli Amministratori del 97,66%.

› Ruolo del Presidente ed informazioni ai Consiglieri

Il Regolamento CdA prevede che il Presidente, nell'esercizio delle funzioni allo stesso attribuite dalla legge e dallo Statuto, promuova il miglior funzionamento dell'or-

gano collegiale e del complessivo sistema di governo societario.

A tal fine il Presidente, con l'ausilio del Segretario, organizza e coordina i lavori del CdA, adoperandosi per garantire che il dibattito consiliare sia efficace e che le deliberazioni del CdA siano il risultato di una dialettica utile e adeguata e del contributo consapevole e ragionato di tutti i suoi componenti. In particolare, il Presidente - anche per il tramite del Segretario - cura:

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

In particolare, in tema di flussi informativi, prima di ogni riunione, il Presidente, per il tramite del Segretario, provvede affinché la documentazione di supporto alla trattazione delle materie all'ordine del giorno venga messa a disposizione con congruo anticipo rispetto alla data dell'adunanza, di regola almeno tre giorni prima

(almeno due giorni prima nel caso di convocazione del Consiglio effettuata in via d'urgenza). Ove possibile, la messa a disposizione della documentazione avviene contestualmente all'invio della convocazione. Oltre che ai fini della trattazione di argomenti riservati alla competenza deliberativa del CdA, i Consiglieri, i Sindaci e il Magistrato Delegato della Corte dei conti sono destinatari di flussi informativi periodici riguardanti tra l'altro:

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

Il Segretario del Consiglio di Amministrazione

La nomina del Segretario del CdA è disciplinata dallo Statuto e dal Regolamento CdA che ne specifica altresì i requisiti ed i compiti. In particolare, il CdA delibera la nomina e la revoca del Segretario, su proposta del Presidente. La durata della carica coincide con quella del CdA che ha deliberato la nomina.

Il Segretario deve essere in possesso di adeguati requisiti di professionalità, esperienza e indipendenza di giudizio.

Lo stesso garantisce il supporto all'attività del Presidente (a cui risponde funzionalmente) e fornisce con imparzialità di giudizio assistenza e consulenza al Consiglio su ogni aspetto rilevante per il corretto funzionamento del sistema di governo societario.

Comitati Consiliari

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

› Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Sono componenti del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità: Pietro Bracco (non esecutivo e indipendente), Presidente; Riccardo Barbieri Hermitte; Paola Gina Maria Schwizer, nominata con delibera del CdA del 27 giugno 2023 (non esecutivo e indipendente), in ragione delle dimissioni del Dott. Cuzzilla. Tale Comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di:

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

› Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione

Sono componenti del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione: Tommaso Tanzilli Presidente nominato con delibera del CdA del 27 giugno 2023, in ragione delle dimissioni del dottor Cuzzilla; Pietro Bracco; Alessandra Bucci, con ruoli non esecutivi ed indipendenti.

Tale Comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di:

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

Referente per la Sostenibilità

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

Remunerazione degli Amministratori

Ai sensi dello Statuto, agli Amministratori spetta il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio; l'Assemblea può inoltre stabilire un compenso, su base annuale, per il periodo di durata della carica. Inoltre, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ed è posto un limite all'importo della remunerazione che può essere riconosciuta (ai sensi dell'art. 2389, comma 3, c.c.) ai componenti di Comitati con funzioni consultive o di proposta costituiti, ove necessario, all'interno del Consiglio (limite fissato in non oltre il 30% del compenso deliberato per la carica di Amministratore).

Il CdA, su proposta del competente Comitato consiliare e sentito il parere del Collegio Sindacale, determina l'ammontare dei trattamenti economici ai sensi dell'art. 2389, comma 3 del c.c. del Presidente e dell'AD (comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore) tenuto anche conto delle eventuali indicazioni dell'Assemblea.

Con riferimento al CdA di FS nominato per il triennio 2021-2023: (i) i compensi per i Consiglieri di Amministrazione e il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella seduta del 26 maggio 2021; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire alla Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3 del c.c., nel caso di attribuzioni di deleghe; (ii) nella seduta del 3 giugno 2021, il CdA, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito poteri sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato l'ammontare complessivo del compenso della Presidente, dottoressa Giadrossi; (iii) nella seduta del 30 giugno 2021, il CdA ha deliberato per il dottor Ferraris il compenso quale AD (ai sensi dell'articolo 2389, comma 3 c.c., comprensivo del compenso attribuito per la carica di Amministratore). Il richiamato compenso deliberato per il dottor Ferraris prevede una parte fissa e una parte variabile; quest'ultima è collegata al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione.

Per i componenti dei Comitati endoconsiliari è stata deliberata, con delibera consiliare del 16 giugno 2021, l'attribuzione - in coerenza con le norme di Statuto - di un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE¹¹

valori in euro

Emolumenti annuali mandato come Presidente

Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-

AMMINISTRATORE DELEGATO¹²

Emolumenti annuali mandato come Amministratore Delegato

Compenso fisso	645.000
Componente variabile	125.000

Tematiche ESG e sostenibilità

Ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, il CdA persegue il successo sostenibile delle attività d'impresa, con l'obiettivo di creare valore nel lungo termine a beneficio degli azionisti, tenendo conto degli interessi degli altri stakeholder rilevanti per la Società. Nel corso del 2023, si sono tenute 3 sessioni di induction consiliare in tema di sostenibilità.

Nel corso del 2023, il CdA, avvalendosi ove previsto anche dei Comitati endoconsiliari sopra citati (uno dei quali con competenze specifiche sulla sostenibilità) ha affrontato tematiche ESG sia in relazione a specifiche iniziative sia in occasione tra l'altro:

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

Il sistema di MBO delle figure apicali di FS SpA e del Gruppo per il 2023 include specifiche tematiche di sostenibilità.

Si rinvia sul tema anche al paragrafo che precede 'Referente per la Sostenibilità'.

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

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

¹¹ Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti alla Presidente ai sensi dell'art. 2389 c.c., indicati in tabella, sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del CdA (50.000 euro). In conformità con la previsione statutaria in materia di spese degli amministratori in ragione del loro ufficio, la Società mette a disposizione della Presidente (in quanto non residente a Roma) una foresteria nella città di Roma per un importo massimo mensile di 5.000 euro.

¹² La parte fissa degli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti all'AD comprende anche l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di Consigliere pari a 30.000 euro. La parte variabile è da corrispondere al raggiungimento del 100% di predefiniti obiettivi aziendali annuali (valore target), oggettivi e specifici, definiti dal CdA di FS SpA su proposta ovvero con il parere favorevole del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione; l'importo spettante a titolo di quota variabile annua è riproporzionato ai parametri di incentivazione (under/over/target) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle policy di Gruppo.

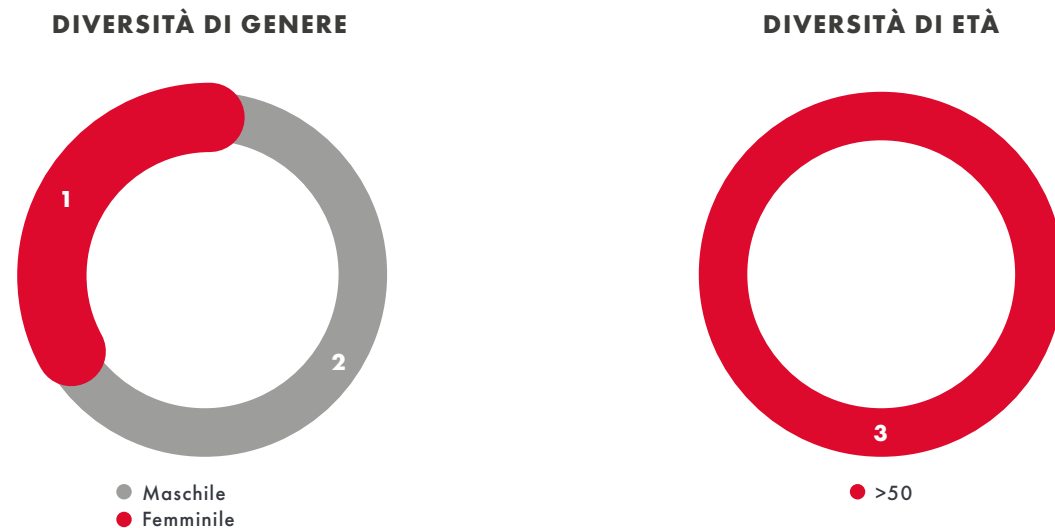
Collegio Sindacale

Ai sensi dello Statuto, l'Assemblea nomina un Collegio Sindacale composto da tre sindaci effettivi; l'Assemblea è altresì chiamata a nominare due sindaci supplenti. Per espressa previsione statutaria, la composizione del Collegio Sindacale deve garantire l'equilibrio tra i generi in modo che il genere meno rappresentato ottenga almeno un membro effettivo e un membro supplente del Collegio Sindacale, fermo in ogni caso il rispetto della normativa applicabile.

Con delibera dell'Assemblea del 3 maggio 2022 sono

stati nominati, per gli esercizi 2022-2023-2024 e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2024, quali sindaci effettivi, Rosalba Cotroneo (Presidente), Sergio Duca e Marino Marrazza; quali sindaci supplenti, Letteria Dinaro e Francesco Tulimieri.

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



Quanto alle competenze, come risultanti all'atto di nomina, un componente risulta dirigente del MEF, mentre gli altri due vantano una solida esperienza nel mondo professionale. I due sindaci supplenti risultano entrambi dipendenti del MEF. Tutti i sindaci, effettivi e supplenti, sono laureati in Economia e Commercio ed iscritti nel Registro dei revisori legali dei conti.

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS SpA e sul suo concreto funzionamento. Con la qualifica acquisita da FS SpA di EIP nei termini già precedentemente citati, il Collegio Sindacale della Holding svolge anche il ruolo di "Comitato per

il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, diversi dalla revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti ed alle sue controllate.

Nel corso del 2023 il Collegio Sindacale si è riunito 13 volte, con una durata media di 2 ore e 8 minuti e con una partecipazione dei sindaci del 100%. La presenza media dei Sindaci alle sedute consiliari tenutesi nel corso dell'esercizio (12 riunioni) è stata del 96,13%.

Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi

Il Sistema di controllo interno e gestione rischi (SCIIGR) 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 SCIIGR si articola in 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 tra le responsabilità del Management ed opera ad ogni livello della struttura organizzativa e si esplica nel quadro della gestione corrente;
- Il livello di controllo: volto a monitorare i principali rischi ed a monitorare l'adeguatezza e operatività dei controlli posti a loro presidio, è svolto, in particolare, da specifiche funzioni quali il Risk Management, la Compliance ed il Dirigente Preposto;
- III livello di controllo: atto a fornire assurance indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e in generale sul SCIIGR nel suo complesso, è svolto da unità indipendenti, diverse da quelle operative, quali l'Internal Audit.

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

Internal Audit

La funzione Internal Audit svolge un'attività indipendente e obiettiva¹³ di assurance e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione attraverso un approccio professionale sistematico, volto a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance.

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

Il CdA, previo parere del Comitato Controllo, Rischi, sen-

tito il Collegio Sindacale, su proposta del Presidente del CdA, d'intesa con l'AD: i) nomina il responsabile Internal Audit, ruolo in FS SpA attualmente ricoperto dal dott. Sergio Romiti, Chief Audit Officer; ii) approva la remunerazione fissa e variabile del responsabile Internal Audit, in coerenza con le politiche retributive aziendali; iii) approva il budget della funzione Internal Audit, nell'ambito del processo di budget aziendale, assicurando che il responsabile Internal Audit sia dotato delle risorse adeguate all'espletamento delle responsabilità a questi attribuite. L'assetto dell'Internal Audit nel Gruppo FS prevede la presenza della funzione Internal Audit in FS SpA e nelle sue controllate dirette; nelle restanti società controllate del Gruppo, l'istituzione di una funzione Internal Audit è definita di concerto dalla funzione Internal Audit di Sub-Holding con la funzione Internal Audit di FS SpA, previa valutazione delle specificità e dei profili di rischio e secondo criteri di efficienza, fermo restando l'obiettivo dell'efficace presidio del SCIIGR.

In coerenza con il Modello di Governance del Gruppo, la funzione Internal Audit di FS SpA svolge, in aggiunta al ruolo istituzionale all'interno di FS SpA, un ruolo di indirizzo, coordinamento e di controllo attuativo, sotto il profilo metodologico, sui processi di internal audit adottati dalle società del Gruppo FS attraverso:

- definizione e aggiornamento di indirizzi, modelli di funzionamento, metodologie e sistemi informativi di supporto, nonché di monitoraggio/controllo della loro corretta applicazione;
- definizione di programmi di miglioramento continuo e verifica della loro applicazione e del corretto allineamento agli standard internazionali, anche attraverso external quality review.

Per l'esercizio 2023 la funzione Internal Audit ha verificato, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli standard internazionali, l'operatività e l'idoneità del SCIIGR attraverso un piano di audit, basato su un processo strutturato di analisi dei principali rischi, predisposto dal responsabile Internal Audit e approvato dal CdA, previo parere del Comitato Controllo e Rischi, sentiti il Presidente, l'AD e il Collegio Sindacale. Inoltre, ha predisposto relazioni periodiche contenenti adeguate informazioni sulla propria attività e le ha trasmesse ai Presidenti del Collegio Sindacale, del Comitato Controllo e Rischi e del CdA nonché all'AD. Le funzioni Internal Audit supportano operativamente l'Organismo di Vigilanza di Società e delle società controllate prive della funzione Internal Audit nello svolgimento delle attività di vigilanza.

¹³ Il responsabile della funzione di Internal Audit non ha responsabilità in nessuna area operativa ed ha accesso diretto a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico.

Processo "Risk"

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

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

Anti-Corruption

Il Modello di Governance "Anti-Corruption", pubblicato il 30 marzo 2023, definisce ruoli e macro-responsabilità della Holding, delle Capogruppo di Settore, 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 anticorruzione 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".

Data Protection Department

In ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (General Data Protection Regulation – "GDPR"), il Gruppo FS si è dotato di un proprio modello gestionale per la protezione dei dati personali, Linee Guida e Procedura "Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali" n.35 del 1° agosto 2023 (c.d. Framework di Data Protection) che stabilisce i principi fondamentali in materia di Data Protection, definendo i ruoli attuativi nelle società del Gruppo FS con il relativo assetto delle macro-responsabilità nonché i flussi informativi da e verso il CdA, i vertici aziendali, le strutture che partecipano alla realizzazione del Framework di Data Protection e quelle coinvolte nel trattamento di dati personali, in un'ottica di massima tutela dei dati personali delle persone fisiche interessate dai trattamenti. Le Linee Guida rappresentano un atto di direzione e coordinamento a valenza di Gruppo, che viene adottato dalle Capogruppo di Settore e dalle altre società soggette a direzione e coordinamento di FS SpA, nel rispetto delle proprie prerogative di autonomia e indipendenza. Come da Regolamento UE 2016/679, il Data Protection Officer (DPO) è tenuto a sorvegliare l'osservanza del Regolamento e delle altre disposizioni di legge relative alla protezione dei dati personali, configurandosi a tutti gli effetti come ruolo di secondo livello dello SCIGR. All'interno del Gruppo FS è inoltre definito un organigramma della Data Protection, con le seguenti figure chiave:

- Titolare del Trattamento;
- Responsabile del Trattamento (Esterno);
- Data Controller Manager;
- Data Manager;
- Incaricato al Trattamento.

Il DPO di FS SpA è nominato, su proposta dell'AD, dal CdA di FS SpA (Titolare), a cui riporta funzionalmente, in particolare con i compiti ex art. 39 GDPR. Nel 2022 il CdA di FS SpA ha deliberato la nomina a DPO di un professionista esterno alla Società, rinnovato a decorrere dal 1° gennaio 2023.

In FS SpA è presente il Data Protection Department, funzione a diretto riporto del Responsabile della funzione legale, attraverso la quale costui assicura il raccordo fra il DPO di FS SpA e l'organizzazione aziendale ed esercita il ruolo di indirizzo strategico generale e di coordinamento attuativo di Gruppo in ambito data protection, presidiando gli ambiti di Governance, Law & Legal Standards e Operations.

Il DPO societario è nominato dal CdA della rispettiva società, cui riporta funzionalmente.

Il Referente Data Protection funge da punto di riferimento per il DPO di Capofila, per il DPO di Sub-Holding e per il DPO di FS SpA. Inoltre, il Gruppo ha implementato un sistema gestionale informatico per il governo dei processi afferenti la protezione dei dati personali.

Compliance

Nel 2019 FS SpA ha definito il "Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane" descrivendone gli aspetti organizzativi ed i processi che ne regolano il funzionamento. In coerenza con le soluzioni organizzative adottate da altre funzioni di controllo di secondo e terzo livello che compongono il più generale SCIGR, è previsto un Modello di Compliance di Gruppo "decentrato", che vede nella Holding, in ambito Legal Affairs, la presenza di una struttura Compliance quale Referente Funzionale di Gruppo e di strutture/presidi di Compliance nelle società controllate. Tale Modello di Compliance viene recepito nel 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 ed attività di propria responsabilità, e assicurando l'applicazione di metodologie coerenti con quelle rappresentate nell'ambito del Modello di Compliance di Gruppo.

Inoltre, in coerenza con il Modello di Governance del Gruppo FS, 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.

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 irlandese¹⁴, nell'ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF. Ricopre attualmente il ruolo di DP di FS SpA il dott. Marco Fossataro¹⁵, 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.

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, FSTechnology SpA, Ferrovie del Sud Est Srl, FS Sistemi Urbani SpA e Italferr SpA.

¹⁴. 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".

¹⁵. 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.

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

Lo SCIGR sull'informativa economico-finanziaria, ai sensi dell'art. 123 bis comma 2 lett. b del TUF (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari), ha l'obiettivo di fornire una ragionevole certezza sull'attendibilità, accuratezza, affidabilità e tempestività dell'informativa medesima, nel rispetto di quanto statuito dai principi contabili di riferimento. Il DP di Holding definisce e aggiorna il Modello di Controllo Interno sull'Informativa Economico-Finanziaria del Gruppo (c.d. "Modello 262") in funzione della configurazione organizzativa, operativa e di Governance del Gruppo, oltre che del quadro normativo (art. 154-bis e ss. TUF) e sulla base degli standard di riferimento internazionali (CoSO Report). Il DP di Holding definisce quindi gli standard delle procedure amministrativo-contabili, le metodologie di verifica dell'adeguatezza ed effettiva applicazione dei controlli, fornisce le istruzioni per il rilascio delle Attestazioni inerenti al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, supervisionando la corretta implementazione degli indirizzi forniti nel Gruppo. I DP delle controllate implementano e mantengono il sistema di controllo interno sull'informativa economico-finanziaria societaria, con flussi di interscambio continui con il DP di Holding.

In considerazione della nuova Governance del Gruppo FS e con la finalità di potenziare ulteriormente l'efficacia ed efficienza del sistema dei controlli interni, il Modello 262 del Gruppo è stato aggiornato (ad esempio potenziando il ruolo dei Dirigenti Preposti delle Sub-Holding) ed approvato dal CdA di FS SpA nella seduta del 28 settembre 2023.

Il Modello si caratterizza per i seguenti principali aspetti:

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

Ai fini dell'efficienza del sistema dei controlli complessivo, il Modello 262 si coordina con gli altri modelli di controllo presenti nel Gruppo quali, ad esempio, i Modelli Tax Control Framework (TCF) e Anti-Corruzione. In tale ottica, i controlli

262 con rilevanza di presidio di rischi fiscali e/o anticorruzione sono codificati come tali e partecipano a tutte le fasi del processo 262. I controlli e le procedure 262 costituiscono, inoltre, presidi ai fini dei Modelli 231 societari.

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

- (1) definizione delle Direttive Amministrativo Contabili che rappresentano le linee di indirizzo/requisiti minimi di controllo a presidio dei rischi di errata informativa finanziaria, frode, e dei rischi fiscali, da rispettare a cura di tutte le società controllate incluse nel perimetro di consolidamento del Gruppo. Sono definite per i principali processi e sono emanate a cura del DP di Holding;
- (2) definizione, su base annuale e applicando specifici criteri quantitativi (contribuzione in termini % delle società a determinati valori del bilancio aggregato) oltre che eventuali considerazioni qualitative, delle imprese rilevanti in specifico perimetro 262 per le quali è necessaria l'applicazione del Modello ed eventualmente l'introduzione della figura del DP. Per tali società, sono identificati i processi significativi ovvero quelli che contribuiscono alle voci di bilancio per importi superiori a una certa soglia % dell'utile lordo o del patrimonio netto aggregato, salvo considerazioni qualitative. Per le altre imprese, nel caso si sia in presenza di uno o più processi significativi, è prevista un'applicazione selettiva del Modello (cd. altre imprese rilevanti);
- (3) definizione, su base annuale, a cura dello staff del DP di Holding in collaborazione con gli staff dei DP di Sub-Holding e gli altri staff di società, del Piano di Attività di Gruppo, dove sono descritte le attività inerenti il processo 262 (società in perimetro, fabbisogno di copertura procedurale, monitoraggio dei controlli, ecc) a supporto del rilascio delle Attestazioni e le principali iniziative progettuali. Il Piano di Attività di Gruppo è presentato al CdA della Holding ed a quelli societari per competenza, in caso di società con DP;
- (4) la mappatura dei processi (Risk & Control Assessment) si riferisce alla rilevazione delle attività dei singoli processi e dei soggetti responsabili oltre che all'identificazione e valutazione, su parametri di impatto e probabilità, dei c.d. "rischi 262" (rischi di errore/frode sui processi che afferiscono all'informativa finanziaria) e dei relativi controlli, valutando altresì gli aspetti di multicompliance (TCF, anticorruzione etc). La fase è svolta dagli staff dei DP/CFO e dai Process Owner di competenza;
- (5) definizione delle procedure amministrativo contabili (PAC) a cura degli staff dei DP/CFO. La PAC, composta dal narrative e dalla matrice dei controlli, si sostanzia

nella rappresentazione formale del processo. I Process Owner validano le PAC per competenza e le stesse sono emanate, a seconda della tipologia, dal DP di Holding o dai DP/CFO societari. Prima della loro emissione, sono sottoposte ad un'attività di Quality Assurance (QA) svolta, per competenza, dal DP di Holding o di Sub-Holding in caso di sub-gruppo. In caso di PAC fiscali/fiscalizzate, la QA è svolta anche dal Tax Compliance Manager. Sono poi state previste anche le c.d. PAC Uniche che raccolgono in un unico documento i controlli in capo all'outsourcer dei servizi amministrativi per tutte le società clienti in perimetro;

- (6) monitoraggio attraverso il Self Assessment ovvero il processo di autocertificazione, a cura dei Control Owner e Process Owner di competenza, dell'adeguatezza del disegno e dell'effettiva applicazione dei controlli/procedure 262 nel periodo di riferimento, attraverso la compilazione di specifici questionari, ricevuti tramite sistema informativo. Ciò comporta il coinvolgimento costante delle strutture aziendali – non solo operanti in ambito amministrativo-contabile - così da rendere sempre più affidabile il processo di risalita delle informazioni e dei dati che affluiscono all'informativa finanziaria agevolando, inoltre, il processo di aggiornamento delle procedure;
- (7) monitoraggio attraverso attività di Testing, ovvero le verifiche di adeguatezza del disegno e dell'effettiva operatività dei controlli previsti nelle PAC seguendo standard e metodologie di audit a cura di un Team Indipendente (risorse staff dei DP/CFO delle società, funzioni Internal Audit, società di servizi interne/esterne al Gruppo, staff TCF per i controlli con valenza fiscale, sinergie con la Società di revisione legale dei conti). Inoltre, laddove possibile, le attività di Test 262 sono integrate negli interventi di Audit programmati (metodologia c.d. di Combined Assurance). Il processo di Test si compone delle seguenti fasi: 1) definizione del piano annuale di verifiche di Gruppo con individuazione dei tempi e delle squadre; 2) individuazione delle modalità di esecuzione dei test (script di test); 3) esecuzione delle verifiche; 4) analisi e prima valutazione delle carenze emerse. Sugli script di test, può essere effettuata, a cura dello staff del DP di Holding o di Sub-Holding per competenza, un'attività di QA finalizzata a verificarne la coerenza rispetto agli standard di Gruppo;
- (8) gestione delle carenze e Piani di Azione è la fase in cui vengono analizzate e valutate tutte le non conformità rilevate nei vari sottoprocessi 262 e identificate le specifiche azioni con le scadenze e soggetti responsabili. Gli action plan definiti dagli staff dei Dirigenti Preposti/CFO con gli owner dei processi sono oggetto di supervisione e monitoraggio ai fini di verificarne l'effettiva realizzazione;

- (9) il DP di Holding, a conclusione del processo sopra descritto, redige la Relazione sulle attività svolte nel periodo di riferimento, trasmessa al CdA di approvazione del progetto di bilancio, e rilascia, a firma congiunta con l'AD, le Attestazioni sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del TUF, secondo gli schemi Consob. Similmente i DP delle controllate, a firma congiunta con gli AD societari, rilasciano l'Attestazione sui propri bilanci e redigono le Relazioni per i rispettivi CdA. L'Attestazione per le altre società in perimetro 262 senza DP è rilasciata dai CFO a firma congiunta con gli AD con valenza interna. Il Modello prevede inoltre, il rilascio delle Attestazioni interne a cura dei CFO e AD di tutte le altre controllate, dei Chief Officer di FS, della Shared Service di Gruppo (in qualità di outsourcer dei servizi amministrativi) e della Digital Factory di Gruppo (in qualità di outsourcer dei servizi informatici).

Tutte le fasi del processo sopra descritto sono coordinate e supervisionate dallo staff DP di Holding con il supporto, per quanto concerne le controllate indirette degli staff DP di Sub-Holding, e sono svolte con il supporto di un sistema informativo dedicato.

La diffusione del Modello 262 nel Gruppo FS è perseguita attraverso attività di comunicazione e formazione continua per i diversi attori coinvolti sul SCIGR connesso ai processi di informativa finanziaria.

Relativamente ai rapporti del DP con gli organi sociali ed i vari organismi/funzioni di controllo, il già citato Regolamento del DP indica le interrelazioni e i flussi informativi. In generale, il DP collabora costantemente con le altre funzioni di controllo al fine di metter a fattor comune i programmi di attività, nonché tutti gli esiti delle attività periodicamente svolte e i piani di azione, con l'obiettivo di produrre sinergie ed ottimizzare i processi di controllo del Gruppo.

Infine, ad integrazione del Modello di Compliance alla legge 262/2005 e, più in generale, allo scopo di potenziare lo SCIGR del Gruppo, si evidenzia la presenza dei Modelli di Gruppo:

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

Tax Control Framework

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

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

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

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

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

- la struttura Strategie di Gruppo, in un'ottica di generazione di valore economico, ambientale e sociale per tutti gli stakeholder, assicura la definizione delle linee guida strategiche, del posizionamento e delle linee di sviluppo dei business del Gruppo;
- la struttura Planning & Control garantisce la gestione del processo di pianificazione di medio-lungo termine per la definizione del Budget e del Piano Industriale di Gruppo e cura il relativo monitoraggio e controllo di attuazione;
- attraverso l'attività di Controllo di Gestione, con particolare focus sugli avanzamenti di consuntivo e

sulle analisi degli scostamenti, al fine di individuare le eventuali cause, promuovendo gli opportuni interventi correttivi e valutando le prestazioni dei soggetti responsabili secondo il modello di controllo per responsabilità (Management by Objectives).

In aggiunta, la Funzione 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.

Società di Revisione legale dei conti

Con delibera dell'Assemblea di FS SpA del 21 marzo 2023 è stato deliberato il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA che delle società controllate, affidata, a partire dall'esercizio 2023, alla società PricewaterhouseCoopers SpA. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal D.Lgs. 39/10 (artt. 16 e ss.), a seguito dell'acquisizione da parte di FS SpA dello status di EIP, l'incarico di revisione legale dei conti prevede la durata di nove esercizi (2023-2031).

Al fine di preservare l'indipendenza della società di revisione, in coerenza con quanto previsto dal Regolamento UE n. 537/14 e dal D.Lgs. n. 135/2016, è vigente un'apposita procedura, che definisce i principi e modalità operative relative al conferimento di incarichi aggiuntivi rispetto a quelli di revisione legale alla società di revisione e/o a società del network. Il Collegio Sindacale di FS SpA provvede a esprimere un preventivo parere vincolante circa l'affidamento da parte di società del Gruppo di incarichi aggiuntivi in favore del revisore ovvero di entità appartenenti al relativo network.

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

A decorrere dal 1° gennaio 2024, così come deliberato nell'adunanza dell'8 novembre 2023, la Corte dei conti ha conferito al Presidente di sezione Piergiorgio Della Ventura le funzioni di Delegato titolare al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA. L'incarico è ricoperto sino al controllo sulla gestione finanziaria 2023 dal Dott. Giovanni Coppola.

Come deliberato dall'adunanza del 17 gennaio 2024, la Corte dei conti ha conferito al referendario Valentina Papa le funzioni di Magistrato Delegato sostituto al controllo della gestione finanziaria della Società, incarico precedentemente assunto dal dott. Roberto D'Alessandro.

Altre pratiche di Governo societario

Il Codice Etico

Il Codice Etico del Gruppo FS, aggiornato con delibera del CdA del 28 febbraio 2018, rappresenta la "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie responsabilità ed impegni etico/sociali verso gli stakeholders interni ed esterni. Il Codice Etico del Gruppo FS, che le società del Gruppo sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi CdA, impegna gli Organi sociali, il management, il personale e tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, instaurino con le società del Gruppo rapporti e relazioni. Nel Codice sono indicati i valori fondamentali del Gruppo, gli standard di comportamento declinati per categoria di stakeholder e il sistema di attuazione e controllo per il rispetto del Codice Etico.

Al Codice Etico è data ampia diffusione sui siti intranet ed internet del Gruppo FS. L'osservanza delle norme in esso previste è parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale e, inoltre, i contratti stipulati dalle società del Gruppo prevedono l'adesione dei terzi ai principi in esso contenuti.

Trattamento delle informazioni societarie

Il trattamento delle informazioni societarie all'interno del Gruppo FS avviene in conformità a quanto disposto dal Regolamento UE 569 del 2014 Market Abuse Regulation (MAR) volto al contrasto dei fenomeni di abusi di mercato.

Nel corso del 2023, in coerenza con le vigenti disposizioni aziendali, è proseguita l'attività inerente al trattamento delle informazioni societarie, iniziata nel 2016 con l'adozione da parte del CdA di FS SpA del "Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate" (Regolamento Insider).

Al fine di prevenire il rischio che sull'azienda ricadano responsabilità, in seguito a comportamenti adottati da soggetti interni o ad essa correlati, derivanti dalla diffusione, in modo intempestivo o prematuro, di dati e informazioni di natura privilegiata e/o riservata, il Regolamento Insider definisce, pertanto, i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità sul trattamento e la gestione delle informazioni privilegiate e riservate del Gruppo ed è rivolto a soggetti quali gli Amministratori, i Sindaci e i dipendenti di FS e delle sue controllate, i consulenti, nonché tutti coloro che per ragioni di ufficio o professionali hanno accesso regolarmente oppure occasionalmente ad informa-

zioni di natura privilegiata/riservata (c.d. insider). In applicazione del Regolamento Insider ed in conformità con la MAR, FS oltre ad essersi dotata della suddetta procedura, dal 2018, ha adottato un "Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti Internal Dealing e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS" (Codice Internal Dealing), che disciplina gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità di soggetti, quali i membri del CdA, i Sindaci Effettivi ed i Chief Officer di FS, nonché tutti gli altri soggetti che, previamente individuati dall'AD di FS, abbiano regolare accesso ad informazioni privilegiate concernenti, direttamente o indirettamente, FS e detengano il potere di adottare decisioni di gestione che possano incidere sull'evoluzione futura e sulle prospettive della Società. Analoghi obblighi ricadono anche sulle c.d. Persone Strettamente Legate ai soggetti di cui sopra.

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

Le Linee Guida per l'applicazione del D.Lgs. n. 231/2001 nel Gruppo FS del 31 ottobre 2023, che hanno sostituito le precedenti procedure in materia a partire dal 2002, promuovono l'adozione e l'efficace attuazione di Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 da parte delle società del Gruppo FS, e l'istituzione di un Organismo di Vigilanza dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo.

Le citate Linee Guida specificano i criteri di composizione (collegiali o monocratici sulla base della complessità dell'azienda) e nomina dell'OdV, i requisiti e le cause di ineleggibilità, decadenza e revoca dei suoi membri nonché i relativi flussi informativi. Con particolare riferimento ai flussi informativi verso l'OdV, a dicembre 2022, FS ha formalizzato in apposita procedura i ruoli, le responsabilità, la periodicità e le modalità operative del processo di gestione di tali flussi.

Inoltre, le Linee Guida, in aggiunta allo Statuto dell'OdV e alla relativa sezione della Parte Generale del Modello 231 di FS, prevedono che l'OdV sia composto da: (i) almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali - in possesso di specifiche competenze sul D. Lgs. 231/2001 - viene nominato Presidente, e (ii) dal responsabile della funzione aziendale Internal Audit in carica o da un altro soggetto di provenienza esterna al Gruppo. Un componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere individuato in un membro del Collegio Sindacale.

L'OdV di FS attualmente in carica è composto dai

tre membri esterni, Maurizio Bortolotto, con ruolo di Presidente, Liliana Cataldi e Desirée Fondaroli ed è stato nominato dal CdA del 20 dicembre 2023 per la durata di tre anni. Il precedente OdV, rimasto in carica fino alla nomina del nuovo, era composto da tre membri esterni: Prof. Rocco Blaiotta, con ruolo di Presidente, Avv. Maurizio Bortolotto e Avv. Umberto La Commara. FS ha istituito un team interfunzionale "Team 231", coordinato dalla funzione Compliance, a cui ha attribuito, tra l'altro, il compito di avviare, d'iniziativa o su raccomandazione dell'OdV, le attività di aggiornamento del Modello 231 di FS, e di istruire, previo esame dell'OdV, le proposte di aggiornamento dello stesso garantendo un flusso informativo periodico verso l'OdV.

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

Il Modello 231 di FS SpA¹⁶ (Parte Generale) e l'International Compliance Program sono pubblicati, nella versione in italiano e inglese, nella pagina web "Etica, Compliance e Integrità" del sito web istituzionale, ove sono previste sezioni dedicate al Codice Etico, al Modello 231, alla Policy Anticorruzione, all'ABC system, al Programma di Compliance Antitrust e al Sistema di gestione delle segnalazioni – whistleblowing, e sono oggetto di periodiche iniziative di formazione.

Sistema di gestione e politiche per la prevenzione della corruzione

Il Gruppo FS nella conduzione del business si ispira ai principi dell'integrità, della legalità e della correttezza dell'agire, secondo il principio "zero tolerance for corruption". In tale contesto, adotta un Framework Anticorruzione, aggiornato nel 2023, che definisce l'architettura del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione del Gruppo FS attraverso:

- documenti a valenza di Gruppo: Codice Etico e Policy Anti-Corruption;
- documenti a valenza societaria: Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 e Modello di Gestione Anti-Corruption¹⁷.

La Policy Anti-Corruption definisce e comunica la strategia di prevenzione e contrasto della corruzione, stabilendo i principi e presidi anticorruzione che tutti i destinatari (compresi i terzi che intrattengono rapporti professionali e/o d'affari con le società del Gruppo FS) sono chiamati ad osservare. La Policy è obbligatoria per tutte le società controllate da FS Italiane ed estere, ed è pubblicata sui siti internet ed intranet societari nonché richiamata in apposite clausole contrattuali e/o dichiarazioni che ne garantiscono la piena conoscibilità ai terzi e ne impongono l'osservanza. Il Modello di Gestione Anti-Corruption dà attuazione a livello societario alle strategie definite nella Policy Anti-Corruption, tenendo conto dello specifico contesto giuridico ed operativo di riferimento: attraverso il Modello, le società del Gruppo individuano, anche sulla base di mirati risk assessment, le proprie aree a rischio e i connessi strumenti di prevenzione, di controllo e organizzativi.

Le attività anti-corruption da svolgere nell'anno sono pianificate dalla singola Società in un cronoprogramma, che rappresenta l'impegno al perseguimento di una politica anticorruzione realmente efficace. Tra le principali linee di intervento è prevista una continua attività formativa e di comunicazione¹⁸. Eventuali violazioni delle previsioni delle regole e dei principi anti-corruption sono valutate dalle competenti strutture ai fini dell'applicazione di misure di responsabilità.

Nella tabella sotto riportata¹⁹ vengono indicati i dati relativi alla formazione erogata nel Gruppo in relazione alle procedure e politiche anticorruzione.

¹⁶. 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.

¹⁷. Il Modello di Gestione Anti-Corruption è stato pubblicato nella sua prima edizione (2018) con la denominazione "Anti-Bribery&Corruption management system".

¹⁸. Nel 2023 le iniziative formative realizzate in FS SpA sono state: erogazione di due pillole formative (sulla "Policy Anti-Corruption" e sui "Protocolli di legalità/patti di integrità"); due incontri rivolti alla Famiglia Professionale Anti-Corruption sul D.Lgs.n.24/2023 in materia di whistleblowing e sulla UNI-ISO 37001:2016 ("Anti-Bribery Management Systems"). È stato inoltre svolto un evento con oltre 500 persone del Gruppo che, nell'ambito del progetto di certificazione anticorruzione che coinvolgerà gradualmente le società del Gruppo FS, si sono candidate a diventare "Auditor interni 37001", con gli interventi della Presidente di FS, del Presidente dell'ANAC e del Chief Security&Risk Officer.

¹⁹. I dati 2023 della Tabella di formazione si riferiscono alle seguenti società: FS, RFI, Trenitalia, Anas, Blu Jet, Busitalia Campania, Busitalia Rail Service, Busitalia Sita Nord, Busitalia Veneto, Cremonesi Workshop, Fercredit, FSE, Ferservizi, FS International, FS Security, FS Sistemi Urbani, FS Technology, Grandi Stazioni Rail, Infrarail, Italcertifer, Italferr, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal, FS Park, Savit, Terminali Italia, Trenitalia Tper.

GRI 205-2

FORMAZIONE SU POLITICHE E PROCEDURE ANTICORRUZIONE

	2023	2022	2021
Giornate uomo	3.144,49	2.004,05	418,60
- Dirigenti	80,41	56,74	45,18
- Quadri	573,06	364,09	205,73
- Impiegati	1.969,76	1.574,54	167,69
- Operai	521,26	8,67	-

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

Gestione delle segnalazioni – Whistleblowing

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

FS ha adottato la Procedura per la Gestione delle Segnalazioni, aggiornata da ultimo nel 2023 in conformità al D.Lgs. 10 marzo 2023 n. 24 in materia di whistleblowing, che disciplina, a livello di Gruppo, la ricezione, l'analisi e il trattamento delle segnalazioni (anche anonime) su fatti commessi in violazione del Codice Etico, del Modello 231, della Policy Anticorruzione e del Modello di Gestione Anti-Corruption e su fatti illeciti o irregolari.

Nella Procedura è assicurata la tutela della riservatezza dell'identità del segnalante e delle persone coinvolte; inoltre, il Gruppo si impegna ad applicare una politica di tolleranza zero contro le ritorsioni nei confronti di chi effettui una segnalazione.

Copia della procedura è consegnata ai dipendenti all'atto dell'assunzione e alla stessa è assicurata la massima diffusione tramite pubblicazione in versione integrale nella intranet aziendale e in versione sintetica sul sito internet istituzionale.

In FS è in esercizio una piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni, che costituisce un canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni. La piattaforma è accessibile tramite i siti internet ed intranet aziendali.

Programma di Compliance Antitrust

Il Gruppo FS, consapevole del valore della concorrenza (sia a livello europeo, che nazionale) quale elemento determinante e strategico della cultura e della politica aziendale, il cui rispetto costituisce uno

dei principi ispiratori del Codice Etico di Gruppo, ha avviato l'aggiornamento dell'esistente Programma di Compliance Antitrust di Gruppo, al fine di renderlo coerente con il nuovo modello di Governance del Gruppo FS. Il Programma si compone di una serie di regole, standard di comportamento e di attività ed è vincolante per tutte le società del Gruppo, che sono tenute a declinarle nella rispettiva realtà aziendale, adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia. In particolare, costituiscono parte integrante del Programma, il Manuale di Compliance Antitrust e il Codice di Condotta Antitrust, in cui vengono rispettivamente descritti i limiti imposti dalla normativa antitrust nazionale ed europea e declinate in modo semplice e chiaro le principali regole di condotta che ogni dipendente del Gruppo FS è tenuto ad osservare al fine di garantire il pieno rispetto della disciplina antitrust. L'attuazione e l'aggiornamento del Programma sono demandati all'Organismo Responsabile – istituito, in ambito Holding, dalla c.d. Policy Antitrust del Gruppo FS - che provvede a adattarlo nel tempo agli eventuali mutamenti del contesto di riferimento, nonché a sensibilizzare il personale del Gruppo FS sulle tematiche antitrust, attraverso la predisposizione di appositi seminari formativi.

Parti Correlate

FS SpA 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 c.c., dal Regolamento Consob n. 17221/2010, nonché dalle applicabili previsioni del MAR, nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali e dell'art. 2427 del c.c.

La suddetta disciplina si compone dei seguenti documenti:

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

Comitati non Consiliari

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

- il *Comitato Etico e Segnalazioni* è un organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del Codice Etico del Gruppo, come da delibera del CdA di FS SpA.
- il *Comitato Capital Allocation*, relativamente alle operazioni di M&A del Gruppo, alle iniziative rilevanti di investimento/disinvestimento e di partecipazione a gare proposte dalle strutture aziendali e del Gruppo fornisce il proprio nulla osta, assicurando coerenza con strategie/obiettivi di Piano industriale del Gruppo e la sostenibilità economico patrimoniale, nonché di monitorare l'avanzamento delle operazioni/iniziativa.
- il *Comitato Pari Opportunità* del Gruppo è un organismo aziendale bilaterale e paritetico, istituito dal CCNL, che ha lo scopo di promuovere iniziative e azioni positive finalizzate ad offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia. È articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali.
- il *Comitato di Sostenibilità*, istituito per garantire

l'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie del Gruppo nonché la promozione dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile.

- il *Green Bond Working Committee*, istituito per individuare nuovi progetti eligibili ai sensi del Green Bond Framework di FS SpA e monitorare la persistenza, in capo a quelli individuati, dei criteri di finanziabilità attraverso green bond.

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

Tutela dei Diritti Umani

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

Dal 2017 il Gruppo FS aderisce al network del Global Compact dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business i 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione, principi che integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità emessa nel 2019, nel Codice Etico, nel Modello 231, nell'ABC system e nella Policy Anticorruzione. In particolare, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:

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

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

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

esplicita anche attraverso:

- l'utilizzo di clausole contrattuali standard e specifiche²⁰ 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 fornitore²¹;
- la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della supply chain attraverso la partecipazione ai lavori nell'ambito di Railsponsible 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 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 ferroviarie.

Per maggiori approfondimenti si veda anche il paragrafo "Impegno per uno sviluppo sostenibile".

Sala Blu



²⁰. 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.

²¹. RFI SpA, nel corso del 2017, ha avviato l'introduzione nelle gare di un criterio premiale che include, tra gli elementi di valutazione, il rispetto dei diritti umani; prendendo spunto da questa iniziativa di RFI, è stato avviato il progetto "Supply Chain Sustainable Management" per il miglioramento del profilo di sostenibilità dei fornitori del Gruppo FS.

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEL GRUPPO

Premessa

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

Si dà informativa che, al fine di consentire una migliore comprensione dell'andamento economico dell'eser-

cizio e delle variazioni registrate rispetto all'anno precedente, si è ritenuto opportuno fornire separata evidenza delle differenze di perimetro riconducibili al consolidamento integrale della società Intermodalidad de Levante SA, a far data dal 25 novembre 2022, dell'acquisizione del controllo della società ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH e della sua controllata (100%) ODIG Ostdeutsche Maintenance Company mbH a far data dall'11 dicembre 2022, non consolidate nel conto economico 2022, e della costituzione, nell'anno 2023, della società FS Treni Turistici Italiani Srl. Per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 4 del Bilancio consolidato.

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	2023	2022	Delta	%	Delta perimetro	Delta residuale	%
RICAVI OPERATIVI	14.804	13.664	1.140	8	(495)	645	6
COSTI OPERATIVI	(12.576)	(11.452)	(1.124)	(10)	501	(623)	(5)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.228	2.212	16	1	6	22	1
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.890)	(1.950)	60	3	16	76	4
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	338	262	76	29	22	98	37
Saldo della gestione finanziaria	(213)	(50)	(163)	(>200)	3	(160)	(>200)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	125	212	(87)	(41)	25	(62)	(29)
Imposte sul reddito	(25)	(10)	(15)	(156)	(15)	(30)	(>200)
RISULTATO DI PERIODO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	100	202	(102)	(51)	10	(92)	(46)
RISULTATO NETTO DI PERIODO	100	202	(102)	(51)	10	(92)	(46)
Risultato netto di Gruppo	137	204					
Risultato netto di Terzi	(37)	(2)					

L'esercizio 2023 chiude con un **Risultato Netto** di periodo positivo pari a 100 milioni di euro, a fronte dei 202 milioni di euro di utili registrati nell'esercizio precedente, con una variazione pari a -51%.

Il Margine Operativo Lordo (EBITDA), pari a 2.228 milioni di euro, rileva un incremento di 16 milioni di

euro (+1%) e, al netto degli effetti attribuibili alla variazione di perimetro consolidato sopra descritta, si attesterebbe a 2.234 milioni di euro.

I Ricavi operativi registrano un incremento pari a 1.140 milioni di euro (+8%), a seguito dell'aumento dei Ricavi da servizi di trasporto per 1.088 milioni di

euro e dei Ricavi da servizi di infrastruttura per 641 milioni di euro, cui si contrappone la riduzione degli Altri ricavi da contratti con la clientela per 160 milioni di euro nonché la riduzione degli Altri ricavi e degli Altri proventi complessivamente per 429 milioni di euro.

In dettaglio, le componenti specificatamente riferite ai **Ricavi da servizi di trasporto** (+1.088 milioni di euro):

- i ricavi del business AV e Intercity aumentano complessivamente per un importo pari a 580 milioni di euro, +610 milioni di euro nella componente mercato e -30 milioni di euro nel servizio Intercity. Il business AV nazionale registra un incremento di 400 milioni di euro (+30%), per l'aumento dei volumi della domanda del 33% rispetto al 2022, in virtù dell'assenza di restrizioni per Covid-19 (in vigore fino al 31 marzo 2022) e per la ripresa della domanda, soprattutto da parte della clientela leisure; a questo, si aggiungono 6 milioni di euro riconducibili ai ricavi della società Trenitalia France per il servizio offerto sulla tratta AV Parigi-Lione e Milano-Parigi nonché 204 milioni di euro della società Intermodalid de Levante, non consolidata nel periodo di confronto, attiva nel servizio AV tra Madrid e altre principali società spagnole, quali Barcellona e Valencia. Il business Intercity registra un aumento di 86 milioni di euro, pari a +25%, per il recupero dei volumi di domanda di circa il 18%. Tale incremento è tuttavia compensato per un importo pari a 116 milioni di euro, riconducibile, per 22 milioni di euro, al decremento dei ricavi da corrispettivi per contratto di servizio pubblico con lo Stato e, per 95 milioni di euro, alla Decisione conclusiva assunta dalla Commissione Europea in chiusura d'anno, in relazione alla procedura di indagine avente ad oggetto le compensazioni per obblighi di servizio pubblico riconosciute dall'Italia a Trenitalia nel periodo 2000-2014, la cui quantificazione comporta tale effetto negativo sui ricavi oltre oneri finanziari iscritti nella relativa voce per 13 milioni di euro²²;
- i ricavi del servizio passeggeri su ferro Regionale aumentano complessivamente di 381 milioni di euro. L'incremento, quasi completamente ascrivibile alle società estere del Gruppo (+413 milioni di euro sul mercato tedesco, +13 milioni di euro su quello inglese, a fronte di un calo di circa 44 milioni di euro sul mercato greco), beneficia degli effetti positivi generati dalla variazione dell'area di

consolidamento per 261 milioni di euro. In ambito nazionale, il Business Regionale di Trenitalia ha registrato un aumento dei ricavi da traffico per 183 milioni di euro (+21%) rispetto all'anno 2022, mentre i ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni e Province Autonome hanno registrato una diminuzione di 189 milioni di euro, principalmente ascrivibile alla dinamica di andamento dei Contratti di Servizio;

- i ricavi del trasporto su autobus aumentano di 70 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro in ambito internazionale e 20 milioni di euro in quello nazionale;
- i ricavi del trasporto su ferro delle merci registrano una variazione positiva di 57 milioni di euro (+7%), nonostante una serie di eventi che hanno impattato negativamente sul settore nel periodo di riferimento (scioperi in Germania, Svezia e Francia, limitazioni del traffico sul Brennero, lavori non programmati sull'infrastruttura ferroviaria, l'alluvione in Emilia-Romagna).

I Ricavi da servizi di infrastruttura aumentano rispetto al 2022 di 641 milioni di euro. La variazione è riconducibile principalmente alla società Anas (+584 milioni di euro), in conseguenza dell'andamento dei corrispettivi di servizio e concessori legati alla circolazione stradale, e alla società RFI che registra un incremento dei ricavi da pedaggio per 59 milioni di euro, quale conseguenza dell'incremento dei volumi di traffico e della fine dell'applicazione di uno sconto a favore delle Imprese Ferroviarie a copertura degli effetti negativi della pandemia da Covid-19.

Il residuo decremento degli **Altri ricavi operativi** (pari a -589 milioni di euro) risente, prevalentemente, della diminuzione dei ricavi per contributi (-474 milioni di euro), erogati nell'esercizio precedente principalmente a sostegno del settore per gli effetti della pandemia da Covid-19²³ pari a zero nel 2023, della diminuzione dei ricavi da trazione elettrica fornita ad aziende di trasporto esterne al Gruppo (-120 milioni di euro), in conseguenza della diminuzione del prezzo dell'energia elettrica utilizzata dalle Imprese Ferroviarie per la trazione dei treni, della diminuzione dei ricavi da vendita di immobili e terreni trading (-122 milioni di euro); aumentano invece, a parziale compensazione, i ricavi da manutenzione di materiale rotabile (+17 milioni di euro), i ricavi per lavori in corso su ordinazione (+20 milioni di euro), i lavori per conti terzi (+69 milioni di euro).

²² Per maggiori dettagli, si rimanda al paragrafo "Altre informazioni".

²³ Il Gruppo aveva iscritto nel 2022 un importo totale di 324 milioni di euro, che includeva contributi relativi al business regionale per 151,9 milioni di euro, il cui importo era stato rilevato a decurtazione dei Ricavi da servizi di trasporto; conseguentemente, il valore netto di Contributi legati alla pandemia 2022 era pari a 172 milioni di euro.

I Costi operativi si attestano a 12.576 milioni di euro, in aumento di 1.124 milioni di euro (+10%) rispetto al 2022. Sulla variazione, la variazione del perimetro consolidato incide per maggiori costi iscritti nel 2023 per 501 milioni di euro; pertanto, al netto di tale impatto, la variazione sarebbe più bassa e pari a 623 milioni di euro (+5%). Nel dettaglio:

- i costi netti del personale aumentano per un importo pari a 561 milioni di euro, 487 milioni di euro al netto della variazione dell'area di consolidamento, prevalentemente per maggiori costi per personale a ruolo connessi sia all'incremento dell'organico medio che all'aumento del costo unitario del lavoro (+342 milioni di euro), e maggiori "Accantonamenti e rilasci" (+109 milioni di euro) principalmente per effetto dei minori rilasci relativi al rinnovo del CCNL che avevano caratterizzato il periodo di confronto (105 milioni di euro);
- gli altri costi netti aumentano per un importo pari a 563 milioni di euro e, al netto di 427 milioni di euro dovuti alla variazione area di consolidamento, sono riconducibili prevalentemente a: (i) maggiori costi per materie e materiali di consumo (+188 milioni di euro), in conseguenza dell'effetto combinato della diminuzione dei prezzi delle materie prime e dei maggiori consumi; (ii) minori costi per energia elettrica, combustibili per la trazione, illuminazione e forza motrice (-422 milioni di euro), tutti sostanzialmente riconducibili al ribasso del costo dell'energia; (iii) maggiori costi per servizi (+848 milioni di euro), in particolare manutenzioni a seguito dell'incremento della pro-

duzione e dei traffici; (iv) maggiori capitalizzazioni (-448 milioni di euro), riferiti al valore dei costi di materiali, personale, servizi informatici e trasporto, capitalizzati.

Il Risultato operativo (EBIT) ammonta a 338 milioni di euro, in miglioramento di 76 milioni di euro rispetto al 2022 (+29%). Al netto della variazione dell'area di consolidamento, il miglioramento ammonterebbe a 98 milioni di euro, segnando un +37%.

Il Saldo della gestione finanziaria, che mostra un onere netto di 213 milioni di euro, peggiora di 163 milioni di euro rispetto al 2022 (160 milioni di euro al netto della variazione area). I proventi finanziari registrano un incremento di 111 milioni di euro, sostanzialmente riconducibile all'effetto positivo dei derivati stipulati a copertura dei contratti di finanziamento, per la sensibile crescita nei tassi di interesse (+87 milioni di euro); gli oneri finanziari aumentano per un importo pari a 231 milioni di euro principalmente per maggiori interessi sui finanziamenti bancari e sulle nuove sottoscrizioni obbligazionarie; la voce accoglie altresì l'importo degli oneri finanziari iscritti dalla società Trenitalia a seguito della Decisione della Commissione UE in tema di aiuti di Stato precedentemente citata (circa 13 milioni di euro). I risultati delle società contabilizzate con il metodo del patrimonio netto comportano, per la posta, un decremento pari a 40 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** del periodo ammontano a 25 milioni di euro.

DNF

Nel seguito, in ottemperanza a quanto richiesto dal D. Lgs. 254/2016, si riporta la tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito dal Gruppo FS, che evidenzia la modalità con cui lo stesso è stato redistribuito agli stakeholder. Il Gruppo ha proseguito nel riconoscere l'assoluta importanza di un'equilibrata distribuzione del valore generato dalla propria attività

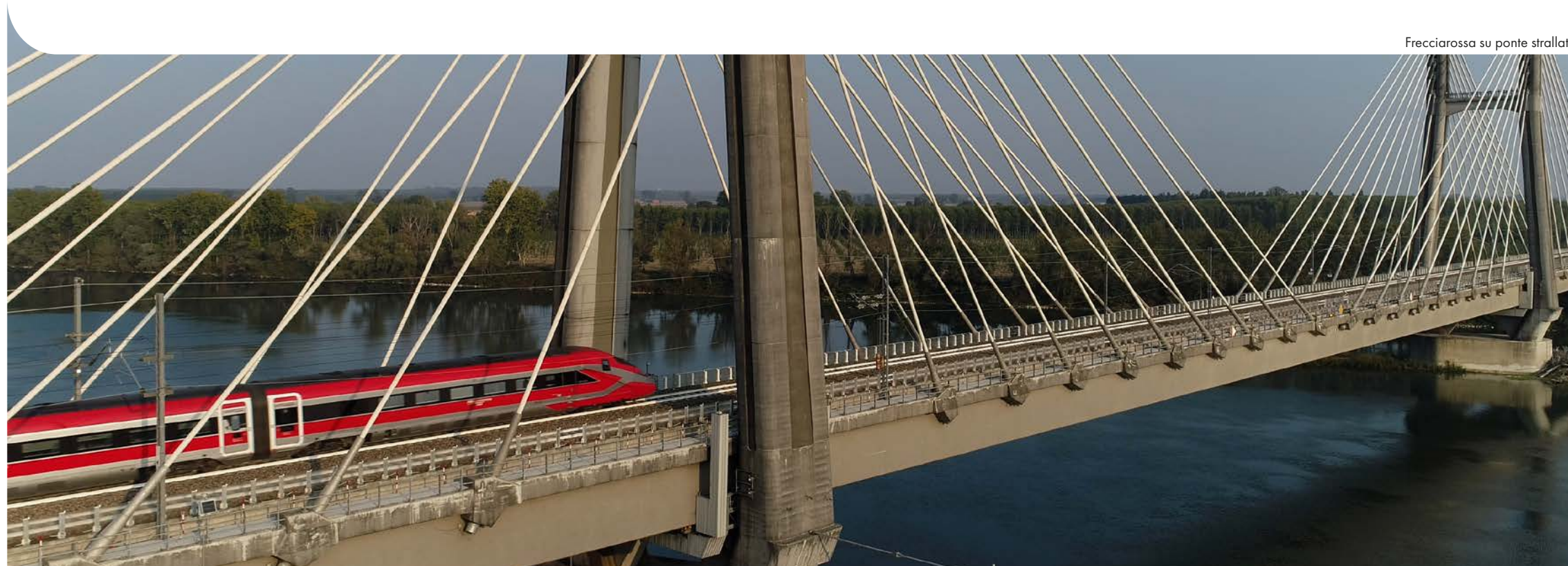
nei confronti dei suoi stakeholder, valore che gli stessi, direttamente o indirettamente, hanno contribuito a produrre. Attraverso l'analisi del valore economico distribuito si evidenzia così il flusso di risorse indirizzato ai propri dipendenti, ai propri fornitori di beni, servizi e capitali, alla Pubblica Amministrazione e alle comunità nelle quali il Gruppo stesso è presente ed opera.

GRI 201-1

valori in milioni di euro

TABELLA DEL VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO E DI QUELLO DISTRIBUITO

	2023	100%	2022	100%	2021	100%
Valore economico direttamente generato	15.047	100%	13.835	100%	12.416	100%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	14.261		13.169		11.835	
Proventi diversi	786		666		581	
Valore economico distribuito	13.074	87%	11.698	85%	10.532	85%
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 ad entità pubbliche	343		259		184	
Valore economico trattenuto	1.973	13%	2.137	15%	1.884	15%
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	1.890		1.950		1.695	
Altri costi diversi e imposte	(17)		(15)		(4)	
Risultato netto di esercizio	100		202		193	



Frecciarossa su ponte strallato

Il valore non direttamente distribuito dal Gruppo (intorno ai 2 miliardi di euro nel 2023) ammonta al 13% del totale generato, in lieve diminuzione percentuale rispetto allo scorso anno (quando era pari al 15%). Lo stesso è sostanzialmente rappresentato dagli investimenti in autofinanziamento attraverso i quali indirettamente il Gruppo concorre comunque a incrementare i benefici alla collettività e agli stakeholder in generale.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha generato nel 2023 in modo diretto, indiretto e indotto attraverso la propria attività operativa e gli investimenti effettuati un impatto economico di circa l'1,75% del Valore Aggiunto nazionale e un impatto occupazionale equivalente pari a circa 400 mila unità²⁴.

²⁴ La metodologia utilizzata per calcolare l'impatto economico e occupazionale equivalente si basa su un modello nazionale Supply & Use Table (SUT) based sviluppato dal Gruppo FS in collaborazione con l'Istituto Regione di Programmazione Economica della Toscana (IRPET). L'approccio utilizzato è del tipo Hypothetical Extraction Method (HEM), opportunamente innovato per tener conto delle specificità del Gruppo FS.

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	(2.125)	(949)	(1.176)
Altre attività nette	4.303	781	3.522
Capitale circolante	2.178	(168)	2.346
Capitale immobilizzato netto	53.827	52.876	951
Altri fondi	(2.731)	(3.010)	279
CAPITALE INVESTITO NETTO	53.274	49.698	3.576
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(889)	(1.671)	782
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	12.074	9.301	2.773
Posizione finanziaria netta	11.185	7.630	3.555
Mezzi propri	42.089	42.068	21
COPERTURE	53.274	49.698	3.576

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a 53.274 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2023 di 3.576 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (2.346 milioni di euro) e del **Capitale immobilizzato netto** (+951 milioni di euro) e della diminuzione degli **Altri fondi** (+279 milioni di euro). Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a un valore negativo di 2.125 milioni di euro, presenta una variazione in diminuzione di 1.176 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente ed è il risultato di variazioni contrapposte principalmente riferite a:

- maggiori debiti commerciali (-1.378 milioni di euro) connessi in particolare: ai maggiori lavori effettuati nel corso dell'esercizio relativi a progetti di investimento sulla rete ferroviaria, stradale e autostradale (complessivamente pari a -661 milioni di euro); ai maggiori debiti legati al materiale rotabile, all'acquisto di locomotori di manovra e alla circolazione dei treni (-250 milioni di euro); alla decisione conclusiva in capo a Trenitalia della procedura di indagine della Commissione Europea (-107 milioni di euro); ai maggiori costi relativi alla realizzazione della Piattaforma digitale comune a tutto il Gruppo FS (-69 milioni di euro) nonché alla normale dinamica dei pagamenti di periodo (-154 milioni di euro);
- maggiori crediti legati ai partner commerciali pari a +364 milioni di euro relativi principalmente a maggiori acconti a fornitori (+291 milioni di euro) per

lavori sulla rete stradale e all'incremento dei crediti verso clienti ordinari (+77 milioni di euro) legati in particolare alla commessa estera Metro Riyadh;

- maggiori rimanenze (205 milioni di euro), principalmente riferibili a materie prime e di consumo di materiale rotabile e per l'infrastruttura per effetto dei maggiori acquisti rispetto ai consumi (+187 milioni di euro) e all'iscrizione dei certificati bianchi maturati nell'esercizio a fronte dei risparmi energetici conseguiti (+35 milioni di euro);
- minori crediti relativi ai Contratti di Servizio (CdS) (-387 milioni di euro), quale effetto combinato di minori crediti verso le Regioni e dei maggiori corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati verso il MEF.

Le **Altre attività nette**, che si attestano a un valore di 4.303 milioni di euro, registrano un incremento pari a 3.522 milioni di euro che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- maggiori crediti netti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti/Amministrazioni dello Stato (+4.105 milioni di euro), per la rilevazione di competenza dei nuovi contributi e degli incassi dell'esercizio, al netto della variazione degli acconti allocati ai progetti avviati;
- incremento dei crediti netti IVA (+20 milioni di euro);
- minori altri crediti e debiti netti (+603 milioni di euro), relativi in particolare al decremento dei crediti

verso la Cassa Conguagli relativa all'Energia Elettrica (CSEA) e al decremento dei crediti verso Stato per contenziosi legati alla manutenzione e costruzione delle strade.

milioni di euro) dovuto principalmente all'iscrizione della partecipazione nel Gruppo Exploris DE GmbH.

Il **Capitale immobilizzato netto**, che si attesta a un valore di 53.827 milioni di euro, presenta un incremento di 951 milioni di euro, sostanzialmente legato:

- all'incremento degli investimenti di periodo, pari a 12.590 milioni di euro, compensato dai contributi in conto impianti rilevati per competenza pari a 9.922 milioni di euro e dagli ammortamenti del periodo per 1.744 milioni di euro;
- alle alienazioni e dismissioni (-46 milioni di euro) e alle perdite di valore (-100 milioni di euro) legate per lo più ai maggiori costi di bonifica e al materiale rotabile risultato obsoleto;
- alle riclassifiche (+102 milioni di euro) avvenute nel periodo e legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate;
- all'incremento del valore delle partecipazioni (+69

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 279 milioni di euro, ascrivibile: alla riduzione del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (+74 milioni di euro), principalmente dovuto alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e alle anticipazioni corrisposte nonché alla variazione per utili attuariali; alla riduzione degli altri fondi rischi (+159 milioni di euro), per effetto degli accantonamenti dell'esercizio pari a 517 milioni di euro cui si contrappongono gli utilizzi per 345 milioni di euro, a seguito della risoluzione di diverse cause, e il rilascio dei fondi rischi per 332 milioni di euro per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere e per la favorevole conclusione di alcune cause; alla variazione del fondo imposte differite e delle imposte anticipate (+47 milioni di euro) derivante dalle nuove differenze temporanee e dai rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno.

valori in milioni di euro

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	(889)	(1.671)	782
Conti correnti di tesoreria	(233)	(1.507)	1.274
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(10)	(10)	
Debiti verso altri finanziatori	11	23	(12)
Finanziamenti da banche	3.783	1.831	1.952
Prestiti obbligazionari	456	745	(289)
Diritti concessori finanziari correnti	(3.314)	(2.042)	(1.272)
Acconti per opere da realizzare correnti	577	482	95
Passività finanziarie correnti	153	168	(15)
Strumenti finanziari derivati correnti	(43)	(56)	13
Altro	(2.269)	(1.305)	(964)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	12.074	9.301	2.773
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(85)	(95)	10
Debiti verso altri finanziatori	3	10	(7)
Finanziamenti da banche	1.622	1.391	231
Prestiti obbligazionari	9.107	7.758	1.349
Diritti concessori finanziari non correnti	(235)	(1.479)	1.244
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.220	1.362	(142)
Passività finanziarie non correnti	712	660	52
Strumenti finanziari derivati non correnti	(45)	(138)	93
Altro	(225)	(168)	(57)
Totale complessivo	11.185	7.630	3.555

La **Posizione finanziaria netta** presenta un indebitamento netto di 11.185 milioni di euro e registra un incremento di 3.555 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022. Tale variazione è essenzialmente correlata all'effetto netto:

- dell'incremento netto dei finanziamenti da banche (+2.183 milioni di euro), riconducibile principalmente ad una maggiore provvista a breve e a lungo termine (+3.075 milioni di euro) finalizzata a supportare il piano di sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, controbilanciata dai rimborsi del periodo (-1.016 milioni di euro). In dettaglio, nel corso del 2023 è stato sottoscritto un contratto di finanziamento a breve termine con Intesa Sanpaolo da 2 miliardi di euro, due contratti di finanziamento a medio-lungo termine con CaixaBank per complessivi 250 milioni di euro e cinque contratti di finanziamento con BBVA, BNL BNP Paribas, BPER Banca, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e UniCredit, per un importo complessivo di 820 milioni di euro con scadenza entro il 2028;
- del decremento del conto corrente di tesoreria (+1.274 milioni di euro), nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF per il Contratto di Programma dell'infrastruttura ferroviaria, legato alla discrasia tra i tempi di incasso delle risorse statali ed il relativo pagamento dei fornitori, in particolare degli appaltatori di opere;
- dell'incremento dei prestiti obbligazionari (+1.060 milioni di euro), riferibile principalmente alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari per un ammontare complessivo di 1.700 milioni di euro, di cui - nell'ambito del Green Bond Framework di FS - un'operazione dual tranche a valere del programma EMTN per complessivi 1,1 miliardi di euro e un'emissione in private placement riservata alla BEI per 500 milioni di euro, oltre all'emissione in private placement con Eurofima per 100 milioni di euro, cui si contrappongono i rimborsi dell'esercizio (692 milioni di euro);
- dell'incremento netto delle altre attività e passività finanziarie (-964 milioni di euro) principalmente per l'incremento delle disponibilità liquide (-878 milioni di euro) e per il decremento delle altre passività finanziarie (-128 milioni di euro) rappresentate essenzialmente dal debito verso lo Stato riferito agli acconti incassati per opere per le quali non è stato ancora avviato l'iter per la realizzazione.
- dal decremento netto dei derivati attivi (+106 milioni di euro) a seguito della valutazione del fair value effettuata al 31 dicembre 2023, dovuto all'andamento dei tassi oggetto di copertura nel periodo di riferimento;

- del decremento degli acconti per opere da realizzare (-47 milioni di euro) in relazione alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi ad Anas SpA;
- dell'incremento delle passività finanziarie per i leasing (+37 milioni di euro) quale effetto netto della registrazione di nuovi contratti, dei rimborsi e delle valutazioni del debito dell'esercizio;
- dell'incremento delle attività finanziarie per accordi di servizi in concessione (-28 milioni di euro), determinata dall'effetto netto tra l'incremento dei crediti esigibili riferiti all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, e il decremento generato dagli incassi dell'esercizio per i rimborsi dai Ministeri/Enti;
- del decremento del credito finanziario verso il MEF (+10 milioni di euro) per effetto dell'incasso dei contributi Covid 19 legati al business dell'infrastruttura ferroviaria;

I **Mezzi propri** ammontano a 42.089 milioni con un incremento pari a 21 milioni di euro, per effetto principalmente:

- del risultato di esercizio pari a 100 milioni di euro, inclusivo della quota dei terzi;
- della variazione delle riserve di valutazione su derivati - Cash Flow Hedge e attualizzazione del TFR (-100 milioni di euro);
- della variazione legata al patrimonio netto dei terzi per effetto di aumenti di capitale sociale pari a 36 milioni di euro.

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022 tra il bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed il bilancio consolidato del Gruppo FS relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto.

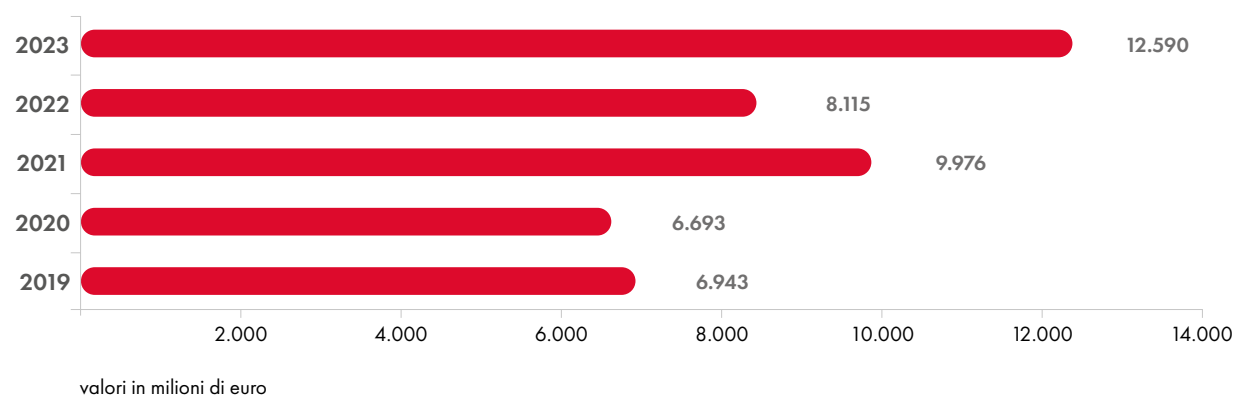
valori in milioni di euro

	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	40.191	201	39.991	90
Utili (perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) di esercizio e di quelli precedenti	2.447	144	2.516	390
- elisione svalutazione partecipazioni	608	141	466	174
- storno dividendi	(4)	(257)	(4)	(239)
Totale	3.051	28	2.978	325
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	219	100	129	61
- storno utili infragruppo	(996)	(112)	(883)	(108)
- storno imposte da consolidato fiscale	(130)	(80)	(44)	38
- altre	(197)		(160)	(202)
Totale	(1.104)	(92)	(958)	(211)
- Riserve da valutazione	(234)		(135)	
- Riserva per differenze di traduzione	(4)		(3)	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	41.900	137	41.873	204
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	226		197	
- Utile di competenza dei terzi	(37)	(37)	(2)	(2)
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	189	(37)	195	(2)
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	42.089	100	42.068	202

DNF INVESTIMENTI

In un quadro macroeconomico mondiale dove l'economia internazionale ha continuato a crescere sebbene in moderata decelerazione rispetto all'anno precedente, il Gruppo FS è riuscito a dare continuità alle azioni di sviluppo degli investimenti e ha mantenuto anche nel 2023, in coerenza con il trend avviato fin dal 2012, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti sempre superiore a 1, garantendo, quindi, non solo la sostituzione del capitale che di anno in anno diventa obsoleto,

ma anche una crescita costante al fine di sostenere lo sviluppo e il rinnovo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica. In sintesi, la spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo nel corso del 2023 è pari a 12.590 milioni di euro, di cui 2.668 milioni di euro in autofinanziamento e 9.922 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche, con un incremento pari a circa il 55% rispetto all'analogo dato di fine 2022.



Il Gruppo FS, continuando ad attestarsi tra i principali investitori in Italia e a sostenere lo sviluppo e il rinnovo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica, ha sviluppato e gestito, nel corso del 2023, investimenti tecnici²⁵ per 16.423 milioni di euro circa (11.269 milioni di euro nel 2022, con un incremento pari al 46%), di cui il 99% in Italia, così composti:

- l'86% circa delle contabilizzazioni ha riguardato il Polo Infrastrutture, nel cui ambito i progetti di RFI hanno inciso per 10.413 milioni di euro e quelli del Gruppo Anas per 3.214 milioni di euro;

- il 12% circa si concentra nel Polo Passeggeri, per interventi dedicati al trasporto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero;
- l'1% circa riguarda il Polo Logistica, per interventi dedicati al trasporto merci sia in Italia che all'estero;
- l'1% circa è relativo al Polo Urbano e alle società che erogano Servizi trasversali per il Gruppo.

Si rimanda al capitolo "Performance dei Poli di business" per l'illustrazione dei principali investimenti effettuati nel 2023 da ciascun Polo di business.

²⁵ Gli Investimenti Tecnici, la cui definizione è contenuta nel paragrafo "Legenda e glossario", comprendono, rispetto al dato degli Investimenti contabili consolidati, precedentemente citato, anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di Anas SpA e FSE SpA (per circa 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).

Focus PNRR

Nell'ambito del PNRR, il Gruppo FS, che da sempre contribuisce alla trasformazione e allo sviluppo del "Sistema Italia", ha un ruolo chiave. Al 31 dicembre 2023 sono assegnati alle società del Gruppo FS fondi PNRR e Fondo Complementare per 26,39 miliardi di euro, di cui 26,17 miliardi di euro in qualità di soggetti attuatori di primo e secondo livello e 0,22 miliardi di euro in qualità di responsabile dell'intervento.

Il Gruppo FS è interessato quale soggetto attuatore in particolare: della Missione 1 "Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura" nell'ambito di intervento di treni storici e itinerari culturali; della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" nell'ambito di intervento del rinnovo della flotta navale per lo stretto di Messina e dell'acquisto di una nave ibrida, del rinnovo della flotta dei treni regionali e la sperimentazione del trasporto ferroviario a idrogeno, del rinnovo della flotta bus; della Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" nell'ambito di interventi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, sulle ferrovie regionali, sul monitoraggio e sorveglianza digitale delle opere d'arte, sui raccordi ferroviari e rinnovo parco mezzi; della Missione 5 "Inclusione e coesione" nell'ambito di interventi per le Zone Economiche Speciali, per i Piani Urbani Integrati nella città metropolitana di Milano e per il Programma Innovativo Qualità dell'Abitare (PiNQua).

Vi sono inoltre altri progetti per i quali le società del Gruppo svolgono il ruolo di responsabile dell'intervento, il cui soggetto attuatore è individuato nei commissari straordinari del sisma 2009 – 2016.

On top alla pipeline di progetti già assegnati a società del Gruppo, vi sono ulteriori progettualità potenzialmente target di finanziamenti PNRR che sono – allo stato - in fase di approfondimento o in attesa di formalizzazione.

I valori sopra riportati non tengono conto della rimodulazione del Piano in corso di recepimento attraverso la prevista emissione dei decreti di ripartizione dei fondi del MEF alle amministrazioni beneficiarie. La rimodulazione del perimetro degli interventi ricomprende in particolare le seguenti principali variazioni, su progetti con Soggetto Attuatore RFI: stralcio di alcuni lotti relativi ai collegamenti verso sud sulla linea Napoli-Bari e sulla linea Palermo-Catania; stralcio nei collegamenti verso nord del progetto della Circonvallazione di Trento; stralcio del progetto Roma-Pescara; rimodulazione dei km complessivi con il sistema ERTMS; rimodulazione degli interventi previsti per le Stazioni al Sud. Coerentemente con la rimodulazione del perimetro dei progetti in Piano, è stata

approvata la rimodulazione delle milestones e target UE. Si rinvia al capitolo "Quadro normativo e regolamentare" per maggiori dettagli sulla normativa di riferimento.

L'avanzamento delle contabilizzazioni fino a dicembre 2023 ha raggiunto gli 8 miliardi di euro, pari a circa il 30% delle risorse assegnate.

RFI assume un ruolo estremamente rilevante per la riuscita del Piano, con interventi di competenza della società per 24,8 miliardi di euro complessivi (al netto degli impatti della rimodulazione dei traguardi) ed in particolare per la Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", nel cui ambito sono destinati complessivi 24,29 miliardi di euro, pari all'11% dell'intero PNRR italiano. Gli interventi infrastrutturali e tecnologici nel settore ferroviario consistono nello:

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

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

- Misura 1.1 Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci: in esito alla rimodulazione, il target finale di giugno 2026 è pari a 119 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso alcuni lotti dell'itinerario Napoli-Bari, dell'itinerario Palermo-Catania e della Salerno-Reggio Calabria, i quali allo stato attuale sono tutti in fase realizzativa.
- Misura 1.2 Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa: in esito alla rimodulazione, il target finale di giugno 2026 è pari a 165 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso gli interventi Progetto Unico Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi, Potenziamento Rho-Gallarate 1^ fase, Potenziamento Milano-Pavia 1^ fase, Brescia-Verona e Verona-Bivio Vicenza, tutti in fase realizzativa.
- Misura 1.3 Connessioni diagonali: In esito alla rimodulazione, il target finale di giugno 2026 è pari a 27 km. Nel 2023 sono stati consegnati i lavori del

nuovo collegamento PM228-Castelplanio, sono stati affidati i bandi di gara per il Raddoppio PM228 – Albacina, è in fase realizzativa l'interconnessione tra la nuova linea AV SA-RC e la linea esistente Battipaglia-Potenza.

- Misura 1.4 Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS): in esito alla rimodulazione, il target intermedio è pari a 1.400 km a giugno 2025 mentre il Target finale è stato rimodulato a 2.785 km a giugno 2026. Sono stati stipulati entrambi gli Accordi Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione del sistema ERTMS sulle linee oggetto del PNRR.
- Misura 1.5 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave: i principali interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali sono in fase realizzativa.
- Misura 1.6 Potenziamento delle linee regionali: gli interventi inseriti nella misura sono in fase di realizzazione.
- Misura 1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud: in esito alla rimodulazione, è stata approvata la proposta di sostituzione della milestone di aggiudicazione definitiva entro dicembre 2023 di tutti gli appalti con un target fisico di completamento opere per 150 km. Infine, è stato aggiunto un Target finale entro giugno 2026 pari a 650 km.
- Misura 1.8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud: in esito alla rimodulazione, il target è pari a 38 stazioni completate anche in ambiti "parziali" d'intervento per giugno 2026. Sono in corso attività di progettazione per 20 stazioni e in corso i lavori in 13 stazioni.
- Misura 1.9 Inter-regional connections: in esito alla rimodulazione, è stata aggiunta una nuova misura che prevede la realizzazione dei seguenti interventi: la velocizzazione della tratta Orte-Falconara, in fase di progettazione; la velocizzazione delle tratte Battipaglia-Potenza e Milano-Genova, in fase di realizzazione; l'upgrade e potenziamento tecnologico della Linea Storica Palermo-Catania, in fase negoziale. La nuova misura prevede due target, uno intermedio di 70 km entro dicembre 2025 ed uno finale per complessivi 221 km entro giugno 2026.

Le altre società del Gruppo sono nominate soggetti attuatori di primo e secondo livello e responsabili dell'intervento per un totale di fondi pari a 1,56 miliardi di euro. Si riporta di seguito un focus sui principali soggetti attuatori.

Trenitalia svolge il ruolo di soggetto attuatore nell'ambito della Missione 2 componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", per un totale di fon-

di PNRR pari a circa 0,42 miliardi di euro per la linea di intervento "Rinnovo della flotta bus e treni verdi - treni":

- rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Regionale: sono stati siglati tutti i contratti applicativi per le regioni che hanno indicato la società come soggetto attuatore e sono iniziate le consegne dei mezzi in alcune Regioni;
- rinnovo della flotta dei treni per il trasporto Intercity al Sud: sono stati siglati i contratti applicativi per i 7 treni ibridi e le 70 carrozze notte.

Anas svolge il ruolo di soggetto attuatore nell'ambito della Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" e della Missione 5 "Inclusione e coesione", per un totale di fondi (PNRR e Fondo Complementare) di circa 0,29 miliardi di euro:

- Missione 3 componente 1 "Monitoraggio e sorveglianza digitale delle opere d'arte": sono state aggiudicate tutte le procedure di gara e sono iniziati i lavori;
- Missione 5 componente 3 "Accessibilità al porto di Gioia Tauro": per la realizzazione di due progetti: Accessibilità porto Gioia Tauro – gate lato Sud e Accessibilità porto Gioia Tauro – Svincolo Rosarno.

FSE svolge il ruolo di soggetto attuatore per un totale di fondi PNRR di circa 0,441 miliardi di euro, di cui:

- Missione 3 componente 1 Misura 1.6 "Potenziamento linee Regionali": Potenziamento Infrastrutturale Linea Bari – Taranto; completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete; realizzazione di HUB intermodali e potenziamento di 20 stazioni;
- Missione 2 componente 2 Misura 4.4 "Rinnovo Flotte Bus e Treni Verdi": per il rinnovo della flotta regionale attraverso l'acquisto di 4 treni elettrici;
- Missione 2 componente Misura 3.4 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario": la milestone prevista al 31 dicembre 2023 è stata posticipata al 30 giugno 2024 sulla base del D.D. 181/2023.

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

Interventi/trasferimenti per il gruppo di risorse pubbliche

La seguente tabella riporta i trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio per l'esercizio 2023.

valori in milioni di euro

	RFI	FS SpA	Trenitalia	Anas	Grandi Stazioni Rail	Ferrovie del Sud-Est	Gruppo Netinera	Hellenic Train	Mercitalia Logistics	Mercitalia Rail	Mercitalia Intermodal	Mercitalia Shunting & Terminal	Gruppo TX	Gruppo Busitalia	Totale
Conto esercizio															
Contratto di Programma	1.105,6									48,4					1.154,0
Contributi Covid19			101,7	25,0		4,2	1,0			4,5				10,7	147,1
Altri dallo Stato	106,3			144,2	5,3						4,1	0,1	8,7		268,7
Contributi UE		0,2	0,6							0,4	0,2		2,3		3,7
Da Enti pubblici territoriali			0,2								1,9			8,8	10,9
Contributi diversi			3,8						0,2	2,4				7,3	13,7
Conto investimento															
Da Stato	5.124,0	452,6	1,0	2.327,1	12,0	11,2									7.927,9
Da Enti pubblici territoriali	100,8		235,1	243,8		117,5								20,2	717,4
Da UE	305,3			8,5				0,2							314,0
Contributi diversi				42,4											42,4
Totale	6.742,0	452,8	342,4	2.791,0	17,3	132,9	1,0	0,2	0,2	53,3	8,6	0,1	11,0	47,0	10.599,8

PERFORMANCE DEI POLI DI BUSINESS

La visione strategica e industriale di lungo periodo, delineate nel Piano Industriale di Gruppo, ha tra i suoi principali obiettivi: i) dare certezza di esecuzione alle opere infrastrutturali nei tempi previsti; ii) favorire il trasporto collettivo multimodale rispetto al trasporto privato; iii) incrementare fino a raddoppiare il trasporto merci su ferro rispetto al 2019; iv) rendere le infrastrutture ferroviarie e stradali più sostenibili, accessibili, integrate efficacemente fra loro e resilienti, incrementandone la dotazione anche per ridurre il gap tra nord e sud del Paese; v) aumentare il grado di autonomia energetica del Gruppo, coprendo almeno il 40% del fabbisogno con l'autoproduzione attraverso fonti rinnovabili e contribuire, anche in questo campo, alla transizione ecologica del Paese.

Il Piano, per realizzare la visione strategica, ha previsto una profonda ridefinizione della governance e un assetto organizzativo del Gruppo che aggrega le società controllate da FS in quattro Poli di business: Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano, ciascuno con ruoli ed obiettivi strategici ben delineati e tesi a valorizzare le potenzialità delle diverse società del Gruppo e le loro sinergie. I quattro Poli di business hanno un ruolo cruciale per sviluppare un sistema di infrastrutture e di mobilità sempre più integrati e sostenibili a beneficio del Paese. La struttura del Gruppo si completa poi con gli Altri servizi, trasversali a tutti e quattro i Poli di business e funzionali al perseguimento degli obiettivi del Piano.

Nel corso dell'esercizio 2023, nell'ambito del progetto di riassetto societario coerente con il Modello di Governance e con il Piano Industriale del Gruppo FS sopra descritto, sono state realizzate le seguenti operazioni:

- scissione del ramo d'azienda di protezione aziendale di Trenitalia e RFI a favore di FS Security, con effetto dal 1° gennaio 2023;
- scissione della partecipazione di RFI di Blufferies Srl a beneficio di Mercitalia Logistics SpA con efficacia a decorrere dal 1° novembre 2023.

In coerenza con il Piano industriale di Gruppo e in linea con quanto disposto dall'IFRS 8 Settori operativi, si fornisce di seguito l'analisi dell'andamento gestionale, degli investimenti tecnici e dei principali KPI del Gruppo FS, con riferimento alle performance dei Poli.

Polo Infrastrutture

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

Nel Polo infrastrutture opera sia Rete Ferroviaria Italiana SpA, Capogruppo di Polo, la cui mission prevede il ruolo principale di Gestore nazionale della infrastruttura ferroviaria, curando la manutenzione, l'utilizzo e lo sviluppo della rete stessa e dei relativi sistemi di sicurezza, oltre la gestione delle attività di ricerca e sviluppo in ambito ferroviario, nonché l'erogazione di servizi di collegamento via mare con le isole maggiori, sia la società Anas SpA che, con le sue controllate, gestisce la rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale. Contribuisce inoltre ai risultati del Polo Italferr SpA, la società di ingegneria del Gruppo. Le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, in via esclusiva o accessoria, sono FSE Srl, Grandi Stazioni Rail SpA, Brenner Basis Tunnel SE, Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB) e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT).

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

Al 31 dicembre 2023 l'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI, secondo il D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000, ammonta a 16.832 km, e la consistenza delle linee, in base alla classificazione utilizzata ai fini del calcolo del canone di utilizzo della rete ferroviaria, coerentemente con il D.M. n. 43T del 21 marzo 2000, è la seguente:

- 6.460 km di linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico;
- 9.422 km di linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini

regionali e di interconnessioni con le direttrici principali;

- 950 km di linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane.

Considerando la tipologia, le linee a doppio binario sono distribuite per 7.734 km, pari al 46% del totale, mentre le linee sono elettrificate per 12.205 km (72,5% del totale).

La lunghezza complessiva dei binari ammonta a 24.567 km, di cui 1.467,2 km di binari di rete AV/AC.

Tutte le linee della rete sono dotate di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria di RFI tra le più sicure d'Europa. In particolare, il sistema ERTMS/ETCS è applicato a circa 1.177 km di Alta Velocità.

Al 31 dicembre 2023, le imprese ferroviarie "operative", legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata da ANSFISA o dall'ERA, ai sensi del 4° pacchetto ferroviario (Direttiva UE 2016/798, recepita in Italia con il D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50), sono 38 (20 per il solo trasporto merci, 12

per il solo trasporto viaggiatori e 6 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci).

Nel corso del 2023, sulla rete ferroviaria nazionale hanno circolato in media oltre 9.700 treni al giorno per un volume complessivo annuo di circa 376,2 milioni di km percorsi, in crescita di circa l'1,3% rispetto al 2022. Sul territorio nazionale, oltre alla rete RFI, il Gruppo FS gestisce anche circa 474 km di linea delle Ferrovie del Sud Est, che attraversa le province della Puglia, è elettrificata per 82 km e quasi interamente a semplice binario, con un'offerta nel corso del 2023 di circa 3,6 milioni di treni km.

All'estero, attraverso la controllata Netinera, il Gruppo FS gestisce circa 300 km di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. La produzione realizzata nel corso del 2023 è stata di circa 59 milioni di treni km.

Riguardo all'infrastruttura stradale, il Gruppo FS gestisce, attraverso la controllata Anas, circa 32.500 km di strade statali, di cui circa 1.574 km di autostrade non a pedaggio.

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.807	6.665	142	2,1
Altri proventi	235	209	26	12,4
Ricavi operativi	7.042	6.874	168	2,4
Costi operativi	(6.446)	(6.138)	(308)	5,0
EBITDA	596	736	(140)	(19,0)
Risultato Operativo (EBIT)	224	309	(85)	(27,5)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	85	300	(215)	(71,7)

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Capitale investito netto	39.241	35.864	3.377
Posizione finanziaria netta	2.969	(586)	3.555
Mezzi propri	36.272	36.450	(178)

Il Polo Infrastrutture registra nel 2023 un Risultato Netto positivo pari a 85 milioni di euro, in decremento di 215 milioni di euro rispetto al 2022.

I **Ricavi operativi** ammontano a 7.042 milioni di euro, in aumento rispetto al 2022 per 168 milioni di euro, principalmente per:

- maggiori ricavi di Anas per circa 503 milioni di euro, sostanzialmente per effetto di maggiori ricavi relativi agli investimenti tecnici per 474 milioni di euro (tale partita trova corrispondente variazione nei costi) e maggiori proventi derivanti dalle società concessionarie autostradali per 111 milioni di euro, in parte attenuati dai minori ricavi per contributi per 112 milioni di euro;
- minori ricavi e proventi di RFI per 366 milioni di euro dovuti a:
 - minori ricavi per la vendita di energia per la trazione dei treni (366 milioni di euro), legati principalmente all'andamento del prezzo dell'energia (tale partita trova corrispondente variazione nei costi): a dicembre 2022 il PUN (Prezzo Unitario Nazionale) si attestava a 315 €/MWh, mentre a dicembre 2023 è pari a 132 €/MWh;
 - minori ricavi per contributi per 178 milioni di euro, principalmente per l'assenza nel 2023 dei ristori normativi da Covid-19 che nel 2022 ammontavano a 115 milioni di euro;
 - maggiori ricavi da pedaggio (+177 milioni di euro) per effetto combinato della graduale uscita dallo scenario emergenziale che ha generato l'incremento dei volumi di traffico (+5,5 milioni di treni-km rispetto a dicembre 2022) e la mancata applicazione nel 2023 dello sconto pedaggio di cui hanno beneficiato le imprese ferroviarie nel 2022;

L'**EBITDA** del Polo Infrastrutture si attesta nel 2023 ad un valore positivo di 596 milioni di euro e registra un decremento di 140 milioni di euro rispetto al 2022 sostanzialmente per effetto della flessione dell'EBITDA di RFI per 99 milioni di euro in correlazione al piano assunzioni del personale, a cui si aggiunge il peggioramento dell'EBITDA di Anas di 68 milioni di euro principalmente per i minori contributi riconosciuti.

Il **Risultato operativo (EBIT)** del Polo Infrastrutture si attesta nel 2023 ad un valore positivo di 224 milioni di euro, in decremento di 85 milioni di euro rispetto al 2022. Il decremento a livello di EBITDA è parzialmente mitigato dalle minori svalutazioni di RFI rispetto al 2022.

I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 136 milioni di euro con una variazione negativa di 133 milioni di euro rispetto al 2022, imputabile principalmente ad Anas per maggiori svalutazioni di attività finanziarie

(svalutazione partecipazione nella società Stretto di Messina), minori dividendi da società controllate e a maggiori oneri finanziari su debiti.

Le **Imposte** sul reddito del Polo ammontano nel 2023 ad un valore negativo di 3 milioni di euro e registrano un miglioramento rispetto al 2022 di 3 milioni di euro.

Gli **investimenti** tecnici del Polo Infrastrutture nel corso del 2023 raggiungono i 14.053 milioni di euro (9.222 milioni di euro nel 2022) e rappresentano l'86% circa del totale investimenti tecnici del Gruppo. I progetti di RFI hanno inciso per 10.413 milioni di euro (di cui 7.656 milioni di euro per la Rete Convenzionale/AC, 100 milioni di euro per la rete AV/AC e 2.658 milioni di euro per anticipi contrattuali netti alle imprese fornitrici) e quelli del gruppo Anas per 3.214 milioni di euro (comprensivi di anticipi contrattuali alle imprese fornitrici per 413 milioni di euro).

In dettaglio, gli investimenti tecnici di RFI (74% del totale investimenti tecnici del Polo Infrastrutture) sono stati destinati per:

- il 31% alla sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza. Da segnalare che 529 milioni di euro (circa il 5% della spesa complessiva) sono dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia;
- il 69% alla realizzazione di interventi sulle direttrici di interesse nazionale, ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete Convenzionale/AC, al completamento della linea AV Torino-Milano-Napoli e alle grandi opere realizzate per lotti costruttivi principalmente sulle linee AV/AC Verona-Padova tratta Verona-Vicenza e sulla Milano-Verona tratta Brescia-Verona. Si segnalano altresì i lavori eseguiti sulla Napoli-Bari e sulla tratta Terzo Valico dei Giovi.

Nel corso del 2023, RFI ha pubblicato 276 bandi di gara per un valore di 9,7 miliardi di euro, di cui per 7,9 miliardi di euro per lavori e 1,8 miliardi di euro per forniture e servizi, e ci sono state aggiudicazioni definitive di 264 gare per un importo prossimo a 17,5 miliardi di euro, di cui 91 gare per 15,5 miliardi di euro per l'affidamento di lavori.

Focalizzandosi sulle principali 53 attivazioni infrastrutturali del 2023, 16 hanno riguardato sviluppi infrastrutturali, 28 interventi di upgrading delle linee e 9 le stazioni. Sono stati inoltre soppressi 64 Passaggi a Livello.

Si segnala inoltre che nel corso del 2023, nell'ambito degli interventi di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, sono stati realizzati interventi di rinnovo su Binari su 1.276 km, Deviatoi per 879 elemen-

ti, Linee di contatto per la Trazione Elettrica su 203 km.

Con riferimento alla rete stradale gestita dal gruppo Anas, gli investimenti tecnici (23% del totale investimenti tecnici del Polo Infrastrutture) sono stati destinati per:

- il 46% circa alle nuove opere;
- il 48% al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale esistente;
- la rimanente parte principalmente ad altri interventi sulle dotazioni tecnologiche e informatiche.

Nel corso del 2023 Anas ha pubblicato 128 bandi di gara per un valore di 7,5 miliardi di euro, di cui 63 gare

per 6,7 miliardi di euro per lavori, e ci sono state aggiudicazioni definitive di 129 gare per un importo complessivo di circa 6,5 miliardi di euro, di cui 84 gare per 5,9 miliardi di euro per l'affidamento di lavori.

Le principali attivazioni infrastrutturali riguardano la SS 45 di Valtrebbia, la Tangenziale di Vicenza, la SS 106 Jonica, la SS 18 Tirrena Inferiore, la SS 176 della Valle del Basento e la SS 131 Carlo Felice.

Si segnala inoltre che nel corso del 2023 nell'ambito interventi di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale sono stati realizzati interventi di rinnovo delle Pavimentazioni su 8.152 km e interventi di sostituzione delle Barriere su 221 km.



Cantiere stradale Anas

Polo Passeggeri

Il Polo Passeggeri ha come obiettivo la creazione di una proposta di business multimodale il cui vantaggio è quello di sfruttare le caratteristiche delle varie tipologie di trasporto, per sviluppare un servizio integrato, economico, affidabile e sostenibile con un'offerta sempre più personalizzata e attenta alle esigenze dei singoli passeggeri secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance.

Nel Polo Passeggeri operano le società del Gruppo FS che svolgono attività di trasporto passeggeri su ferro e su gomma. Nel trasporto su rotaia opera principalmente Trenitalia SpA, la Capofila di Polo, con la missione di garantire il presidio del settore del trasporto di persone, in ambito nazionale e internazionale, compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone; tutto ciò avviene attraverso lo sviluppo di un'offerta integrata di prodotti/servizi e la gestione di un mix articolato di canali distributivi. Inoltre, alle performance del Polo contribuiscono: il gruppo Netinera, che svolge attività di trasporto ferro-gomma in

ambito regionale e metropolitano in Germania; Hellenic Train, che è l'impresa incumbent per i servizi di trasporto passeggeri su ferro in Grecia (linea principale Atene-Salonicco); Trenitalia UK, che tramite la sua controllata al 100% Trenitalia c2c, opera i collegamenti di tipo commuter sulla linea Londra-South Essex; ILSA, che offre collegamenti su linee Alta Velocità in Spagna (sui tre principali corridoi che collegano Madrid con Barcellona, Valencia e Siviglia); Trenitalia France, che opera nel segmento Alta Velocità in Francia sia attraverso collegamenti cross-border Milano-Parigi sia su servizi domestici tra Parigi e Lione; FSE come concessionaria dei servizi ferroviari ed automobilistici in Puglia.

Il Polo Passeggeri offre, inoltre, i servizi di mobilità viaggiatori su gomma sia su tratte metropolitane sia su tratte a media-lunga percorrenza, che vengono effettuati principalmente dal gruppo formato da Busitalia-Sita Nord Srl e dalle sue partecipate (inclusa la società olandese QBuzz), oltre che, come detto, dal gruppo Netinera e da FSE.

TRASPORTO PASSEGGERI SU ROTAIA

	2023	2022	Var %
Trasporto Long Haul – Mercato			
Viaggiatori Km – milioni	20.153	13.104	53,8%
Treni Km – migliaia	74.600	60.389	23,5%
Trasporto Long Haul - Universale contribuito			
Viaggiatori Km – milioni	4.436	4.092	8,4%
Treni Km – migliaia	27.312	28.413	(3,9%)
Trasporto Regionale			
Viaggiatori Km – milioni	21.392	17.416	2,8%
Treni Km – migliaia	216.257	196.106	10,3%

In ambito Trasporto passeggeri su rotaia, nel corso dell'anno 2023 l'offerta del Polo Passeggeri sul territorio nazionale ed estero è stata rafforzata con nuovi collegamenti Frecciarossa operati con flotta ETR1000 (in Italia, Spagna e Francia). I volumi complessivi di traffico passeggeri su rotaia realizzati nel 2023 dalle società del Polo, sono stati pari a 46 miliardi di viaggiatori*km (di cui 36,8 miliardi, pari circa all'80%, relativi a Trenitalia), in crescita del 32,8% rispetto al 2022.

Il segmento dei servizi long haul (Mercato e Contribuito) con circa 24,6 miliardi di viaggiatori*km, ha fatto segnare una crescita del 43% rispetto al 2022 (periodo ancora in parte condizionato dallo scenario pandemi-

co). Il risultato è stato ottenuto grazie all'ottima performance in ambito servizi a mercato (+53,8%), in cui si registra la crescita del business sia di Trenitalia, sia di ILSA con un significativo apporto dei nuovi servizi alta velocità attivati in Spagna nel 2023. Anche in ambito Servizio Universale Contribuito si è registrata una crescita dei volumi di viaggiatori km trasportati pari all'8,4% rispetto al 2022.

In termini di offerta, la produzione complessiva (Mercato e Contribuito) dei servizi long haul è risultata pari a circa 101,9 milioni di treni*km, in crescita del 14,8% rispetto al 2022, grazie alla maggiore offerta di servizi a mercato (+23,5%), laddove l'offerta del servizio

universale è stata invece leggermente inferiore a quella del 2022 (-3,9%).

Nel trasporto regionale, i volumi trasportati nel 2023 sono stati pari a circa 21,4 miliardi di viaggiatori*km, sia in Italia che all'estero, in crescita del 22,8% rispetto all'anno precedente, a fronte di una produzione in cre-

scita verso il 2022 del 10,3%.

Rispetto al 2022, ancora parzialmente penalizzato dallo scenario pandemico, i valori di domanda e offerta del trasporto regionale incorporano gli effetti dell'acquisizione nel perimetro di consolidamento di Netinera della società ODEG.

TRASPORTO SU GOMMA TPL

	2023	2022	Var %
Viaggiatori Km – milioni	1.822	1.524	19,6%
Bus Km – migliaia	157.452	157.587	(0,1%)

In ambito Trasporto passeggeri su gomma, il Gruppo FS sostiene l'utilizzo integrato dei servizi di trasporto urbani ed extraurbani su ferro e gomma, in Italia e all'estero, e l'interscambio tra di essi.

In tal senso il Polo Passeggeri ha soddisfatto, nel corso

del 2023, una domanda di circa 1,8 miliardi di viaggiatori*km, in crescita del 19,6% rispetto al 2022, con un'offerta prodotta nel 2023 di circa 157,5 milioni di bus*km in linea con il 2022.

TRASPORTO MARITTIMO

	2023	2022	Var %
Viaggiatori Km – milioni	25	22	13,3%
Navi Km – migliaia	607	614	(1,2%)

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

lago Trasimeno. Nel 2023 ha soddisfatto una domanda di circa 24,8 milioni di viaggiatori*km, in crescita del 13,3% rispetto al 2022, con un'offerta di circa 606,8 mila navi*km, in lieve flessione rispetto al 2022.

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.449	6.632	817	12,3
Altri proventi	208	244	(36)	(14,8)
Ricavi operativi	7.657	6.876	781	11,4
Costi operativi	(6.111)	(5.420)	(691)	12,7
EBITDA	1.546	1.456	90	6,2
Risultato Operativo (EBIT)	199	210	(11)	(5,2)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	79	94	(15)	(15,9)

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Capitale investito netto	11.532	11.881	(349)
Posizione finanziaria netta	8.446	8.798	(352)
Mezzi propri	3.086	3.083	3

Il Polo Passeggeri chiude il 2023 con un Risultato netto del periodo positivo di 79 milioni di euro, in decremento di 15 milioni di euro rispetto al 2022, che risente degli impatti derivanti dalla decisione conclusiva della Commissione europea per 107 milioni di euro a carico di Trenitalia, come già illustrato in precedenza. Si registra una generale ripresa dei ricavi da traffico per tutti i business del trasporto passeggeri su ferro. Si ricorda che nel 2022, a causa della pandemia da Covid-19, l'offerta del trasporto passeggeri AV ha subito delle limitazioni dei posti vendibili che garantiva il distanziamento dei viaggiatori (fino al 13 marzo 2022 limitazioni all'80%) ma al contempo erano stati riconosciuti ristori normativi sotto forma di sconto pedaggio da parte del Gestore dell'Infrastruttura per circa 60 milioni di euro.

I **Ricavi operativi** del Polo nel 2023 ammontano a 7.657 milioni di euro e sono in incremento rispetto al 2022 per 781 milioni di euro (+11%), in larga parte attribuibile alla componente dei ricavi da traffico. Il Business del trasporto passeggeri su ferro e su gomma registra complessivamente un incremento dei ricavi da traffico pari a circa 1.051 milioni di euro, legato principalmente all'incremento dei volumi del trasporto passeggeri su ferro del Business AV (399 milioni di euro), del Business Regionale (185 milioni di euro) e del Business Intercity (86 milioni di euro). Il Business del trasporto passeggeri su gomma registra, rispetto al 2022, un incremento di 34 milioni di euro, mentre la componente internazionale registra un incremento pari a 347 milioni di euro. L'incremento della domanda è strettamente correlato all'allentamento delle restrizioni per l'emergenza sanitaria Covid-19 e alla forte ripresa della mobilità dei viaggiatori, consolidando le buone performance registrate dall'inizio dell'anno per leisure/week end e per la ripresa del business travel e del traffico pendolare. I ricavi da traffico sono in parte compensati principalmente dalla riduzione dei ricavi per contributi ed altri ricavi operativi.

L'**EBITDA** del Polo Passeggeri registra nel 2023 un valore positivo pari a 1.546 milioni di euro, con un incremento pari a 90 milioni di euro rispetto al 2022. Il miglioramento dei ricavi viene in parte ridotto dall'incremento dei costi operativi legati alla maggiore offerta, ai maggiori costi del personale, in parte mitigato dai minori costi di energia di trazione dovuti alla già citata consistente riduzione del PUN. Si ricorda inoltre che, a causa della pandemia da Covid-19, il Business AV nel 2022 ha beneficiato dei ristori normativi attraverso lo sconto sulla componente B del pedaggio riconosciuto dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria pari a circa 60 milioni di euro.

Il **Risultato operativo (EBIT)** è positivo per 199 milioni di euro: rispetto al 2022 si registra un peggioramento di 11 milioni di euro in quanto il miglioramento a livello di EBITDA viene assorbito dai maggiori ammortamenti e svalutazioni.

I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 161 milioni di euro e registrano un peggioramento di 64 milioni di euro rispetto al 2022, principalmente per il rialzo dei tassi di interesse sulle linee finanziarie di Trenitalia. Le **imposte sul reddito** del Polo risultano essere in miglioramento di 60 milioni di euro rispetto al 2022.

In merito agli **investimenti** tecnici, nel Polo Passeggeri si concentra il 12% circa degli investimenti tecnici complessivi del Gruppo, pari a 1.987,8 milioni di euro (1.828,9 milioni di euro nel 2022), per interventi dedicati al trasporto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero. In particolare, Trenitalia registra investimenti tecnici per 1.793 milioni di euro (90% del totale investimenti tecnici del Polo Passeggeri), il Gruppo Busitalia per 62 milioni di euro e le rimanenti società operanti all'estero per 111 milioni di euro (Netinera, Trenitalia C2C, Trenitalia UK, Trenitalia France, ILSA e Hellenic Train); Nell'ambito del trasporto ferroviario, Trenitalia ha destinato il 58% degli investimenti tecnici all'acquisto di materiale rotabile, il 7% alla riqualificazione del materiale in esercizio, il 12% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi, al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione e il restante 23% alla manutenzione ciclica.

I principali progetti di investimento distinti per area di business sono:

- Trasporto Passeggeri Business AV (288 milioni di euro, di cui circa 196 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Gli investimenti tecnici hanno riguardato attività di revamping con interventi Rebranding della flotta ETR 600 e il potenziamento degli impianti di manutenzione di Milano Martesana, Mestre e Napoli.
- Trasporto Passeggeri Business Intercity (168 milioni di euro, di cui circa 91 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Gli investimenti tecnici hanno riguardato anticipi (per 17,9 milioni di euro) per l'acquisto di nuovi treni ibridi e di carrozze notte interamente finanziati con fondi PNRR ed attività di revamping con interventi di restyling (2 milioni di euro) sulle carrozze Intercity, con l'adeguamento del sistema antincendio e l'attivazione del nuovo impianto Clima (20 milioni di euro).
- Trasporto Passeggeri Business Regionale (1.151 milioni di euro, di cui circa 122 milioni di euro dedicati alla manutenzione ciclica). Gli interventi hanno riguardato la consegna di treni Pop (per 293 milioni di euro), Rock (per 498 milioni di euro) e Blues (per 168 milioni di euro); interventi di face-lift sui treni TAF (per 1,7 milioni di euro) finalizzati all'incremento del comfort; gli interventi di adeguamento tecnologico delle carrozze Vivalto (3,7 milioni di euro) e del

sistema antincendio sulle flotte Minuetto, Carrozze MD, Vivalto ed Aln 663 (3,4 milioni di euro) ancora in corso.

- Trasporto Passeggeri Business Internazionale (52 mln di euro). Gli investimenti tecnici hanno riguardato la consegna di ETR 1000 (per 42 milioni di euro) per il servizio commerciale di ILSA in Spagna, attività di re-

vamping della flotta ETR1000 con l'omologazione di un ETR1000 (9 milioni di euro) destinato ad operare sulle linee francesi.

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

	n. mezzi	
	Nuovo materiale	Materiale ristrutturato
Carrozze/carri	-	80
Business AV/Intercity	-	80**
Regionale		
Convogli	107	15
Business AV/Intercity	-	1
Business AV/Internazionale	9	-
Regionale	98*	14***

* Treni Rock n. 35; Treni Pop n. 34; Treni Blues n. 29

** Intercity IC n. 3; Antincendio su carrozze n. 77

***Treni TAF n. 6; Antincendio su Aln 663 n. 8

Nell'ambito del trasporto su gomma, il gruppo Busitalia ha sostenuto nel corso del 2023 investimenti tecnici pari a 62 milioni di euro (3% degli investimenti tecnici del Polo Passeggeri), relativi all'acquisto di nuovi autobus per

servizi TPL in Veneto, Umbria, Campania e Olanda, la consegna di autobus per i servizi a mercato realizzati da Busitalia Rail Service²⁶.

²⁶. 12 autobus a gasolio, 1 autobus ibrido, 3 autobus a gas e 38 autobus elettrici per i servizi realizzati da Busitalia Veneto; 29 autobus a gasolio e 65 ibridi per il servizio in Umbria; 7 autobus a gasolio per i servizi realizzati da Busitalia Campania; 144 autobus a gasolio per i servizi in Olanda realizzati da QBuzz; 2 autobus per Busitalia Rail Service.

Polo Logistica

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

Nel Polo Logistica opera principalmente Mercitalia Logistics SpA, Capogruppo di Polo, con la missione di garantire il presidio del settore della logistica e del trasporto di merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa

la promozione, attuazione, gestione e vendita di iniziative e servizi nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci. Fanno parte del Polo sette società operative a livello nazionale e internazionale, tra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa, il gruppo Tx Logistik (presente prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera e Danimarca) e Mercitalia Intermodal, il più grande operatore di trasporto combinato strada/rotaia in Italia e il terzo in Europa.

TRASPORTO MERCI (*)

	2023	2022	Var %
Tonnellate Km – milioni	21.084	21.513	(2,0%)
di cui su territorio estero	10.283	10.349	(0,6%)
Treni Km – migliaia	43.393	42.058	3,2%
di cui su territorio estero	19.928	17.974	10,9%

(*) Non include la quota parte del traffico merci sviluppato da Hellenic Train pari a 211 milioni di tonnellate km (458 milioni di tonnellate km nel 2022) e 504 migliaia di treni km (978 migliaia di treni km nel 2022)

Con riferimento al traffico merci, in uno scenario macroeconomico caratterizzato da domanda debole e instabilità geopolitica, le società del Gruppo FS, in territorio nazionale ed estero, hanno mostrato, nel 2023, un andamento in lieve flessione rispetto al 2022, attestandosi a circa 21,1 miliardi di tonnellate km (-2,0%), a fronte di produ-

zione di 43,4 mila treni km, in crescita rispetto all'anno precedente. In relazione al mercato estero si ricorda che il Polo Logistica ha finalizzato, attraverso la controllata Tx Logistik, l'acquisizione dell'impresa di trasporto ferroviario merci Exploris, diventando il secondo operatore merci in Germania.

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.106	1.036	70	6,8
Altri proventi	37	46	(9)	(19,6)
Ricavi operativi	1.143	1.082	61	5,6
Costi operativi	(1.076)	(1.017)	(59)	5,8
EBITDA	67	65	2	3,1
Risultato Operativo (EBIT)	(47)	(117)	70	59,8
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	(80)	(143)	63	44,1

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Capitale investito netto	858	675	183
Posizione finanziaria netta	568	649	(81)
Mezzi propri	290	26	264

Il Polo Logistica nel 2023 registra un Risultato Netto del periodo negativo di 80 milioni di euro, in miglioramento di 63 milioni di euro rispetto al 2022.

I **Ricavi operativi** del Polo nel 2023 ammontano 1.143 milioni di euro registrando un incremento rispetto al 2022 pari a 61 milioni di euro (+6%) attribuibile alla componente di ricavi sia da trasporto nazionale che internazionale, nonostante gli eventi esogeni che hanno caratterizzato il 2023 con conseguente impatto negativo sull'andamento dei volumi, come gli smottamenti dei valichi transalpini (Gottardo, frana del Frejus), gli scioperi in Germania, Svezia e Francia, le limitazioni del traffico sul Brennero per lavori sull'infrastruttura ferroviaria, l'alluvione dell'Emilia-Romagna.

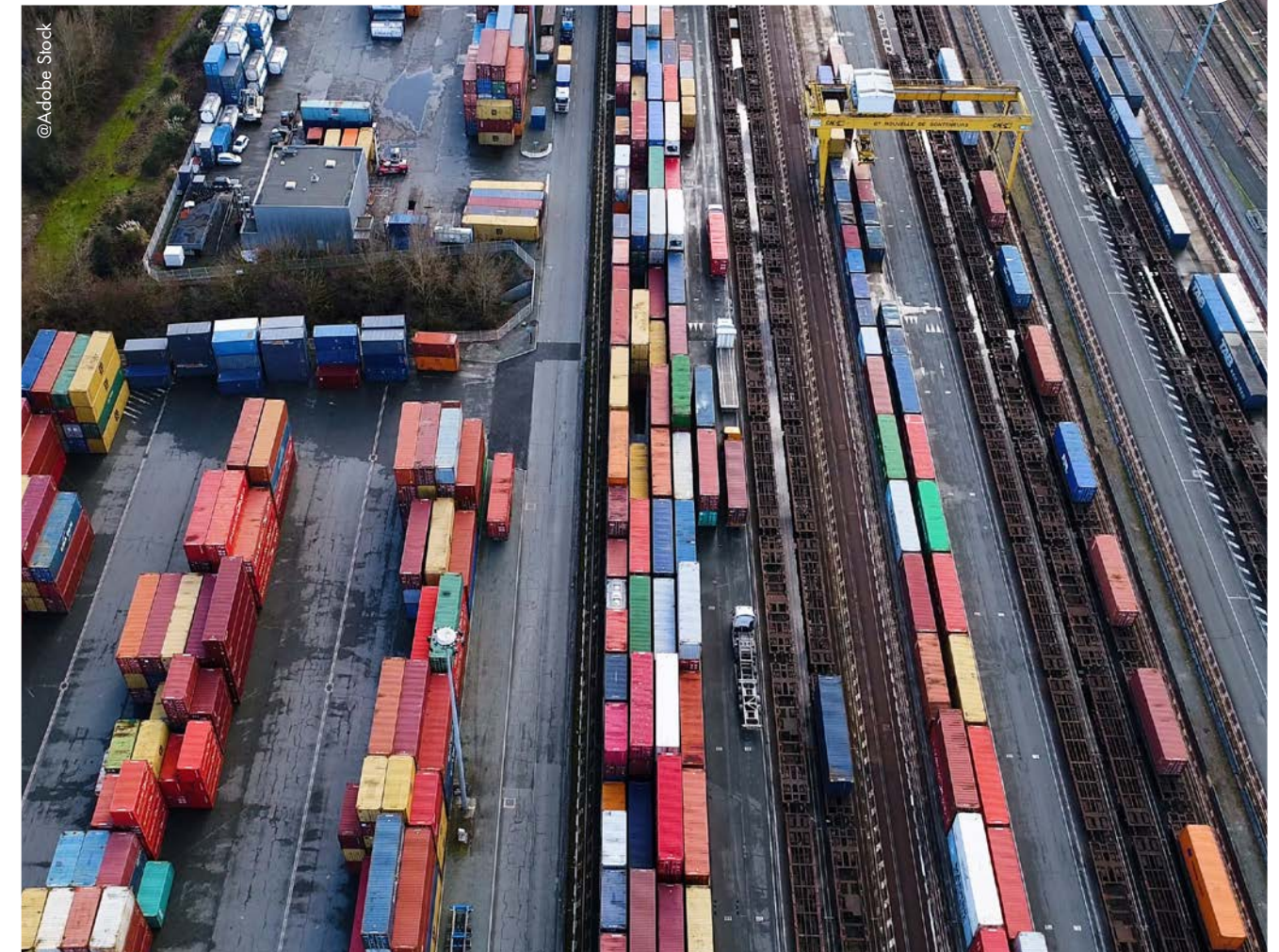
L'**EBITDA** del Polo Logistica si attesta nel 2023 ad un valore positivo di 67 milioni di euro, in aumento di 2 milioni di euro rispetto al 2022. La crescita a livello di ricavi viene assorbita principalmente dai maggiori costi del personale e dai maggiori altri costi operativi legati alle prestazioni

del trasporto di Mercitalia Rail e del gruppo TX Logistik. Il **Risultato operativo (EBIT)** è negativo per 47 milioni di euro, in miglioramento di 70 milioni di euro rispetto al 2022 dovuto principalmente alle minori svalutazioni.

I **Proventi e oneri finanziari** sono negativi per 31 milioni di euro, in peggioramento di 11 milioni di euro rispetto al 2022.

Le **imposte sul reddito** del Polo risultano in lieve miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2022.

Il Polo Logistica ha sviluppato nel 2023 **investimenti** tecnici pari a 181,3 milioni di euro (155,6 milioni di euro nel 2022, +17%) per il proseguimento del piano di rinnovo della flotta e per la manutenzione del parco loco e carri operativi. Circa il 42% è realizzato da Mercitalia Rail, il 21% da Mercitalia Shunting & Terminal e il 28% dalla controllata TX Logistik in Germania.



Polo Urbano

Il Polo Urbano garantisce le attività nel campo immobiliare ed il presidio del settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento. Si concentra in particolare nello sviluppare le potenzialità del patrimonio immobiliare del Gruppo attraverso rapporti con nuovi partnership e lo sviluppo di nuove progettualità dedicate, che contribui-

scano ad una rigenerazione urbana.

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

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	130	244	(114)	(46,7)
Altri proventi	26	24	2	8,3
Ricavi operativi	156	268	(112)	(41,8)
Costi operativi	(123)	(218)	95	(43,6)
EBITDA	33	50	(17)	(34)
Risultato Operativo (EBIT)	21	(14)	35	>200
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	15	(20)	35	175

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Capitale investito netto	1.288	1.232	56
Posizione finanziaria netta	11	(382)	393
Mezzi propri	1.277	1.614	(337)

Il Polo Urbano registra nel 2023 un Risultato Netto di periodo positivo per 15 milioni di euro, in miglioramento di 35 milioni di euro rispetto al 2022.

I **Ricavi operativi** del Polo Urbano nel 2023 ammontano a 156 milioni di euro, registrando un decremento rispetto al 2022 di 112 milioni di euro (-42%) attribuibili principalmente ai minori ricavi da vendita immobili e terreni trading riconducibili alle vendite immobiliari realizzate nel 2022 di Milano - Porta Romana (-126 milioni di euro), ai maggiori ricavi da canoni di locazione (+10 milioni di euro) ed ai maggiori ricavi per la gestione dei parcheggi della società FS Park (+6 milioni di euro).

L'**EBITDA** del Polo Urbano si attesta nel 2023 ad un valore positivo di 33 milioni di euro e registra un peggioramento di 17 di euro rispetto al 2022 per un incremento dei costi operativi.

Il **Risultato operativo (EBIT)** è positivo per 21 milioni di euro in miglioramento di 35 milioni di euro rispetto al 2022 dovuto principalmente alle minori svalutazioni.

Gli **investimenti** tecnici del Polo Urbano sono pari a 48,2 milioni di euro (25,2 milioni di euro nel 2022) e si riferiscono alla manutenzione e valorizzazione degli asset immobiliari di proprietà del Gruppo FS.

Altri Servizi

Negli Altri Servizi operano Ferservizi SpA, che gestisce in outsourcing, per le principali società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario; Fercredit SpA, la cui attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del "credit factoring" e del leasing sul mercato captive, nonché all'espansione delle operazioni di "consumer credit" per i dipendenti del Gruppo; Italcertifer SpA, che si occupa della conduzione di attività

di certificazione, valutazione e prove riferite a sistemi di trasporto ed infrastrutturali; FSTechnology SpA, il Service Provider per il Gruppo FS sul fronte dei sistemi tecnologici, deputata a governare la strategia ICT di Gruppo. Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nel suo ruolo di holding del Gruppo, ha la funzione di indirizzo, coordinamento, controllo strategico e finanziario sulle Capogruppo di Polo.

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	790	629	161	25,6
Altri proventi	97	27	70	259,3
Ricavi operativi	887	656	231	35,2
Costi operativi	(841)	(690)	(151)	(21,9)
EBITDA	46	(34)	80	235,3
Risultato Operativo (EBIT)	(23)	(93)	70	75,3
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	143	(1)	144	>200

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Capitale investito netto	877	423	454
Posizione finanziaria netta	(679)	(724)	45
Mezzi propri	1.556	1.147	409

Nel 2023 gli Altri Servizi realizzano un Risultato Netto del periodo positivo pari a 143 milioni di euro, con un incremento rispetto al 2022 di 144 milioni di euro.

I **Ricavi operativi**, pari a 887 milioni di euro, registrano una crescita di 231 milioni di euro attribuibili ai maggiori ricavi di FSTechnology per 69 milioni di euro legati alla conduzione degli applicativi, alla variazione di perimetro per la creazione della nuova società FS Security operativa da gennaio 2023 per 88 milioni di euro e per il rilascio fondo accantonato connesso ad operazioni di cessione di asset di FS SpA per 67 milioni di euro.

L'**EBITDA** si attesta nel 2023 ad un valore positivo di 46 milioni di euro, in miglioramento di 80 milioni di euro rispetto al 2022 principalmente per il rilascio del fondo di FS SpA.

Il **Risultato operativo (EBIT)** si attesta ad un valore negativo di 23 milioni di euro, in miglioramento di 70

milioni rispetto al 2022; la crescita a livello di EBITDA viene attenuata dai maggiori ammortamenti di FSTechnology.

Il **Saldo della gestione finanziaria** è positivo nel 2023 per 103 milioni di euro e risulta in miglioramento di 36 milioni di euro rispetto al 2022.

Le **Imposte sul reddito** a dicembre 2023 registrano un valore positivo di 63 milioni di euro, in incremento di 38 milioni di euro rispetto al 2022. Tale posta accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Holding, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.

Gli **investimenti** tecnici del Gruppo relativi agli Altri servizi sono pari a 153 milioni di euro (38 milioni di euro nel 2022) e si riferiscono principalmente ai progetti ICT del Gruppo FS.

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Conto economico

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	%
Ricavi operativi	122	155	(33)	(21)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	117	145	(28)	(19)
- Altri ricavi	5	10	(5)	(50)
Costi operativi	(227)	(270)	43	(16)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(105)	(115)	10	(9)
Ammortamenti	(17)	(27)	10	(37)
Svalutazioni e perdite/riprese di valore		(50)	50	(100)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(122)	(192)	70	(36)
Proventi e oneri finanziari	246	231	15	6
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	124	39	85	>200
Imposte sul reddito	77	51	26	51
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	201	90	111	123

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2023, pari a 201 milioni di euro, evidenzia un incremento rispetto all'esercizio precedente attribuibile all'andamento della componente operativa (+70 milioni di euro), della componente finanziaria (+15 milioni di euro) e della componente fiscale (+26 milioni di euro).

Il **Margine operativo lordo (EBITDA)** rileva un incremento pari a 10 milioni di euro facendo registrare una variazione percentuale pari al +9% dovuta alla diminuzione dei Ricavi operativi (-33 milioni di euro) e al decremento dei Costi operativi (+43 milioni di euro).

Il decremento dei **Ricavi operativi** è determinato dalla diminuzione dei ricavi da gestione immobiliare per 42 milioni di euro a seguito dell'affitto di ramo del patrimonio immobiliare alla Società FS Sistemi Urbani SpA, dei ricavi delle vendite di immobili e terreni per 5 milioni di euro e dei servizi resi alle società del Gruppo per 3 milioni di euro parzialmente compensati dall'aumento dei ricavi contratti con la clientela per 17 milioni di euro.

Il decremento dei **Costi operativi** è dovuto principalmente all'effetto combinato della diminuzione dei costi per servizi (-37 milioni di euro) dovuti a minori costi

sostenuti per la gestione del patrimonio immobiliare per l'affitto di ramo e minori costi per servizi informatici a seguito della cessione, nel mese di giugno 2023, degli asset IT e delle connesse attività alla controllata FS Technology, dei minori costi per giacenze di immobili e terreni (-15 milioni di euro) cui si contrappongono l'incremento del costo del personale (+6 milioni di euro) e degli altri costi operativi sostenuti nell'esercizio (+3 milioni di euro).

Il miglioramento a livello di **Risultato operativo (EBIT)** verso il dato 2022, pari a 70 milioni di euro, deriva da quanto descritto in precedenza rafforzato dalle maggiori svalutazioni registrate principalmente sugli immobili nell'esercizio precedente e dalla riduzione degli ammortamenti per la cessione degli Asset IT.

Il miglioramento del **Saldo dei proventi e oneri finanziari** (+15 milioni di euro) è imputabile principalmente all'incremento degli interessi per finanziamenti concessi a società del Gruppo e ai proventi derivanti dall'impiego di liquidità sul sistema bancario (+311 milioni di euro) determinato dell'effetto combinato delle nuove erogazioni Intercompany dell'anno e dell'aumento dei tassi di interesse di mercato registrato

nel corso dell'esercizio, ai dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi (+12 milioni di euro) cui si contrappone l'incremento degli interessi passivi maturati sui debiti finanziari verso terzi e società del gruppo per cash pooling (-284 milioni di euro) in virtù della nuova provvista poi ribaltata alle società del Gruppo e dell'aumento dei tassi di interesse di mercato e l'incremento delle svalutazioni delle partecipazioni delle società Anas SpA e FSE Srl (-88 milioni di euro). La variazione residua è imputabile al rilascio di un fondo (+ 67 milioni di euro) connesso ad operazione di

cessione di partecipazioni occorsa in anni precedenti e ai minori rilasci del fondo rischi rispetto al periodo precedente (-5 milioni di euro).

Le **Imposte sul reddito** presentano un incremento complessivo di 26 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente ai maggiori proventi da consolidato fiscale (53 milioni di euro) iscritti a fronte di maggiori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo, ed all'incremento nelle imposte anticipate e differite (27 milioni di euro).

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	565	446	119
Altre attività nette	200	73	127
Capitale circolante	765	519	246
Immobilizzazioni tecniche	443	494	(51)
Partecipazioni	38.222	38.060	162
Capitale immobilizzato netto	38.665	38.554	111
TFR	(5)	(5)	
Altri fondi	(10)	(107)	97
TFR e Altri fondi	(15)	(112)	97
CAPITALE INVESTITO NETTO	39.415	38.961	454
Posizione finanziaria netta a breve	(900)	(779)	(121)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	124	(250)	374
Posizione finanziaria netta	(776)	(1.029)	253
Mezzi propri	40.191	39.990	201
COPERTURE	39.415	38.961	454

Il **Capitale investito netto**, pari a 39.415 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2023 di 454 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (+246 milioni di euro) e del **Capitale immobilizzato netto** (+111 milioni di euro) e, in misura minore, dal decremento degli **Altri fondi** (+97 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 565 milioni di euro, subisce un incremento nel corso dell'esercizio di 119 milioni di euro, attribuibile all'effetto combinato dell'incremento complessivo dei crediti commerciali verso società del Gruppo e clienti terzi e dei debiti commerciali verso società del Gruppo (+126 milioni di euro) e del decremento delle rimanenze per immobili e terreni di trading (-7 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** subiscono un incremento di 127 milioni di euro, derivante dall'aumento netto dei crediti e debiti correnti e non correnti (+142 milioni di euro), principalmente imputabili ai dividendi verso società controllate, e al decremento netto dei crediti e debiti per IVA (-10 milioni di euro) e dei crediti e debiti tributari (-5 milioni di euro).

Per quanto concerne i dati comparativi si evidenzia che, ai fini di una migliore esposizione, si è proceduto a riclassificare, dalla voce "Altre attività nette" alla voce "Altri fondi", l'importo di 174 milioni di euro, relativo alle "Attività per imposte anticipate".

Gli **Altri fondi** subiscono una variazione positiva di 97 milioni di euro attribuibile principalmente al rilascio di un fondo per garanzie connesse ad operazioni di cessione di partecipazioni non più esercitabili (+67 milioni di euro), agli utilizzi relativi al contenzioso verso l'Erario per gli interessi sul credito IVA (8 milioni di euro) e al contenzioso tributario con Sita SpA in liquidazione (3 milioni di euro) all'effetto netto delle attività e passività per imposte anticipate e differite (-19 milioni di euro) e alla riduzione del Fondo imposte da consolidato fiscale (+38 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 38.665 milioni di euro e registra una variazione positiva di 111 milioni di euro rispetto all'esercizio 2022 riconducibile all'incremento netto delle partecipazioni, dovuto all'aumento di capitale sociale di Mercitalia Logistics SpA (+294 milioni di euro) e alle svalutazioni delle partecipazioni di Anas SpA e FSE Srl (-131 milioni di euro) e al decremento complessivo degli investimenti immobiliari, attività immateriali e immobili, impianti e macchinari (-52 milioni di euro) per ammortamenti e cessioni realizzate nell'esercizio.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un saldo finanziario positivo netto di 776 milioni di euro con un decremento di 253 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 derivato principalmente da:

- l'incremento per un ammontare complessivo di -2.440 milioni di euro dei finanziamenti concessi alle società del Gruppo al netto dei rimborsi dell'esercizio;
- l'incremento dei finanziamenti bancari per 2.306 milioni di euro dovuto ai nuovi finanziamenti per un

ammontare di 3.070 milioni di euro e all'incremento degli interessi per 27 milioni di euro al netto dei rimborsi di periodo pari a -791 milioni di euro;

- l'incremento dei prestiti obbligazionari per 1.058 milioni dovuto principalmente alle nuove emissioni obbligazionarie per un importo complessivo di 1.700 milioni di euro e dei maggiori interessi passivi per 62 milioni di euro al netto dei rimborsi pari a -704 milioni;
- l'incremento della liquidità bancaria per -878 milioni di euro, principalmente dovuto alla provvi-

sta finanziaria realizzata nel mese di dicembre ed ancora in corso di impiego alla data di chiusura di bilancio ed ai maggiori incassi rilevati nel periodo corrente sui conti correnti di tesoreria;

- l'incremento dei debiti finanziari verso le società del gruppo per cash pooling per 204 milioni di euro.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 201 milioni di euro dovuto all'utile complessivo registrato nell'esercizio.

Villa Patrizi, sede Gruppo FS



ATTIVITÀ DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Attività di sviluppo

Le attività di sviluppo condotte dal Gruppo hanno generato investimenti per 18 milioni di euro, prevalentemente a cura di RFI.

La tabella sottostante riporta il valore degli investimenti per sviluppi tecnologici ripartiti tra le principali aree di

investimento; si evidenzia che circa il 75% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, il 15% per la diagnostica innovativa e la restante parte è dedicata a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi e alla difesa di ambiente e territorio.

valori in milioni di euro

RICERCA E SVILUPPO	2023			2022			Variazione		
	RFI	Anas	Totale	RFI	Anas	Totale	RFI	Anas	Totale
Tecnologie per la sicurezza	13,6	0,3	13,9	9,2	0,3	9,5	4,4	0,0	4,4
Diagnostica innovativa	2,7	0,0	2,7	0,0	0,1	0,1	2,7	0,1	2,6
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	1,1	0,0	1,1	2,2	0,0	2,2	(1,1)	0,0	(1,1)
Eco-compatibilità ambientale	0,9	0,0	0,9	0,2	0,1	0,2	0,7	0,1	0,7
TOTALE	18,3	0,3	18,6	11,6	0,5	12,0	6,7	(0,2)	6,6

Nel corso del 2023 sono proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- dimostratori tecnologici di ricerca e sviluppo con la finalità di realizzare un polo di eccellenza dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti al segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- circuito test di San Donato, il sito RFI di sperimentazione dei rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio; nel corso dell'anno è stata definita l'attività con la realizzazione delle opere civili, l'armamento, gli impianti tecnologici, le tecnologie ed i fabbricati per le attività di esercizio a mercato;
- sviluppo di un sistema a radar coerenti che prevede

la sperimentazione e la fornitura di un sistema di protezione della sede ferroviaria, con l'installazione di un sistema di monitoraggio in tempo reale ed in qualsiasi condizione meteorologica e di illuminazione, che fornisce al Posto Centrale²⁷ indicazioni circa il rilevamento di smottamenti franosi;

- sviluppo piattaforme hardware e software di RFI ed interventi sui sistemi informativi a supporto dei servizi analitici per la circolazione;
- Early Warning Sismico (EEW), una piattaforma software che predice lo scuotimento lungo linea; nel corso dell'anno si è conclusa l'attività inerente tale sistema sperimentale, attraverso il rilascio del nulla osta all'attivazione dell'interfacciamento con gli impianti NVP (Normal Velocity of Propagation) della linea AV/AC Roma-Napoli.

Attività di ricerca

Per quanto riguarda i principali progetti portati avanti nel 2023 sono da menzionare:

- Progetto Piattaforma RFI: tale progetto nasce nel 2018 per l'esigenza di standardizzare gli apparati di controllo di stazione (ACC) e di realizzare significative riduzioni dei costi nell'implementazione del piano ERTMS e nella manutenzione degli impianti;
- Progetto Unmanned Railway Vehicle (URV): ha come obiettivo la realizzazione di un veicolo ferroviario, a guida autonoma, con velocità massima di 200 Km/h ed autonomia di 2 ore, in grado di rilevare sulle linee AV anomalie di potenziale impatto sulla sicurezza dell'infrastruttura;
- Automatic Train Operation (ATO) over ETCS: tale progetto nasce nell'ambito del progetto URV, ma è finalizzato a realizzare un sistema di controllo automatico della marcia dei treni conforme alle specifiche Shift2Rail applicabile alla circolazione dei treni nella rete. I principali benefici attesi sono il rispetto dell'orario, la riduzione dell'energia assorbita dalla rete, il comfort dei passeggeri, la precisione dell'arresto;
- Sensoristica IOT per l'infrastruttura ferroviaria: con il progetto Smart Rail vuole rendere l'infrastruttura ferroviaria "intelligente", tramite l'applicazione di sensori in fibra ottica distribuiti ed integrati in maniera

capillare sulla rotaia con l'obiettivo di incrementare sempre più le prestazioni dei sistemi di diagnostica fissa del binario ed in ultima analisi la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete. Il Progetto di Ricerca Low Power Deviatoio prevede invece la realizzazione di sensori a basso consumo dedicati alla diagnostica predittiva dei deviatoi per il monitoraggio in real time di punti singolari della manovra dei deviatoi con sensori miniaturizzati ed autoalimentati;

- Drone Terrestre: consiste in un veicolo ferroviario in grado di effettuare supervisione automatica lungo tratti specifici di linea ferroviaria, in regime di interruzione, per il monitoraggio e controllo della libertà della sede ferroviaria in seguito ad attività di manutenzione e/o lavori, prima della riattivazione della circolazione.
- Infine, in ambito internazionale, si è concluso il progetto denominato "Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G (DINoS5G)" raggiungendo l'obiettivo di integrare le tecnologie 5G e satellitare al fine di realizzare sistemi per la manutenzione predittiva, in grado di elaborare in tempo reale un grandissimo numero di segnali, provenienti sia dai sensori installati diffusamente sulla rete ferroviaria, sia dai sistemi di misura installati a bordo dei treni diagnostici.

²⁷ Il Posto Centrale (PC) è la Sede di un operatore che ha il compito di organizzare la circolazione in un'area ferroviaria. Nel PC sono di norma ubicate le eventuali apparecchiature e i sistemi eventualmente a supporto degli operatori.

Attività di innovazione

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, rendendole più agili, sempre nel rispetto delle procedure interne.

In particolare, sono stati promossi i nuovi strumenti di collaborazione, sviluppati per rendere l'ecosistema operativo e pronto ad agire l'innovazione del Gruppo:

- albo delle startup, la cui iscrizione è gratuita e on line. Si tratta di far rientrare nell'albo fornitori realtà più fragili e meno strutturate, quali le startup appunto e/o le PMI innovative. L'albo nasce dopo un attento benchmark e l'ascolto e censimento proattivo dei bisogni interni ed esterni al Gruppo;
- application form, che consente alle startup una candidatura spontanea arricchita da dettagli ed elementi di verifica che permettono di effettuare una valutazione preliminare secondo uno schema analitico nuovo, consistente con i consolidati standard di mercato.
- le consultazioni tecniche, il cui obiettivo è ridurre i tempi del confronto tecnico con imprese, università, enti e organizzazioni. In questo modo il Gruppo monitora e fa proprio un benchmark su soluzioni innovative potenzialmente pronte per progetti più impegnativi e di scala enterprise;
- Accordo Quadro di Gruppo per l'innovazione, che consente alle società controllate di ridurre i tempi di ingaggio e contrattualizzazione attraverso procedure che a monte abbiano consentito tutte le verifiche necessarie con funzioni essenziali quali Legal, DPO, Compliance, Sostenibilità, etc. e contratti semplificati, pensati per sperimentazioni con realtà innovative, anche di piccole dimensioni;

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. Il centro di competenza sulla proprietà intellettuale agisce iniziative mirate a valorizzare un portfolio di invenzioni da brevettare e fornisce supporto nella negoziazione dei diritti di sfruttamento industriale della Proprietà Intellettuale alle società del Gruppo.

Anche per il 2023 si conferma l'importanza del presidio dell'ecosistema dell'innovazione da parte di FS attraverso l'interazione con i principali player quali Incubatori e Acceleratori di startup, Advisor, Osservatori e Centri di Ricerca.

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

I POC hanno esplorato soluzioni innovative per migliorare il trasporto e la sicurezza delle infrastrutture, come check-in/out hands-free, il monitoraggio dei difetti infrastrutturali tramite analisi immagini, accumulatori ibridi per IoT in cantiere. Hanno anche valutato strumenti per aumentare la soddisfazione del cliente e l'efficienza operativa, inclusi l'uso di AI e data analytics per il web e "Store" listening, l'analisi climatica previsionale, l'automazione d'ufficio, il monitoraggio della micro criminalità e flussi di movimento, e il miglioramento del servizio clienti per la risoluzione coincidenze in caso di ritardo treno.

I percorsi di Accelerazione compiuti hanno riguardato:

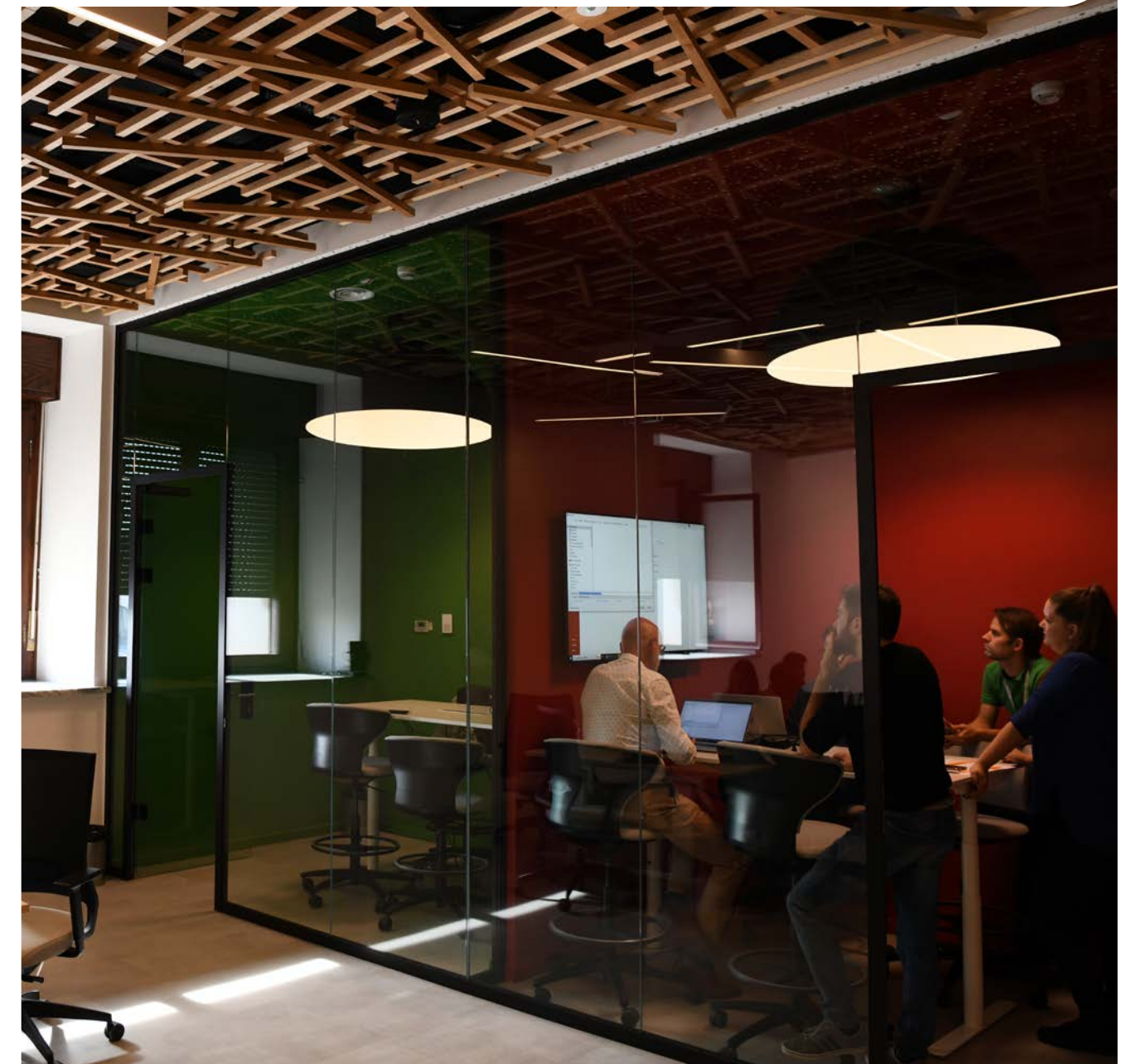
- software basati sull'AI per assicurare la sicurezza nelle aree industriali grazie all'uso di analisi video e rilevamento immagine, per rilevare in tempo reale situazioni di pericolo;
- sicurezza dei lavoratori attraverso il rilevamento del corretto utilizzo dei DPI da parte dei lavoratori lungo le 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.

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, su:

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

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

Innovation Hub, Roma Termini



SCENARIO DI RIFERIMENTO

Quadro macroeconomico

In uno scenario caratterizzato dall'acuirsi delle tensioni geo-politiche, principalmente derivanti dal perdurare della guerra in Ucraina e dal nuovo conflitto armato iniziato ad ottobre 2023 nella Striscia di Gaza, da un'inflazione elevata, pur se con una tendenza al ribasso, e da condizioni finanziarie sfavorevoli per famiglie e imprese, nel corso del 2023 l'economia mondiale ha continuato a crescere, in moderata decelerazione rispetto all'anno precedente. Secondo gli ultimi dati congiunturali²⁸, la situazione è tuttavia molto eterogenea fra le principali economie: negli Stati Uniti iniziano a manifestarsi segnali di rallentamento prospettico, in Cina non emergono fattori in grado di rilanciare la crescita, l'Europa fa fatica a risollevarsi dalla stagnazione che la caratterizza da un anno questa parte.

Le pressioni inflazionistiche generate dal prezzo del gas naturale hanno continuato a ridursi, nonostante un breve periodo di volatilità dovuto alle tensioni in Medio Oriente: grazie agli elevati livelli di stoccaggio e all'offerta abbondante, la quotazione a fine dicembre 2023 è risultata, in calo, poco sopra i 30 euro/mwh²⁹. La quotazione del greggio (Brent) è risalita nei mesi estivi, superando i 90 dollari al barile, a seguito dell'annuncio di tagli alla produzione da parte di Arabia Saudita e Russia e alla maggiore domanda di petrolio da parte del settore dei viaggi e dei trasporti. Nell'ultimo scorcio del 2023, a fronte di una domanda internazionale attesa in calo e con la produzione petrolifera USA ai massimi, il Brent era scambiato sotto gli 80 dollari al barile, nonostante ulteriori annunci di tagli da parte dell'OPEC.

L'inflazione ha registrato una discesa generalizzata³⁰ grazie al calo delle quotazioni delle materie prime energetiche rispetto ai picchi dello scorso anno, ma la componente core sta seguendo un percorso di rientro più graduale. In tale contesto la Federal Reserve e la Banca Centrale Europea hanno ribadito la stretta sorveglianza sull'andamento dei prezzi, mantenendo immutati, anche a fine 2023, i tassi di politica monetaria, collocati ai massimi, nella prospettiva di una possibile riduzione intorno alla metà del 2024.

Considerando questo scenario, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale per l'anno 2023 si è attestata al +3,1% rispetto al 2022, mentre l'andamento del commercio mondiale è apparso in lieve flessione (-0,6%). La proiezione di crescita che ci si attende nel 2024 vede una riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,6%), che riguarderà in particolare i paesi industrializzati (+1,1%), rispetto a quelli emergenti (+3,6%).

Negli Stati Uniti, con il contributo decisivo dei consumi delle famiglie e degli investimenti residenziali, il PIL ha fortemente accelerato nel terzo trimestre (+1,3% sul precedente). Il rallentamento dell'economia cinese ha permesso un rafforzamento della posizione degli Stati Uniti nel contesto globale, con il dollaro che si è rafforzato rispetto alle principali valute, riflettendo significativi afflussi di capitale.

In Cina, il terzo trimestre ha stupito in positivo con una crescita del PIL pari al +1,3% congiunturale. Tale andamento è riconducibile in larga parte ai consumi delle famiglie, anche se ha rilevato molto l'effetto statistico legato alla debolezza che ha caratterizzato tutto il 2022, più che un reale cambiamento di preferenze. Le prospettive sono di una crescita più moderata rispetto agli anni pre-pandemia, con rischi più al ribasso che al rialzo, soprattutto se si incorporano considerazioni geopolitiche che si traducono in ostacoli al commercio.

Nell'Area Euro, la debolezza che fino a metà 2023 sembrava caratterizzare soprattutto la Germania, si è estesa, nella seconda parte dell'anno, anche agli altri paesi, configurando una sostanziale stagnazione. Nel confronto europeo annuale, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+0,7%) è stata inferiore a quella di Spagna (+2,4%) e Francia (+0,8%), ma lievemente superiore alla media UEM (+0,5%). Spicca la debolezza dell'economia tedesca (-0,2%).

Nel contesto del rallentamento della crescita globale, con l'esaurirsi degli effetti positivi del riavvio delle attività post-pandemia e del consolidarsi degli effetti negativi dell'inflazione e delle politiche monetarie restrittive, l'economia italiana è virtualmente ferma da un anno.

Considerando i principali aggregati della domanda interna, gli investimenti fissi lordi e le importazioni hanno segnato una battuta d'arresto, ma sono da segnalare, in particolare nei mesi estivi, il buon andamento delle esportazioni, malgrado la debolezza del ciclo internazionale e della Germania, e la tenuta della spesa delle famiglie. Sebbene l'elevata inflazione abbia continuato

a tagliare potere d'acquisto, beni durevoli e servizi continuano infatti a trascinare i consumi.

L'Italia ha chiuso il 2023 con una crescita del PIL pari al +0,9 rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in moderazione nella seconda parte dell'anno, ha visto una crescita del +5,7% rispetto al 2022.

Andamento dei mercati di riferimento

Dopo la crisi sanitaria, nel corso del 2023 si è ulteriormente consolidato il recupero dei livelli di mobilità avviato nel 2021 e proseguito nel 2022. Il recente rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani³¹ evidenzia tuttavia che i volumi di domanda di mobilità si stanno assestando su livelli un po' più bassi di quelli pre-pandemici, da un lato perché i fattori esogeni di forte influenza sulle dinamiche di mobilità non si sono ancora realmente esauriti, dall'altro perché i sussulti dei prezzi dei prodotti energetici in Europa hanno avuto un forte impatto sui costi delle famiglie e nel settore dei trasporti in generale. Oltre il mito dell'espansione incessante della domanda, i dati di Isfort mostrano anche che l'andamento degli spostamenti delle persone, negli ultimi 20 anni, è stato tendenzialmente declinante (-11,7%), principalmente a causa dell'invecchiamento medio della popolazione. A conferma di quanto già evidenziato nel 2022, il rapporto mostra che nel 2023 il riposizionamento modale post-Covid sta penalizzando ancora il trasporto pubblico locale (-3% rispetto al 2019) e premiando l'uso dei mezzi privati (+3,1% rispetto 2019).

L'analisi dei dati relativi alla mobilità della popolazione locale e dei turisti nel corso del 2023³² mostra che la popolazione "mobile" è di circa 38 milioni di persone (quasi il 75% della popolazione di riferimento) e che ogni viaggiatore effettua mediamente 2,58 spostamenti al giorno (indicativamente, uno spostamento primario di

andata e ritorno e, in alcuni casi, un ulteriore spostamento), per una distanza complessiva percorsa di circa 50 km/giorno (19 km per ciascun spostamento).

Il 2023 ha rappresentato un anno di netta ripresa per il mercato italiano dell'auto, anche grazie al superamento delle criticità produttive negli anni precedenti. Le immatricolazioni del 2023 sono cresciute del 19% rispetto al 2022, anche se permane un gap del -18,3% rispetto al 2019. L'incremento ha riguardato anche le auto elettriche (+34,5% verso il 2019), che hanno portato la loro quota sul totale al 4,2%, rispetto al 3,7% del 2022, un dato ancora significativamente lontano da quello di principali paesi europei³³. Nel comparto stradale, il sistema automatico di rilevamento statistico del traffico del sistema "PANAMA", gestito da Anas, ha rilevato nel segmento dei veicoli totali una crescita dell'IMR (Indice di Mobilità Rilevata) di circa l'1,5% rispetto al 2022. Per quanto riguarda il transito dei veicoli pesanti, l'incremento rispetto al 2022 risulta più contenuto (+0,6%). I dati relativi alle autostrade italiane in concessione (fonte AISCAT – Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) riportano che, nel 2023, sulla rete autostradale a pedaggio, sono stati percorsi 86,7 miliardi di veicoli km, in crescita del 3,8%, rispetto al 2022. Il trend positivo ha riguardato in particolare i veicoli leggeri (+4,7% sul 2022), rispetto ai veicoli pesanti (+1% sul 2022).

²⁸. Fonte dati macroeconomici Prometeia, dicembre 2023.

²⁹. I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).

³⁰. Secondo le stime più recenti di Prometeia, nel 2023 l'indice armonizzato dei prezzi al consumo nell'area Euro è stato pari al 5,4% (8,4% nel 2022) mentre il corrispondente indice dei prezzi al consumo negli USA è stato pari al 4,1% (8% nel 2022).

³¹. Isfort, 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani, novembre 2023

³². Elaborazioni condotte da FS Research Centre del Gruppo FS avvalendosi dell'utilizzo di Big Data di uno dei maggiori operatori telefonici

³³. Secondo i dati di ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) la quota di mercato delle auto elettriche in Europa nel 2023 è pari al 14,6%.

Con riferimento al comparto viaggiatori del settore aereo, in base ai dati di Eurocontrol³⁴, nel 2023 i voli complessivi sulla rete europea sono stati 10,2 milioni, in crescita del 10% rispetto al 2022 e pari al 92% del livello toccato nel 2019. I paesi che hanno registrato il maggiore recupero sono la Turchia, il Regno Unito e l'Italia. I passeggeri trasportati in Italia nel 2023 (fonte Assaeroporti) sono stati oltre i 197 milioni, record assoluto per gli aeroporti italiani, in crescita del 19,8% rispetto al 2022 e superiori anche a quelli dell'anno pre-Covid del 2019 (+2,1%). Il risultato è stato raggiunto in gran parte grazie al pieno recupero del settore internazionale.

In lieve calo l'andamento del settore cargo: il dato del 2023, relativo alle tonnellate trasportate, segna una flessione dell'1,3%³⁵ rispetto al 2022 con circa il 65% delle merci transitate nello scalo di Malpensa, che conferma la leadership nazionale.

Nel corso del 2023, la debolezza della domanda e del

I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Nel contesto del sistema ferroviario europeo, sono emersi, nel 2023, come temi di particolare rilievo, la revisione delle norme della rete transeuropea di trasporto (i corridoi TEN-T) e l'adozione del pacchetto "Greening Freight" sul trasporto combinato di merci.

La rete TEN-T mira a creare uno spazio unico europeo dei trasporti attraverso la realizzazione di una rete di ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio attraverso porti e terminali in tutta l'UE. Nel 2023 la Presidenza del Consiglio dell'Unione europea e i negoziatori del Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo per la revisione delle norme della rete TEN-T che conferma l'ambizione generale di sviluppare un'infrastruttura di trasporto coerente, connessa e di alta qualità in tutta l'UE. Lo sviluppo della Rete avverrà in tre fasi: fino al 2030 per la rete centrale, fino al 2040 per la rete centrale estesa e fino al 2050 per la rete globale. Secondo il testo, ciò dovrebbe tradursi in ferrovie completamente elettrificate per la rete centrale TEN-T, con treni passeggeri da almeno 160 km/h e treni merci da 100 km/h, capaci di attraversare i confini interni dell'UE in meno di 25 minuti in media, mentre entro il 2040 si dovrà passare a un sistema unico di gestione del traffico. Nell'ambito degli sforzi volti a rendere il trasporto merci più sostenibile ed efficiente, la Commissione europea ha presentato una proposta che mira a migliorare la competitività del trasporto merci intermodale, integrando il pacchetto "Greening Freight", adottato a luglio 2023. Una delle misure previste è l'esenzione dai divieti di circolazione

commerciale mondiale ha penalizzato le prospettive del mercato marittimo dei container, in particolare in Europa e nel Mediterraneo, a causa della riduzione degli scambi tra UE e Russia dall'inizio della guerra in Ucraina. Gli ultimi dati disponibili, relativi ai primi nove mesi del 2023, confermano per i porti del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure) la fase di rallentamento, con una flessione del 2,5% rispetto al 2022, in termini di TEU movimentati. In netto calo il dato relativo al porto di La Spezia, che ha fatto segnare una diminuzione del 9,4% rispetto al 2022. I dati del 2023 relativi ai porti dell'Adriatico mostrano un rallentamento della movimentazione di container anche nei porti di Venezia (-8%), Ravenna (-5%) e Trieste (-2,9%).

Per quanto riguarda il settore crocieristico, la società di ricerca e consulenza Risposte Turismo, ha stimato una crescita del 48% rispetto al 2022, con il numero record di 13,8 milioni di passeggeri movimentati.

temporanei, quali i divieti di circolazione nei fine settimana per il trasporto combinato. Si stabilisce, inoltre, un obiettivo di competitività per gli Stati membri, volto a ridurre di almeno il 10% il costo medio porta a porta delle operazioni di trasporto combinato entro sette anni.

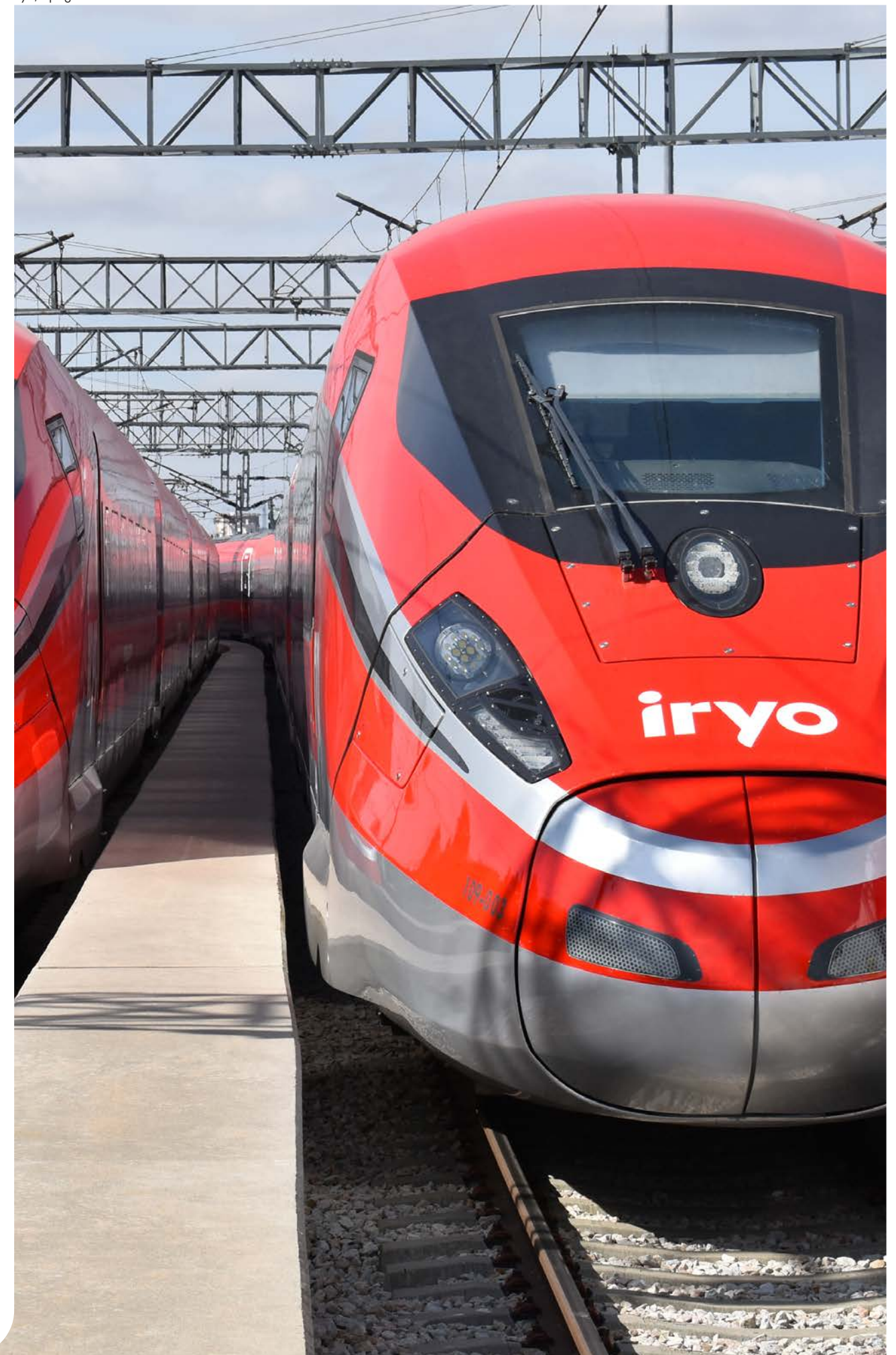
Secondo i dati provvisori dell'UIC (Union Internationale des Chemins de fer), nei primi 9 mesi del 2023 i volumi di traffico passeggeri nell'area EU hanno registrato una netta crescita rispetto al corrispondente periodo del 2022 (+12,6% vs gennaio-settembre 2022); tale andamento, coerente con livelli di mobilità in corso di piena stabilizzazione, è dipeso prevalentemente dall'ottima performance di FS, RENFE, DB e SNCF, che, al termine dei primi nove mesi del 2023, hanno visto segnare una crescita dei volumi di viaggiatori km trasportati rispettivamente del +38,7%, del +17,6%, del +8% e del +5,1%, verso il corrispondente periodo del 2022.

Con riferimento al traffico merci, in base all'ultimo aggiornamento fornito da UIC, relativo al periodo gennaio-settembre 2023, le tonnellate km trasportate nell'area EU hanno mostrato un andamento in diminuzione (-13%) rispetto all'analogo periodo del 2022. Le performance peggiori hanno riguardato buona parte delle imprese ferroviarie europee, in particolare la tedesca DB (-12,2%), la francese SNCF EF (-22,4%) e la polacca PKP (-14,3%) mentre è da evidenziare la sostanziale tenuta di FS (-0,7%).

34. Eurocontrol, European Aviation Overview, January 2024.

35. Fonte Assaeroporti, variazione al netto dei servizi postali. Lo scostamento complessivo è pari al -1,6% rispetto al 2022.

iryo, Spagna



QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE

Polo Infrastrutture

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

Il **Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)** è finalizzato a regolare la programmazione sostenibile degli investimenti infrastrutturali relativi alla sicurezza e all'adeguamento ad obblighi di legge, alle tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, ad interventi per l'aumento delle prestazioni di linee esistenti e ad interventi per la realizzazione di nuove opere ferroviarie di ammodernamento e sviluppo della rete. Il **CdP-I 2022-2026**, che ha seguito il nuovo iter previsto dal D. L. n. 152/2021, è stato approvato dal CIPESS con delibera n. 25 pubblicata in G. U. in data 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione tra MIT e RFI in data 20 dicembre 2022.

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

Nel corso dell'anno è stato approvato l'**Aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026** – Con atto integrativo sottoscritto tra RFI e MIT il 9 giugno 2023 e con emanazione il 14 novembre 2023 del Decreto MIT/MEF n. 289.

Le risorse oggetto di contrattualizzazione dell'aggiornamento 2023 sono relative ad una variazione in aumento netta di circa 5,5 miliardi di euro. Inoltre, nell'aggiornamento 2023 del Contratto è stata operata una rimodulazione di risorse pari a 2,5 miliardi di euro, con programmazione progettuale e realizzativa che prevede l'appaltabilità non prima del primo semestre 2024 per far fronte ad esigenze finanziarie emergenti.

Il **Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S)**, disciplina il finanziamento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della Rete, finalizzate a garantire l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e affidabilità, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario (circolazione, safety,

security, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza a Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM). Il **CdP-S 2022-2026** è stato approvato dal CIPESS con delibera n. 24 pubblicata in G. U. in data 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione tra MIT e RFI a dicembre 2022.

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

Nel corso dell'anno è stato approvato l'**Aggiornamento 2023 del CdP-S 2022-2026** con atto integrativo sottoscritto tra RFI e il MIT il 9 giugno 2023 e con emanazione il 14 novembre 2023 del Decreto MIT/MEF n. 292.

L'Aggiornamento ha recepito un incremento di risorse finanziarie pari a 2,8 miliardi di euro a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria e 5,7 milioni di euro per lo svolgimento del servizio di collegamento marittimo passeggeri effettuato nel periodo 1° ottobre 2022 – 30 settembre 2023 sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina.

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

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

Per gli anni 2021-2022, il Contratto di programma 2016-2020 è stato rinnovato in continuità. Il CIPESS nella seduta del 27 dicembre 2022 ha approvato l'Atto aggiuntivo al CdP 2016-2020 tra MIT e Anas, consistente nell'allocatione delle risorse recate dall'art. 1, comma 397 della Legge n. 234 del 2021 (Legge di bilancio 2022), per 4,5 miliardi di euro complessivi.

Nella seduta del 21 marzo 2024, il CIPESS ha approvato, con prescrizioni, la proposta di CdP MIT-Anas 2021-2025. Per quanto riguarda il finanziamento, è prevista l'allocatione nell'ambito del nuovo CdP delle risorse della Legge di Bilancio 2023 (2,25 miliardi di euro) e della Legge di Bilancio 2024 (3,75 miliardi di euro).

La voce "spesa per servizi", per come rappresentate nel CdP, assume carattere previsionale e le relative attività saranno modulate in corso d'anno e troveranno copertura con i consueti strumenti di pianificazione e finanziamento. Tale ultima disposizione ha subito, in fase di approvazione CIPESS, una prescrizione che rinvia la definizione della copertura delle attività ad un successivo confronto tra MIT e Anas volto a definire il livello dei servizi da rendere da parte di Anas e la quantificazione dei relativi contributi compensativi. Tale aspetto è stato riflesso nel piano, attraverso una rimodulazione della previsione dei costi per servizi per gli anni 2024, 2025 e successivi anni di piano.

FSE, secondo quanto previsto dal **contratto di servizio** stipulato con la Regione Puglia nel 2009, ha il compito di gestire oltre 470 km di infrastruttura ferroviaria. Al fine di dare atto della necessità di garantire il mantenimento in esercizio ed in sicurezza ed efficienza delle reti ferroviarie regionali nonché di assicurare la realizzazione degli investimenti infrastrutturali avviati e da avviare, con Delibera di Giunta Regionale n. 324 dell'11 marzo 2022 l'Ente regionale Puglia ha deliberato di approvare lo schema di "Atto aggiuntivo" con validità ed efficacia sino al 31 dicembre 2026 senza soluzione di continuità rispetto all'originale contratto di servizio, già prorogato con D.G.R. 2254/2021.

Provvedimenti normativi

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

Il 13 settembre 2023 è entrato in vigore il **Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di una infrastruttura per la diffusione dei carburanti alternativi**, la quale abroga la direttiva c.d. AFIR 2014/94/UE e fissa obiettivi minimi obbligatori per la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento accessibili al pubblico per i veicoli stradali, nel settore dell'aviazione a terra, e nel navale alla banchina e lungo le reti TEN-T al fine di fornire orientamenti politici di integrazione dei quadri strategici nazionali. Il Regolamento include anche indicazioni riguardanti le ferrovie con l'obiettivo di favorire il passaggio dai treni diesel a diverse tecnologie disponibili, tra cui l'elettrificazione diretta o i treni alimentati a batteria e le applicazioni dell'idrogeno.

Il 7 febbraio 2024 è entrato in vigore il **Regolamento (UE) 2024/573 del Parlamento europeo e del Consiglio sui gas fluorurati a effetto serra**. L'accordo dispone il divieto completo dell'immissione nel mercato di prodotti e apparecchiature contenenti gas HFC (Hydrofluorocarbons) al 2050 per numerose categorie, salvo esenzioni collegate a ragioni di sicurezza dei prodotti stessi. Infatti, il potenziale di surriscaldamento climatico (Global Warming Potential – GWP) collegato a tali gas è ritenuto superiore rispetto a quello del carbonio.

Il **D.L. n. 13 del 24 febbraio 2023** recante "**Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e del PNC, nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune**" (DL PNRR), convertito con modificazioni nella Legge n. 41

del 21 aprile 2023, ha disposto una serie di semplificazioni riguardanti il funzionamento della Commissione tecnica di **verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS** e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima), le procedure per la realizzazione degli **interventi ferroviari oggetto di commissariamento**, l'affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC e i relativi procedimenti amministrativi, la **realizzazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) per le opere commissariate ferroviarie non totalmente finanziate**, le attività connesse al **Giubileo della Chiesa cattolica 2025, relativamente agli interventi di Anas**.

Il **D.L. n. 104 del 10 agosto 2023** recante **“Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici” (Decreto Omnibus)**, prevede una misura per la copertura dei maggiori oneri relativi a interventi finanziati dal PNRR affidati a contraente generale dalle società del Gruppo FS a valere sul Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, nonché la previsione che, per la realizzazione del **Terzo Valico dei Giovi**, il soggetto attuatore sia autorizzato a negoziare con il contraente generale, anche in deroga a specifiche clausole contrattuali, le modifiche dei contratti derivanti dal recepimento di disposizioni legislative o specifiche tecniche sopravvenute o da cause di forza maggiore o sorpresa geologica nel limite massimo di spesa di 700 milioni di euro, di cui 422 milioni di euro per l'anno 2023 e 278 milioni di euro per l'anno 2024.

In materia di rilancio degli investimenti, il **D.L. n. 124 del 19 settembre 2023** recante **“Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione” (DL rilancio del Mezzogiorno)**, convertito con modificazioni nella Legge n. 162 del 13 novembre 2023, prevede la ridefinizione della governance e dell'iter di **programmazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2021-2027**, dispone entro il primo semestre di ciascun anno finanziario e per ciascun accordo di finanziamento un'anticipazione fino al 10% delle risorse previste, decurtata dell'importo delle anticipazioni degli anni precedenti che non hanno dato luogo a pagamenti e prevede la costante alimentazione del sistema di monitoraggio, attraverso il quale si ammette la possibilità di definanziamento in caso di mancato rispetto del cronoprogramma di spesa annuale. Infine, il provvedimento prevede che, al fine di realizzare gli obiettivi del PNRR e PNC e supportare il rilascio delle cauzioni che le imprese forniscono per gli appalti pubblici e l'erogazione degli anticipi contrattuali, **SACE possa ricorrere**

a strumenti e tecniche di mitigazione del rischio e avvalersi di riassicuratori e contro-garanti del mercato privato, relativamente alle garanzie rilasciate entro il 31 dicembre 2023.

Il **D.L. n. 145 del 18 ottobre 2023** recante **“Misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili”**, convertito con modificazioni nella Legge n. 191 del 15 dicembre 2023, prevede un'anticipazione di cassa di 1 miliardo di euro per coprire i fabbisogni relativi all'anno 2023 **per investimenti di RFI**.

La **Legge n. 213 del 30 dicembre 2023 “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026”** istituisce, fino al 31 dicembre 2029, una **nuova misura di garanzia** a condizioni di mercato e gestita da **SACE SpA** in favore di imprese, finalizzata a supportare gli investimenti infrastrutturali e produttivi realizzati in Italia. La Legge, inoltre, stanzi complessivi 9,31 miliardi di euro per il periodo 2024-2032, al fine di consentire l'approvazione da parte del CIPESS entro l'anno 2024 del progetto definitivo del **Ponte sullo Stretto di Messina**, autorizza la spesa di complessivi 825 milioni di euro (per 350 milioni di euro coperti con un definanziamento della linea ferroviaria adriatica) per consentire la copertura del caro materiali per i lavori del **Terzo Valico di Giovi**, prevede il finanziamento di 100 milioni di euro alla **Ferrovia centrale umbra** (50 milioni di euro sia nel 2025 nel 2026) e rifinanzia il **contratto di programma Anas 2021-2025** per 535 milioni di euro per l'anno 2027 e 110 milioni di euro per l'anno 2028. Inoltre, prevede la nomina di un Commissario Straordinario per accelerare la realizzazione degli interventi di potenziamento e velocizzazione della **linea ferroviaria adriatica**, nonché l'istituzione di un Fondo nello stato di previsione del MEF con una dotazione pari a 75 milioni di euro nell'anno 2024, 305 milioni di euro nell'anno 2025 e 8 milioni di euro nell'anno 2026 per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali al **Giubileo 2025**, che saranno successivamente ripartiti dal Commissario Straordinario. Prevede, poi, la proroga fino al 31 dicembre 2024 dell'operatività del **Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche**, che viene rifinanziato per 200 milioni di euro per l'anno 2024 e 100 milioni di euro per l'anno 2025, per coprire i costi del caro materiali.

Infine, nella parte tabellare (sezione II) della Legge sono presenti i seguenti rifinanziamenti:

- attribuzione di nuove risorse, per il **CdP RFI**, per

- circa **3,2 miliardi di euro** (dal 2024 al 2038);
- attribuzione di nuove risorse, per **CdP Anas**, per circa **3,1 miliardi di euro** (dal 2026 al 2038).

Il **D.L. n. 215 del 30 dicembre 2023** recante **“Disposizioni urgenti in materia di termini normativi”**, convertito con modificazioni nella Legge n. 18 del 23 febbraio 2024, prevede la proroga di termini in scadenza. In particolare, sul tema degli investimenti pubblici, proroga al 30 giugno 2024 la possibilità di applicare misure di semplificazione in materia di procedimenti amministrativi e di affidamento dei contratti pubblici per gli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC. Inoltre, **ridisciplina il meccanismo di finanziamento delle attività di investimento del CdP di Anas**. In particolare, limita la previsione della quota del 9% dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per le attività di investimento solo per gli anni 2022 e 2023 e prevede, a decorrere dal 2024, il riconoscimento degli oneri di investimento, comprensivi delle spese di progettazione, nella quota del 12,5%, con la precisazione che le eventuali risorse che dovessero residuare dalla rendicontazione delle spese effettivamente sostenute per tali oneri rimarrebbero nella disponibilità di Anas. Infine, prevede la proroga di un ulteriore anno (vale a dire per tutto il 2024) dell'applicabilità della disposizione transitoria che disciplina – per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di VIA sia già stata avviata alla data del 19 aprile 2016 – l'approvazione delle varianti da apportare al progetto definitivo.

Il **D.L. n. 5 del 19 gennaio 2024** recante **“Disposizioni urgenti per la realizzazione degli interventi infrastrutturali connessi con la presidenza italiana del G7”**, convertito con modificazioni nella Legge n. 30 del 13 marzo 2024 prevede la nomina di un Commissario straordinario al fine di accelerare le procedure e le attività relative alle infrastrutture funzionali al G7. In particolare, si prevede che agli appalti pubblici di lavori, servizi e forniture da aggiudicare da parte del Commissario di Governo si applichi la procedura negoziata senza pubblicazione di un bando di gara (art. 76 codice dei contratti pubblici) per gli appalti di importo superiore alle soglie di rilevanza europea, sulla base di una motivazione che dia conto, per i singoli interventi, delle ragioni di urgenza e della necessità di derogare all'ordinaria procedura di gara, per motivi strettamente correlati ai tempi di realizzazione degli stessi nei termini necessari a garantire l'operatività delle strutture a supporto della medesima presidenza italiana del G7. Si prevede inoltre che per

gli appalti in procedura negoziata relativi agli interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture stradali della rete statale, la selezione degli operatori economici da parte del Commissario di Governo possa avvenire anche nell'ambito degli accordi quadro (art. 59 D.Lgs 36/2023) conclusi da Anas e ancora efficaci alla data dell'affidamento.

Il **D.L. n. 10 del 5 febbraio 2024** recante **“Disposizioni urgenti sulla governance e sugli interventi di competenza della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA”**, all'esame del Parlamento per la conversione in legge, **autorizza a favore di Anas la spesa di 17,73 milioni di euro per l'anno 2032 e di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034** per la copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, anche al fine di garantire l'accessibilità complessiva dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

Il **D.L. n. 19 del 2 marzo 2024** recante **“Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR”**, all'esame del Parlamento per la conversione in legge, contiene numerose norme di impatto per il Polo Infrastrutture. In particolare, prevede che, al fine di consentire la tempestiva attuazione degli interventi del PNRR e il conseguimento dei relativi obiettivi entro i termini di scadenza previsti, la misura delle **anticipazioni iniziali erogabili in favore dei soggetti attuatori è di norma pari al 30%** del contributo assegnato, ferme restando le eventuali maggiori percentuali previste da specifiche disposizioni di legge. Inoltre, dispone che, nelle more dell'aggiornamento del CdP-I MIT/RFI, si provveda alla **rimodulazione delle fonti di finanziamento degli interventi ferroviari ricompresi nella misura M3C1 del PNRR**, per consentirne l'immediata realizzazione. Il provvedimento demanda la rimodulazione ad un decreto MIT da emanare entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento che disporrà anche una ricognizione delle risorse nazionali che si rendono disponibili a seguito della rimodulazione del PNRR per le misure di competenza del MIT da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento per l'anno 2024 del CdP-I. Infine, nell'ambito delle semplificazioni, prevede la possibilità, al fine di agevolare la tempestiva attuazione degli interventi non più ricompresi nel PNRR, connotati da un avanzato stato di progettazione, che sia consentita l'applicazione della disciplina già prevista per gli interventi finanziati con le risorse del PNRR ed estende anche l'applicazione della disciplina degli interventi anche a quelli non più finanziati in tutto o in parte a valere sulle risorse del PNRR.

Ponte sullo Stretto di Messina

Per quanto riguarda il Ponte sullo Stretto di Messina - per il quale la Legge di Bilancio 2023 aveva già disposto il riavvio dell'attività di progettazione e realizzazione - il **D.L. n. 35 del 31 marzo 2023** recante **“Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria” (DL Ponte sullo Stretto)**, convertito nella Legge n. 58 del 26 maggio 2023, disciplina il nuovo assetto della società **Stretto di Messina SpA**, che prevede la partecipazione di RFI, Anas, le Regioni Sicilia e Calabria nonché, in misura non inferiore al 51%, il MEF, e prevede alcune disposizioni sulla progettazione e sulla reviviscenza dei vecchi contratti stipulati dalla società. Successivamente, il **D.L. n. 104 del 10 agosto 2023** recante **“Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici” (Decreto Omnibus)**, convertito con modificazioni nella Legge n. 136 del 9 ottobre 2023, ha previsto che il MEF, d'intesa con il MIT, provvedesse a sottoscrivere, entro il 31 dicembre 2023, **un aumento di capitale della società Stretto di Messina SpA** allo stesso riservato, complessivamente di 370 milioni di euro, con il prezzo di sottoscrizione delle azioni dell'aumento di capitale determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal MEF. Per maggiori dettagli riguardo la partecipazione nella Stretto di Messina SpA, si fa rinvio alla Nota 4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie.

Autostrada dei Parchi

Il **D.L. n. 145 del 18 ottobre 2023** recante **“Misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili”**, convertito con modificazioni nella Legge n. 191 del 15 dicembre 2023, prevede il **reintegro della società Autostrada dei Parchi nella concessione della rete autostradale A24 e A25**. La concessione viene reintegrata nella misura del contratto originario rideterminato tenendo conto del periodo sotto la gestione di Anas. Tale atto viene fatto subordinare alla rinuncia a ogni pretesa o giudizio pendente e, altresì, all'impegno a subentrare nella concessione nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano le infrastrutture autostradali, i beni immobili e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione. Provvede inoltre a determinare quanto da corrispondersi da parte del MIT ad Anas nell'ambito delle risorse stanziato per il finanziamento del CdP Anas dalla L. n. 197 del 29 dicembre 2022, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Polo Passeggeri

Il mercato italiano del trasporto ferroviario nazionale di passeggeri (c.d. media e lunga percorrenza) è stato completamente liberalizzato fin dal 2001, a condizioni di reciprocità nel caso di imprese con sede all'estero e loro controllate (Legge n. 388 del 23 dicembre 2000). In ambito europeo, il processo di liberalizzazione si è concluso, invece, solo a dicembre 2020, con l'adozione da parte dell'Unione Europea della Direttiva (UE) 2016/2370 (quarto pacchetto ferroviario), che ha riconosciuto a tutte le imprese ferroviarie il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio dei predetti servizi.

I **servizi di trasporto passeggeri ad Alta Velocità** sono, quindi, oggi soggetti alle regole di mercato e forniti in Italia attualmente da due operatori (Trenitalia SpA e Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA), che concorrono fra di loro per servire in modo profittevole la domanda di trasporto.

I **servizi di trasporto ferroviario soggetti a “obblighi di servizio pubblico”** sono, invece, erogati attraverso lo strumento del contratto di servizio pubblico, concluso dallo Stato (per quanto riguarda i servizi di media e lunga percorrenza) e dalle Regioni (per i servizi TPL), al fine di garantire servizi di trasporto adeguati alle esigenze sociali e di assetto del territorio, che l'impresa ferroviaria, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non svolgerebbe.

Il Regolamento (CE) 1370/2007 (come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338) stabilisce i criteri con cui un'autorità pubblica può prevedere obblighi di servizio pubblico, individuando la gara quale modalità ordinaria di affidamento dei contratti di servizio (per i contratti di servizio su ferro è stato previsto un periodo transitorio che si è concluso a dicembre 2023), con alcune specifiche eccezioni (i.e.: in house, provvedimento di emergenza in caso di interruzione del servizio, etc.).

Relativamente al trasporto passeggeri su strada, il servizio di lunga distanza (ovvero che interessa almeno tre regioni) è stato completamente liberalizzato a gennaio 2014; per il TPL - anche esso disciplinato dal citato Regolamento (CE) 1370/2007 - vige il principio generale di affidamento dei contratti di servizio tramite gara.

All'Autorità di Regolazioni Trasporti (ART), istituita nel 2011, sono state attribuite - tra l'altro - le competenze per garantire la piena contendibilità del mercato e la tutela dei diritti dei passeggeri su strada e per ferrovia. Con specifico riferimento al settore del TPL, l'Autorità ha adottato una serie di misure che vanno a costituire

una “cornice di regolazione” per Regioni ed enti locali in materia di affidamento di servizi.

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

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

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

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

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

regione Umbria); nel 2019, a seguito di aggiudicazione di una procedura di gara, la società ha confermato la sua presenza nel bacino di Padova sino al 2030. Busitalia è inoltre presente nei Paesi Bassi attraverso la propria controllata **Qbuzz**, erogando servizi TPL nei bacini di Groningen Drenthe (fino a dicembre 2029), Utrecht (fino a dicembre 2025) e DMG (fino a dicembre 2033), regolati da altrettanti contratti. Nel corso del 2023 Qbuzz si è aggiudicata ulteriori due nuove concessioni nei bacini (Zuid Holland Nord e Fryslan).

FSE è titolare di due contratti di servizio con la Regione Puglia, uno relativo al trasporto ferroviario che è stato rinnovato a giugno 2023 con validità dal 1° luglio 2023 al 31 dicembre 2032, l'altro relativo al servizio automobilistico, la cui ultima proroga è intervenuta con DGR del 1° luglio 2023 con decorrenza dal 31 marzo 2023 sino al 31 dicembre 2026.

Provvedimenti normativi

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

Per quanto riguarda il tema di **indennizzi Covid al TPL, la Legge 29 dicembre 2022, n. 197** recante **"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025"** ha previsto il rifinanziamento del Fondo istituito con l'art. 200 del D.L. n. 34 del 2020 (Decreto Rilancio) e l'autorizzazione della spesa di 100 milioni di euro per il 2023 e di 250 milioni di euro per il 2024, per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri sottoposti a obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19. Tale Fondo è stato poi ulteriormente rifinanziato di 500 milioni di euro per il 2023 dal **D.L. n. 145 del 18 ottobre 2023** recante **"Misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 191 del 15 dicembre 2023. In attuazione del D.L. n. 145/2023, è stato emanato il **Decreto interministeriale MIT/MEF 18 dicembre 2023, n. 336** che prevede il riparto e l'assegnazione di 392 milioni di euro alle Regioni, alle Province Autonome e alle aziende di trasporto pubblico regionale che rientrano nella competenza statale. Il 27 dicembre 2023 è stato emanato anche il **Decreto dirigenziale 468** del MIT di impegno e pagamento della somma sopra citata.

Inoltre, sono stati emanati due **Decreti interministeriali n. 418 del 28 dicembre 2022 e n. 128 del 15 maggio 2023** relativi ai **contributi** stanziati per l'incremento dei costi, per l'acquisto dell'energia elettrica e del carburante per l'alimentazione dei mezzi destinati al TPL e regionale, lacuale, marittimo o ferroviario.

Sempre in relazione al tema dei contributi, il **D.L. n. 5 del 14 gennaio 2023** recante **"Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 23 del 10 marzo 2023, ha istituito un fondo da 100 milioni di euro per il 2023 nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali al fine di riconoscere un buono (nominativo e non cedibile) per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di TPL, regionale e inter-regionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale da parte di persone fisiche (c.d. Bonus trasporti). Tale fondo è stato incrementato di 12 milioni di euro dal **D.L. n. 131 del 29 settembre 2023** recante **"Misure urgenti in materia di energia, interventi per sostenere il potere di acquisto e a tutela del risparmio"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 169 del 27 novembre 2023, nonché di ulteriori 35 milioni di euro dal **Decreto Legge n. 145 del 18 ottobre 2023** recante **"Misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 191 del 15 dicembre 2023.

Per quanto riguarda il **Fondo Nazionale TPL**, il **D.L. n. 104 del 10 agosto 2023** recante **"Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici" (Decreto Omnibus)**, convertito con modificazioni nella Legge n. 136 del 9 ottobre 2023, prevede la modifica di alcuni criteri di riparto.

Con la **Delibera n. 45/2023**, l'ART ha concluso il procedimento - avviato con Delibera 226/2022 - relativo all'esame dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico fra Regione Liguria e Trenitalia in relazione al nuovo servizio ferroviario Milano-Nizza richiesto da SNCF Voyages Italia Srl per gli anni 2024-2027. In particolare, l'ART ha concesso a SNCF Voyages Italia il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795, per lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri sulla predetta tratta Milano-Nizza.

Con la **Delibera n. 49/2023**, l'ART ha definito il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN), in misura differenziata per i servizi di TPL su strada e per ferrovia. Il tasso di remunerazione del CIN è stato fissato per il periodo 12 marzo 2023-11 marzo 2024 in misura pari a 7,45% per il ferro (5,86% per il periodo precedente) e a 7,26% per la gomma (5,52% per il periodo precedente). Tale valore (WACC reale per-tax) dovrà essere applicato come misura del margine di utile ragionevole nella redazione del piano economico finanziario (PEF) simulato per gli affidamenti dei contratti di servizio nonché in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF.

Con la **Delibera n. 113/2023**, l'ART ha avviato nei confronti di Trenitalia un procedimento per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio, per l'inottemperanza alla delibera n. 106/2018 ("Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"). In particolare, veniva contestato a Trenitalia di non aver provveduto a comunicare agli utenti, che avevano acquistato un titolo di viaggio di un treno regionale a mezzo web, le necessarie informazioni in

merito alla soppressione del treno regionale, tramite il recapito cellulare o la e-mail. All'esito del procedimento, potrebbe essere irrogata, nei confronti di Trenitalia, una sanzione amministrativa fino ad un massimo del 10% del fatturato. Nell'ambito di detto procedimento, Trenitalia ha presentato una proposta di impegni che è stata dichiarata ammissibile dall'Autorità, con la **Delibera n. 171/2023**, e sottoposta a consultazione pubblica.

Con **Delibera n. 186/2023**, l'ART ha avviato un procedimento volto a determinare se l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico fra MIT, MEF e Trenitalia, relativo ai servizi intercity per gli anni 2017-2026, venga compromesso dallo svolgimento da parte di Longitude Holding Srl, dei nuovi servizi ferroviari passeggeri sulle relazioni Roma-Reggio Calabria, Torino-Milano-Lecce, Torino-Milano-Reggio Calabria e Roma-Venezia. Tale procedimento si è concluso con la **Delibera n. 33/2024**, con cui l'ART ha concesso alla società Longitude Holding Srl il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri sulle relazioni sopra citate.

Polo Logistica

Il mercato del trasporto ferroviario merci è caratterizzato da un regime consolidato di “concorrenza nel mercato”, molteplici operatori concorrono fra di loro per servire in modo profittevole la domanda di trasporto. La liberalizzazione è stata, infatti, avviata in Italia fin dal 2001 e dal 2007 in ambito euro unitario. Al fine di consentire un utilizzo ottimale della rete internazionale del trasporto merci e migliorarne l'interoperabilità, l'Unione europea ha definito regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali (Regolamento (UE) n. 913/2010). L'ART ha disciplinato - in esecuzione anche di quanto previsto dal quarto pacchetto ferroviario (Direttiva 2012/34/UE) - procedure e criteri da seguire per garantire un accesso equo e non discriminatorio ai servizi prestati negli scali ferroviari merci, nei raccordi ferroviari, nei centri di manutenzione e sulle infrastrutture ferroviarie portuali.

Il quadro normativo nazionale prevede alcune forme di sostegno di diretto interesse di Mercitalia Logistics e delle sue controllate. Il particolare la misura c.d. Ferrobonus di cui all'art. 1, comma 648 della Legge n. 208/2015 e l'incentivo alle imprese ferroviarie per il trasporto merci su ferrovia di cui all'art. 1, comma 294, della Legge n. 190/2014, volti a stimolare la domanda di servizi di trasporto ferroviario delle merci. Inoltre, il Piano nazionale complementare al PNRR (PNC) di cui al D.L. n. 59/2021 ha previsto contributi per l'acquisto di materiale rotabile da parte delle imprese del settore del trasporto ferroviario delle merci di interesse del Polo.

Provvedimenti normativi

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

In data 17 luglio 2023 la Commissione europea ha adottato la **Decisione (caso SA.64726)** con cui ha autorizzato la misura volta a promuovere il **rinnovo del materiale rotabile dedicato al trasporto ferroviario delle merci**. Il budget complessivo di 125 milioni di euro è destinato in parte (115 milioni di euro, stanziati nell'ambito del PNC al PNRR) all'acquisto di carri e locomotori, in parte (10 milioni di euro, provenienti da un'altra linea di bilancio) per la rottamazione di veicoli ferroviari. L'aiuto - previsto a livello nazionale dal PNC al PNRR (D.L. n. 59/2021) e dal D.L.

n. 50/2017 - è stato dichiarato compatibile con l'art. 93 del TFUE, in quanto concesso per le necessità del coordinamento dei trasporti.

In materia di **contributi alle imprese ferroviarie per**

il trasporto merci su ferrovia, è stato emanato il **Decreto interministeriale n. 64 del 20 marzo 2023** che disciplina le modalità di assegnazione di tali contributi per il trasporto merci su ferrovia effettuato **negli anni dal 2023-2027**.

Scalo ferroviario di Verona Porta Nuova



Polo Urbano

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

Provvedimenti normativi

Per quanto di interesse del Polo Urbano, si segnala che, in relazione alla tematica della rigenerazione urbana, il **D.L. n. 176 del 18 novembre 2022** recante **“Misure urgenti di sostegno nel settore energetico e di finanza pubblica” (Decreto Aiuti-quater)**, convertito con modificazioni nella Legge n. 6 del 13 gennaio 2023, ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'Interno un **fondo per investimenti di rigenerazione urbana** a favore dei comuni con popolazione inferiore a 15 mila abitanti, con una dotazione complessiva per il biennio 2025-2026 pari a 235 milioni di euro, e previsione di un decreto ministeriale per l'individuazione dei criteri di riparto del fondo e le modalità di utilizzo delle risorse.

Il **D.L. n. 19 del 2 marzo 2024** recante **“Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR”**, all'esame del Parlamento per la conversione in legge, **reca norme di interesse per il Polo Urbano**. In particolare, si riordina la dotazione finanziaria assegnata dal D.L. PNRR-bis (Decreto Legge n. 152/2021) alla realizzazione dei piani urbani integrati da parte delle città metropolitane, prevedendo che queste siano finanziate per 1,5 miliardi di euro dalle risorse liberate dalla revisione del PNRR, anziché dal Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia.

Interventi normativi di interesse trasversale del Gruppo FS

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

Focus sul PNRR

La pandemia e la conseguente crisi economica hanno spinto l'UE a formulare una risposta coordinata a livello sia congiunturale, con la sospensione del Patto di Stabilità e ingenti pacchetti di sostegno all'economia adottati dai singoli Stati membri, sia strutturale, in particolare con il lancio a fine maggio 2020 del programma **Next Generation EU** (NGEU). La quantità di risorse introdotte per rilanciare la crescita, gli investimenti e le riforme ammonta a 750 miliardi di euro, dei quali oltre la metà, 390 miliardi di euro, è costituita da sovvenzioni. Il programma NGEU comprende due strumenti di sostegno agli Stati membri, il **React EU**, concepito in un'ottica di più breve termine (2021-2022) per aiutarli nella fase iniziale di rilancio delle loro economie, con fondi assegnati all'Italia pari a 14 miliardi di euro, e il **PNRR** con una durata di sei anni dal 2021 al 2026 e fondi assegnati all'Italia, prima della sua revisione, pari a 191,5 miliardi di euro.

In questo quadro si inseriscono gli interventi legislativi del 2023 in materia di energia, sia relativamente all'istituzione del sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione Europea, sia relativamente al **Piano REPowerEU**, il Piano della Commissione europea con le misure per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili extra UE.

Nello specifico, con l'entrata in vigore della **Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023** che modifica la Direttiva 2003/87/CE, si è perseguito l'obiettivo della neutralità climatica nel settore trasporti e in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050 e si è consolidato il traguardo vincolante dell'Unione Europea di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 ed entro il 2030.

A questo fine, il **Regolamento (UE) 2023/435 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 febbraio 2023 che modifica il Regolamento (UE) 2021/241 disciplina l'inserimento dei capitoli dedicati al piano REPowerEU all'interno dei PNRR** finalizzati ad aumentare la quota di energie sostenibili e rinnovabili nel mix energetico, affrontando le strozzature delle infrastrutture energetiche. Tale norma è stata

completata dalla pubblicazione della comunicazione della Commissione europea sugli **orientamenti interpretativi per la definizione dei PNRR nel contesto di REPowerEU**, che espongono le basi giuridiche per la modifica dei PNRR adottati e definiscono la preparazione, i contenuti e le informazioni necessarie all'interno del capitolo REPowerEU.

In data 7 agosto 2023 l'Italia ha presentato alla Commissione europea il PNRR modificato, che include anche il Capitolo REPowerEU. A seguito del parere positivo della Commissione, l'8 dicembre 2023 è stata emanata la **Decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione Europea** che modifica la decisione di esecuzione del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della **valutazione del PNRR dell'Italia** e prevede l'aumento delle risorse per l'Italia da 191,6 miliardi di euro a 194,4 miliardi di euro.

Il Consiglio dei ministri, sulla base delle indicazioni ricevute dall'Unione Europea, ha approvato il **D.L. n. 19/2024**, recante **"Disposizioni urgenti finalizzate a garantire l'attuazione del PNRR"**. Il provvedimento adegua, mediante autorizzazioni e riduzioni di spesa, i finanziamenti previsti per il PNRR ed il PNC a seguito della decisione del Consiglio ECOFIN dell'8 dicembre 2023. Prevede, inoltre, entro il 31 marzo 2024 la predisposizione di un'informativa del MEF e del Ministero per gli affari europei che dia conto degli investimenti PNC per i quali sono intervenute obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV) alla data di entrata in vigore del presente decreto. Successivamente sono previsti uno o più DPCM di defianziamento degli interventi senza OGV.

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**.

Tale modifica ha portato in termini assoluti un incremento della dotazione finanziaria europea del Piano italiano pari a 2,8 miliardi di euro, associati ai contributi a fondo perduto (grants) destinati all'Italia per il finanziamento del Capitolo REPowerEU. Tali sovvenzioni, pertanto, aumentano complessivamente da 69 a 71,8 miliardi di euro.

Rimane invariato, invece, l'importo di 122,6 miliardi di euro di prestiti (loans) di cui è prevista l'erogazione all'Italia nell'ambito dell'attuazione del PNRR.

A seguito di tale rimodulazione, i fondi assegnati all'Italia sono in totale 239 miliardi di euro tra PNRR, React EU e Fondo Complementare. Di questi, 194,4 miliardi di euro da PNRR, 30,6 miliardi di euro da Fondo Comple-

mentare e 14 miliardi di euro da React EU. Ad oggi, i fondi destinati all'Italia sono articolati in 7 missioni:

- Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura (51,7 miliardi di euro);
- Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica (66,8 miliardi di euro);
- Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile (29,8 miliardi di euro);
- Missione 4: Istruzione e ricerca (33,2 miliardi di euro);
- Missione 5: Inclusione e coesione (26,0 miliardi di euro);
- Missione 6: Salute (20,3 miliardi di euro);
- Missione 7: REPowerEU (11,2 miliardi di euro).

Le missioni di interesse per il Gruppo FS sono la 1, la 2, la 3 e la 5. Si rimanda al capitolo "Investimenti" per maggiori dettagli riguardo i progetti del Gruppo in ambito PNRR.

In tema di Governance del PNRR, il già citato **D.L. n. 13 del 24 febbraio 2023** recante **"Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e del PNC, nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune"**, convertito con modificazioni nella Legge n. 41 del 21 aprile 2023, rappresenta anche un aggiornamento del D.L. n. 77/2021 "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure" convertito con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108. Il nuovo D.L. mira in particolare a velocizzare l'attuazione del PNRR e del PNC, anche attraverso la revisione del sistema della Governance. Il modello di Governance aggiornato sulla base dei suddetti decreti prevede:

- una Cabina di Regia, in seno alla Presidenza del Consiglio dei ministri e sotto l'indirizzo del Ministro delegato, che è l'organo di indirizzo politico che coordina e dà impulso all'attuazione degli interventi del PNRR; la Cabina di Regia è supportata nell'esercizio delle sue funzioni da una nuova Struttura di Missione, che rappresenterà anche il punto di contatto nazionale per l'attuazione del PNRR;
- un Ispettorato Generale istituito presso la Ragioneria Generale dello Stato (MEF) a livello di direzione generale. È responsabile del coordinamento operativo sull'attuazione, gestione finanziaria e monitoraggio del PNRR, nonché di controllo e rendicontazione all'Unione europea. L'Ispettorato Generale è inoltre responsabile della gestione del Fondo di Rotazione del Next Generation EU-Italia;

- il coinvolgimento delle Amministrazioni Centrali Titolari degli Interventi (come ad esempio il MIMS, il Ministero della Cultura, le Regioni, etc..) che si occupano del coordinamento del ciclo di vita della fonte (gestione, monitoraggio, rendicontazione, controllo e comunicazione) ed hanno la facoltà di individuare una unità di missione di livello dirigenziale, delegata a comunicare sia con la Cabina di Regia della Presidenza del Consiglio, sia con l'Ispettorato Generale presso il MEF.

Specifiche tecniche per l'interoperabilità

In data 10 agosto 2023 è stato approvato, e successivamente entrato in vigore nel mese di settembre, il **pacchetto di Regolamenti di esecuzione sulle specifiche tecniche per l'interoperabilità (c.d. STI)**, che riguarda tutto il settore ferroviario, inclusivo dei provvedimenti esecutivi sui sottosistemi di esercizio e gestione del traffico (c.d. STI OPE), numerosi requisiti tecnici e di sicurezza per l'infrastruttura fisica ferroviaria (c.d. Megapack STI), sui sottosistemi di controllo e comando e segnalamento del sistema ferroviario (c.d. STI CCS), e la decisione di esecuzione del Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati (c.d. RINF).

Assegnazione di un contributo di 30 milioni di euro per la realizzazione di interventi destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari

Con **Decisione dell'8 maggio 2023 (caso SA.102422)**, la Commissione europea ha autorizzato la misura italiana di contribuzione a fondo perduto per l'elettrificazione dei raccordi ferroviari, dichiarandola compatibile con l'art. 93 TFUE, in quanto concessa per le necessità del coordinamento dei trasporti. Come noto, a livello nazionale la misura è stata prevista dal PNC al PNRR (D.L. n. 59/2021), con un budget complessivo pari a 30 milioni di euro da erogare in favore dei proprietari di taluni raccordi ferroviari dedicati al trasporto delle merci, al fine di realizzare interventi di efficientamento ecosostenibile ed elettrificazione.

La Commissione approva un regime italiano da 300 milioni di euro a sostegno dell'interoperabilità della rete ferroviaria

Con **Decisione del 26 maggio 2023 (caso SA.102707)**, la Commissione europea ha autorizzato la misura italiana di contribuzione a fondo perduto in

favore delle imprese ferroviarie passeggeri e merci, per un totale di 300 milioni di euro, destinata all'implementazione del sottosistema ERTMS di bordo dei veicoli ferroviari. La misura - prevista a livello nazionale dal D.L. n. 121/2021 - è stata dichiarata compatibile con l'art. 93 TFUE e riguarda tutti i veicoli circolanti sulla rete ferroviaria nazionale con riferimento sia ai servizi oggetto di obbligo di servizio pubblico che a quelli resi in regime ad accesso libero.

Disposizioni in materia di installazione di impianti alimentati da fonti rinnovabili

Nell'ambito dell'impegno del Gruppo nel promuovere la **produzione di energia da fonti rinnovabili**, una norma di rilevante importanza è stata quella introdotta dal **D.L. n. 13 del 24 febbraio 2023**, convertito con modificazioni nella Legge n. 41 del 21 aprile 2023, che ha stabilito che le sbarre di alta tensione che risultano direttamente funzionali all'alimentazione delle sottostazioni elettriche della rete ferroviaria possono essere utilizzate da FS SpA o da società dalla stessa controllate per la connessione di impianti di produzione a fonti rinnovabili. Il provvedimento citato ha introdotto inoltre alcune semplificazioni per l'installazione di impianti fotovoltaici in aree idonee, tra le quali rientrano quelle nella disponibilità del Gruppo FS.

Nuovo codice degli appalti

Altro provvedimento di significativo impatto su tutto il Gruppo è il **D. Lgs. n. 36 del 31 marzo 2023 "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 n. 78 della Legge 21 giugno 2022, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici"**. Il provvedimento ha acquistato efficacia a partire dal 1° luglio 2023 e ha ristabilito tutta la normativa sugli appalti pubblici.

Legge di Bilancio 2024: nuovo obbligo assicurativo per rischi catastrofali

La **Legge n. 213 del 30 dicembre 2023, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026"** reca diverse norme di interesse per il Gruppo. Per quanto di carattere generale, si dispone l'obbligo per le imprese con sede legale o stabile organizzazione in Italia, tenute all'iscrizione nel relativo Registro, di stipulare, entro il 31 dicembre 2024, contratti assicurativi a copertura dei danni a terreni e fabbricati, impianti e macchinari, nonché attrezzature industriali e commerciali direttamente causati da calamità naturali quali sismi, alluvioni, frane, inondazioni ed esondazioni.

Sicurezza nei luoghi di lavoro

In materia di **sicurezza sul lavoro nel settore ferroviario**, con particolare riguardo ai macchinisti, la **Legge n. 214 del 30 dicembre 2023, "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022"** modifica e integra l'art. 45 del D. Lgs. n. 81 del 2008, in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro, prevedendo un esplicito riferimento all'osservanza della normativa europea in materia di sicurezza e di interoperabilità del trasporto ferroviario e la predisposizione da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviarie e delle imprese ferroviarie, in coordinamento con i servizi pubblici di pronto soccorso, di un piano di intervento recante le modalità operative del soccorso qualificato lungo la rete ferroviaria, incluso il trasporto degli infortunati.

Sicurezza delle gallerie ferroviarie

Ulteriore provvedimento di fine anno che impatta il Gruppo è il **D.L. n. 215 del 30 dicembre 2023** recante **"Disposizioni urgenti in materia di termini normativi"**. Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge n. 18 del 23 febbraio 2024, prevede la proroga di termini in scadenza. In particolare, proroga al 31 dicembre 2024 il termine per **l'adeguamento del materiale rotabile in materia di sicurezza delle gallerie**, nelle more dell'emanazione delle linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione, nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie.

Revisione criteri per la determinazione dei pedaggi dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi ivi forniti

Con la **Delibera n. 95/2023**, l'ART ha approvato la revisione dei criteri per la determinazione dei pedaggi di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi ivi forniti, precedentemente stabiliti con la Delibera n. 96/2015. L'atto di regolazione ha ad oggetto il nuovo periodo regolatorio di durata pari a 5 anni: 2024-2028 per il gestore dell'infrastruttura nazionale (RFI) e 2025/2029 per i gestori delle infrastrutture regionali interconnesse (tra cui FSE Srl). Successivamente, con la **Delibera n. 187/2023**, l'Autorità ha evidenziato alcune non conformità della proposta tariffaria 2024-2028 trasmessa da RFI rispetto ai criteri di cui alla predetta Delibera n. 95/2023. L'Autorità ha, quindi, prescritto a RFI di apportare le modifiche necessarie per risolvere i profili di non conformità e trasmettere la nuova proposta, che è stata

dichiarata anch'essa non conforme con la **Delibera n. 38/2024**. L'ART ha, quindi, prescritto a RFI di trasmettere - entro il 30 giugno 2024 - un'altra nuova proposta tariffaria ed adottare in via transitoria, per il 2025, i livelli tariffari applicati nel 2024, incrementati del tasso di inflazione programmato. Relativamente ai servizi Scali merci, Scali di smistamento, Sosta ricovero e deposito, Platee di lavaggio, Preriscaldamento e Parking, l'ART ha prescritto a RFI di applicare per l'anno 2025 incrementi tariffari pari al 50% degli incrementi previsti per tale anno nella proposta di RFI stessa.

Regime tariffario speciale per l'energia di trazione

Con riferimento al Regime Tariffario Speciale per l'energia di trazione fornita da RFI sulla rete tradizio-

nale (3 kV), l'**Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA)** con la **deliberazione n. 618/2023/R/COM** ha introdotto, per il nuovo periodo regolatorio 2024-2027, una nuova procedura di stabilizzazione del costo dell'energia elettrica che prevede una modulazione dell'acconto della compensativa mensile, in caso di eccessive variazioni del prezzo della materia prima energia, a parità di risorse complessivamente erogate nel medio periodo. Il provvedimento citato, inoltre, riconosce l'autoproduzione tra le fonti di approvvigionamento di RFI, prevedendo che l'ARERA stabilisca le modalità di rendicontazione dell'energia consumata da RFI nell'ambito del regime tariffario speciale.

Impianto fotovoltaico di Milano Martesana



PRINCIPALI EVENTI

Nuove emissioni obbligazionarie al servizio degli investimenti del Gruppo FS

Prosegue nel corso del 2023 il finanziamento degli investimenti del Gruppo attraverso principalmente l'emissione di nuovi bond, di cui:

- un'operazione dual tranche a valere del Programma EMTN per complessivi 1,1 miliardi di euro dedicata al finanziamento degli Eligible Green Projects secondo quanto previsto dal Green Bond Framework di FS. In particolare, i proventi consentono di finanziare sia l'acquisto di nuovi treni che la manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia, nonché gli investimenti per il completamento della rete alta velocità Torino-Milano-Napoli di RFI;
- un'emissione in private placement riservata alla BEI per 500 milioni di euro a valere del Programma EMTN, per finanziare l'acquisto da parte di Trenitalia di 102 nuovi treni elettrici, anche questi Eligible Green Projects secondo quanto previsto dal Green Bond Framework di FS;
- un'emissione in private placement con Eurofima per 100 milioni di euro, finalizzata all'acquisto di treni allineati ai criteri della Tassonomia Europea e che contribuiscono positivamente alla sostenibilità ambientale e sociale promuovendo il modal shift to rail.

Nel corso del 2023 FS Italiane ha inoltre ampliato il plafond massimo del Programma di emissioni obbligazionarie EMTN fino a 12 miliardi di euro, rispetto ai precedenti 9 miliardi di euro.

In aggiunta agli strumenti obbligazionari, nel mese di novembre FS ha finalizzato una serie di bank loan con alcune delle principali controparti bancarie del Gruppo FS per complessivi 820 milioni di euro, di cui un green loan di 100 milioni di euro finalizzato con BBVA e destinato a finanziare investimenti nella rete AV. Per maggiori dettagli, si rimanda alla Nota 35 del Bilancio consolidato.

Anas - Strada dei Parchi

Il contenzioso che era stato attivato da Strada dei Parchi (SdP) a seguito del recesso della concessione nella gestione della tratta autostradale A24-A25 si è risolto con il D.L. n. 145 del 18 ottobre 2023, convertito con

modificazioni nella Legge n. 191 del 15 dicembre 2023, che reintegra SdP nella concessione fino a scadenza naturale della "Convenzione unica". Dal 1° gennaio 2024, SdP ha pertanto ufficialmente ripreso la gestione delle autostrade A24 e A25, dopo circa 18 mesi di gestione provvisoria da parte di Anas SpA. Per maggiori dettagli si rinvia al capitolo "Quadro normativo e regolamentare".

Incidente ferroviario in Grecia

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

Incidente ferroviario di Brandizzo

Il 30 agosto 2023, 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. Per maggiori dettagli, si rinvia al capitolo "Altre informazioni".

Qbuzz: nuovi contratti per il trasporto pubblico in Olanda

Qbuzz, società olandese del Polo Passeggeri controllata da Busitalia e terzo operatore di trasporto pubblico dei Paesi Bassi, si è aggiudicata nel mese di luglio 2023 la concessione di 15 anni, del valore di 1,8 miliardi di euro, per i servizi di TPL nell'area metropolitana nel Randstad tra Amsterdam, Rotterdam e L'Aia e, nel mese di ottobre 2023, la concessione di 10 anni, del valore di 1 miliardo di euro, per i servizi di TPL nella provincia di Fryslan, al nord dei Paesi Bassi.

Programma di Euro-Commercial Paper e rating di breve termine da S&P e Fitch

Il 27 ottobre 2023 FS Italiane ha finalizzato la costituzione del proprio Euro-Commercial Paper Programme (Programma ECP), con durata di tre anni e importo massimo complessivo fino a 2 miliardi di euro, ampliando ulteriormente il numero di strumenti finanziari a disposizione del Gruppo FS per la raccolta a breve termine. Le commercial paper emesse saranno offerte esclusivamente ad investitori istituzionali, con valore nominale unitario minimo pari a 100 mila euro o importo equivalente in altra valuta. Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING hanno agito in qualità di Arrangers. Barclays, BofA Securities, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Intesa Sanpaolo (Divisione IMI CIB), ING e Société Générale agiscono in qualità di Dealers. Il Programma ECP ha ottenuto il Rating 'A-2' da S&P e 'F2' da Fitch e, in concomitanza, FS ha ottenuto per la prima volta anche lo short-term rating, che si attesta a 'A-2' da S&P e 'F2' da Fitch.

Conferma del rating rilasciato da Fitch

In data 8 novembre 2023 Fitch ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di FS Italiane, confermando il Long-Term Issuer Default Rating di FS Italiane a BBB. Anche il rating del Programma e dei bond EMTN emessi da FS sono stati confermati a 'BBB'. Fitch ha inoltre confermato lo Standalone Credit Profile (SACP) di FS a 'bbb', con outlook stabile, in linea con quello della Repubblica Italiana.

Memorandum of Understanding tra Gruppo FS e Gruppo MSC

Il 15 novembre 2023 è stato sottoscritto un Memorandum of Understanding da Mercitalia Logistics e MSC, per sviluppare l'intermodalità fra trasporto marittimo e ferroviario. L'accordo prevede la creazione di una NewCo, controllata da Mercitalia Logistics (51%) e partecipata da MEDLOG (49%), società del Gruppo MSC, con la finalità di progettare, realizzare e gestire nuovi terminal merci all'interno dei siti dei due Gruppi in Italia, ampliando la rete della logistica del trasporto merci tra i porti in Italia e nel resto dell'Europa.

Conferma del rating rilasciato da Standard and Poor's

Il 20 novembre 2023 Standard and Poor's ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di FS Italiane,

confermando il Long-Term Issuer Credit Rating di FS Italiane a BBB. Anche il rating del Programma e dei bond EMTN emessi da FS sono stati confermati a 'BBB'. Standard and Poor's ha inoltre confermato lo Standalone Credit Profile (SACP) di FS a 'bbb+', un notch superiore a quello della Repubblica Italiana. L'outlook rimane stabile, in linea con quello della Repubblica Italiana.

Riassetto infragruppo del ramo immobiliare

In data 29 novembre 2023, nell'ambito del progetto di riassetto infragruppo della titolarità e gestione del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio delle attività ferroviarie o di trasporto, l'assemblea straordinaria di FS ha approvato la proposta di scissione ai sensi dell'art. 2506.1 c.c. mediante assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore di una società di nuova costituzione Nuova Sistemi Urbani SpA, interamente partecipata da FS, soggetta a direzione e coordinamento di FS Sistemi Urbani, Capogruppo di Settore del Polo Urbano. La scissione comporta nelle scritture contabili di FS la riduzione del capitale sociale per 624.406.524 euro, e la contemporanea emersione di una riserva di capitale di pari importo, come contropartita della partecipazione nella società beneficiaria ottenuta per effetto del trasferimento del compendio scisso. Come riportato nella Nota 50 "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" del Bilancio consolidato cui si rimanda, la scissione è divenuta efficace nel mese di gennaio 2024; inoltre, nel mese di febbraio 2024 è stato approvato il progetto di fusione per incorporazione della nuova Sistemi Urbani in FS Sistemi Urbani.

Rimodulazione del patrimonio netto di FS

L'Assemblea degli Azionisti di FS del 29 novembre 2023 ha approvato la proposta di riduzione del capitale sociale ex art. 2445 c.c., al fine di rendere più flessibile la struttura patrimoniale di FS, per un importo complessivo di 7.516.814.972 euro, da appostarsi quanto a 6.141.221.496 euro a riserva legale per saturazione della stessa e per 1.375.593.476 euro da destinare a riserva disponibile. Tale rimodulazione, che mantiene invariata l'entità del patrimonio netto di FS, diverrà esecutiva, decorsi i termini di legge, nel 2024 (si rinvia alla Nota 50 "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" del Bilancio consolidato).

TX Logistik acquisisce il gruppo tedesco Exploris

Il 5 dicembre 2023 TX Logistik AG, società controllata da Mercitalia Logistics, capofila del Polo Logistica del Gruppo

FS, ha finalizzato l'acquisizione di Exploris Deutschland Holding GmbH Hamburg ("Exploris"), impresa di trasporto ferroviario merci europea, diventando così il secondo operatore del trasporto merci su ferro in Germania. Dopo il contratto preliminare firmato lo scorso luglio, l'operazione si è perfezionata a seguito del nulla osta delle Autorità Antitrust competenti.

Cessione degli ex scali ferroviari milanesi Farini e San Cristoforo

Il 21 dicembre 2023 è stato individuato il miglior offerente, il raggruppamento Unicredit, Hines e Prelios, per la vendita degli scali ferroviari dismessi Farini e San Cristoforo, indetta da FS Sistemi Urbani, società capofila del Polo Urbano del Gruppo FS. Il prezzo previsto dall'offerta selezionata ammonta a 500 milioni di euro. Il perfezionamento dell'operazione è avvenuto il 29 marzo 2024 in seguito alla conclusione dei processi amministrativi e approvativi secondo procedura di gara (si rinvia alla Nota 50 "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" del Bilancio consolidato).

Stretto di Messina SpA

Nel corso del 2023 si sono susseguite una serie di iniziative legislative (si veda capitolo "Quadro normativo e regolamentare") volte a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e delle connesse opere di collegamento ferroviario e stradale, che hanno interessato sia la società Stretto di Messina SpA - partecipata dal Gruppo FS per il tramite delle controllate RFI e Anas - nella sua dimensione operativa ed economica, sia il ruolo e la cointeressenza del Gruppo FS in tale società. In particolare, il 1° aprile 2023 è stato revocato lo stato liquidatorio della società e contestualmente riattivata la concessione con il MIT; il 30 novembre l'Assemblea straordinaria della società ha deliberato l'aumento di capitale sociale riservato al MEF, per complessivi 370 milioni di euro, eseguito in data 27 dicembre, a seguito del quale la compagine azionaria è stata così ridefinita: MEF 55,162%, Anas 36,699%, RFI 5,829%, Regioni Sicilia e Calabria 1,155% ciascuna. Per maggiori dettagli riguardo la partecipazione nella Stretto di Messina SpA, si fa rinvio alla Nota 4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie.

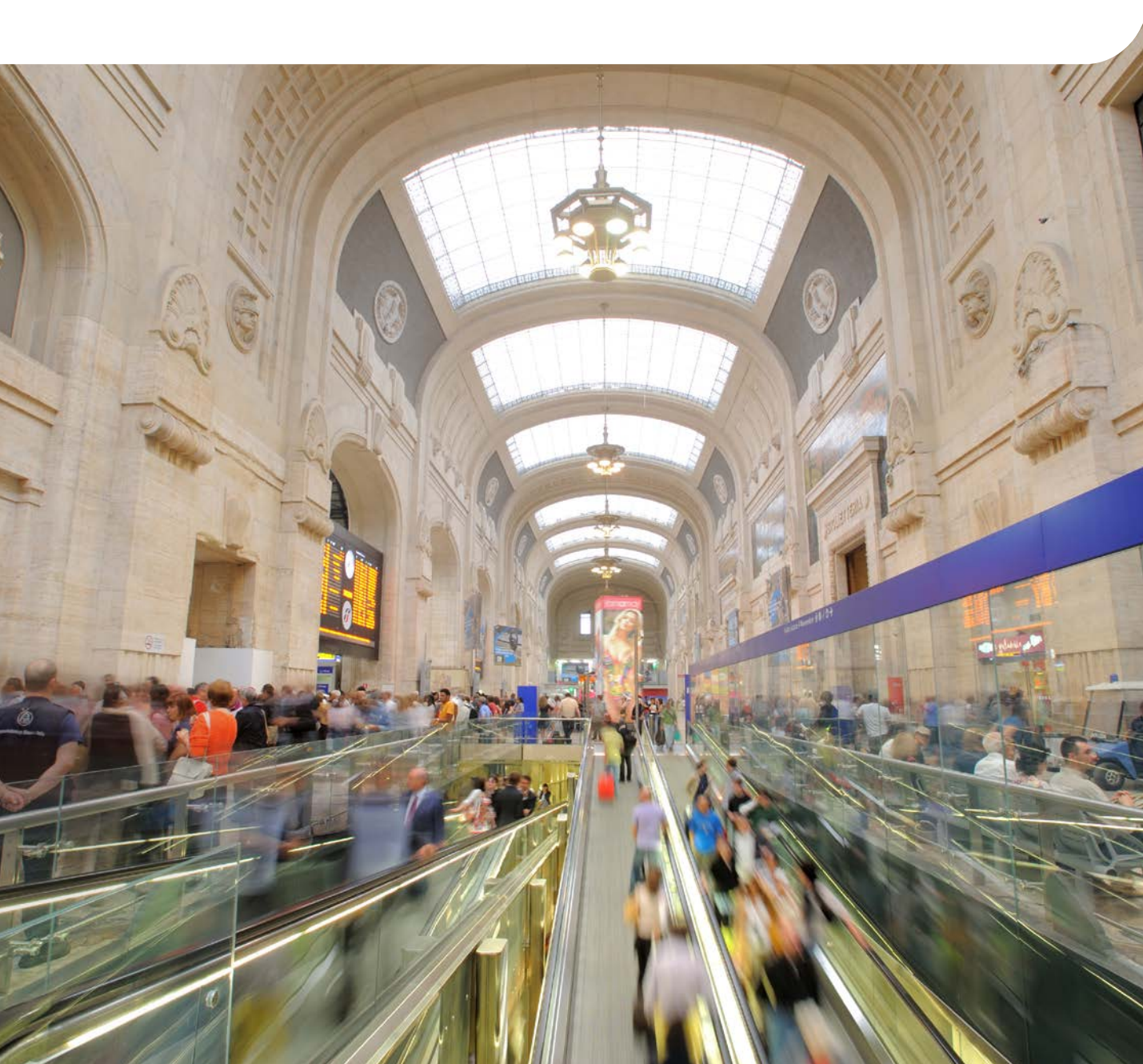
Scalo ferroviario Milano Farini



DNF DIALOGO CON GLI STAKEHOLDER

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 materialità³⁶, 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.



Stazione di Milano Centrale

36. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 – Nota Metodologica".

Principali categorie di stakeholder e rispettivi canali di comunicazione e modalità di coinvolgimento³⁷



FORNITORI

- Audit
- Questionari di valutazione ESG



ENTI E ISTITUZIONI

- Incontri specifici
- Comunicazioni istituzionali
- Survey
- Protocolli d'intesa
- Tavoli con istituzioni e organizzazioni locali



COMUNITÀ FINANZIARIA

- Presentazioni periodiche
- Incontri individuali e di gruppo
- Roadshow
- Questionari ESG



BUSINESS COMPETITOR, PARTNER & PLAYER DEL MERCATO

- Incontri/gruppi di lavoro
- Convegni
- Partecipazione a eventi fieristici di settore



CLIENTI E VIAGGIATORI

- Indagini dedicate
- Ricerche di mercato
- Workshop, seminari
- Canali di comunicazione dedicati
- Social network



ORGANIZZAZIONI DELLA SOCIETÀ CIVILE

- Incontri specifici
- Gruppi di lavoro
- Comunicati
- Social network
- Interviste



RISORSE UMANE

- Portale Intranet del Gruppo – WE
- Eventi/Webinar
- Colloqui di valutazione
- Survey di gradimento
- Newsletter
- Canale di segnalazione



AZIONISTI E CONCEDENTI

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



MEDIA

- Comunicati stampa
- Social network
- Eventi
- Interviste



SINDACATI

- Tavoli sindacali e incontri collettivi



COMUNITÀ SCIENTIFICA

- Presentazioni periodiche
- Partecipazione a tavoli di lavoro

37. Le principali modifiche effettuate nel processo di aggiornamento delle categorie degli stakeholder rispetto alla rendicontazione FY2022 sono: "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;
- **Influenza**, l'importanza della relazione per il Gruppo FS, in termini di influenza dello 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, è emersa l'esigenza di una collaborazione con lo stakeholder "Fornitori", che conferma l'impegno preso dal Gruppo 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, 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. In aggiunta, per arricchire l'analisi e renderla più completa, sono state considerate le informazioni raccolte attraverso la 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.

LA JUST TRANSITION NEL SETTORE DEI TRASPORTI

L'Italia si è impegnata a contribuire agli 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 FS 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 ha avviato, con la collaborazione della Fondazione per lo Sviluppo

Sostenibile, 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 e sul ruolo che può assumere il Gruppo FS in questa prospettiva. Il progetto fissa come punto d'arrivo la stesura di un Rapporto che verrà presentato pubblicamente nel corso del 2024.

Rilevanza dei temi (I-II livello)³⁸



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 scuro).

³⁸. Nel 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".

DNF IMPEGNO PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Approccio, impegni e politiche

Il Piano Industriale decennale del Gruppo FS accelera l'impegno a servizio del Paese per realizzare un **ecosistema di mobilità sostenibile e logistica integrata** che possa contare su infrastrutture interconnesse e resilienti. Il Piano muove dai **17 obiettivi** per lo Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDGs)



SALUTE E SICUREZZA

Creare e diffondere la cultura della sicurezza, promuovendo la **salute e sicurezza sul lavoro** e garantendo ai clienti i più elevati standard di sicurezza del viaggio



CAMBIAMENTO CLIMATICO: ADATTAMENTO E MITIGAZIONE

Progettare, realizzare e gestire le infrastrutture secondo criteri improntati alla tutela ambientale e sociale e rafforzare la **capacità di adattamento** dei sistemi di mobilità alle conseguenze del cambiamento climatico e della fragilità del territorio. Contribuire alla realizzazione degli obiettivi europei e nazionali in tema di **mitigazione del cambiamento climatico**



ECONOMIA CIRCOLARE E ACQUISTI RESPONSABILI

Implementare **modelli di business circolari** focalizzati sulle attività di **recupero**, quali la riduzione, il riutilizzo e il riciclo di rifiuti derivanti dalle attività svolte. Evitare, prevenire e ridurre gli **impatti negativi sulla biodiversità** adottando opportune misure di mitigazione. Guidare i **partecipanti alla catena di fornitura** lungo un percorso condiviso e orientato al miglioramento delle proprie performance di sostenibilità ambientale e sociale



INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DI PERSONE E COMUNITA

Promuovere l'**inclusione, la valorizzazione delle diversità e delle pari opportunità**, accelerando lo **sviluppo personale, professionale e di carriera** di tutte le persone del Gruppo, promuovendo il **continuo aggiornamento delle competenze** e garantendo loro il **benessere e la conciliazione fra vita personale e professionale**. Promuovere e potenziare le **iniziative a elevato impatto sociale sulle comunità**

fissati dalle Nazioni Unite, passando per il Regolamento (UE) 2020/852 "Tassonomia", fino e oltre i PNRR e le normative correlate.

La struttura del Piano si articola nelle seguenti **quattro aree prioritarie**:



Frecciarossa 1000

Livelli di ambizione:

SALUTE E SICUREZZA

Infortunati mortali sul lavoro dei dipendenti **tendenti a zero nell'arco di Piano**

Leader in Europa per la sicurezza del viaggio



CAMBIAMENTO CLIMATICO

Net Zero al 2040 (Scope 1+2+3)

≈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)



ECONOMIA CIRCOLARE E ACQUISTI RESPONSABILI

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

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

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

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

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



INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DI PERSONE E COMUNITA

32,4% presenza femminile in ruoli manageriali **entro il 2026** e **37,2% entro il 2032**

Continuo sviluppo del capitale umano del Gruppo



* 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

Il Gruppo, inoltre, si assume responsabilità verso tutti gli stakeholder - sia interni sia esterni - anche attraverso il Codice Etico, che stabilisce diritti e doveri a cui gli Organi sociali, il management, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i partner commerciali, i fornitori e tutti coloro che hanno rapporti con il Gruppo devono attenersi. Ciò è dimostrato anche dagli impegni espressi nella Politica di Sostenibilità, di cui il Gruppo si è dotato nel 2019, e dall'adesione al network del UN Global Compact. A ciò si aggiunge la firma del Manifesto *Imprese per le persone e la comunità*, iniziativa promossa dalla rete locale del Global Compact, con cui il Gruppo si impegna a pro-

muovere pratiche aziendali che contribuiscano al benessere di lavoratori, consumatori e comunità. Il manifesto cristallizza un approccio del Gruppo costruito attorno alle persone e alla società, di cui le **politiche di welfare aziendale** per il benessere dei lavoratori, il sostegno a **progetti di sostenibilità sociale** nelle comunità locali e la diffusione di una **cultura dell'inclusione, del rispetto delle diversità e dell'equità** ne sono la testimonianza, anche grazie all'emissione di una policy che ribadisce fermamente il valore aggiunto per FS dell'integrazione e implementazione della cultura Diversity, Equality & Inclusion.

Sostenibilità ambientale

La politica e le strategie ambientali del Gruppo FS sono integrate nella pianificazione industriale e sono caratterizzate da una spinta alla riduzione dell'impronta ecologica del settore dei trasporti. Due sono i pilastri su cui è fondato questo approccio:

- massimizzazione dei vantaggi ambientali del trasporto collettivo e su ferro, attraverso lo spostamento di persone e merci verso modalità di trasporto più sostenibili, e
- minimizzazione degli impatti negativi sull'ambiente, grazie all'utilizzo razionale delle risorse naturali in tutta la filiera e alla transizione dei processi e delle attività in una prospettiva attenta al completo ciclo di vita di prodotti e servizi.

La base di partenza di questo approccio è rappresentata dal core business del Gruppo FS, il trasporto e in particolare quello su ferro: una delle modalità di spostamento più efficienti, meno inquinanti, col minore impatto sul territorio e che rappresenta l'asse su cui incentrare la mobilità del presente e del futuro di persone e merci. Intorno a questo è importante sviluppare un intero sistema di mobilità integrato, nel territorio e nel contesto urbano, al servizio delle persone.

Il Piano Industriale ha accentuato l'impegno nella direzione della sostenibilità ambientale, presentando sia azioni volte al miglioramento delle infrastrutture e dei servizi di mobilità sia dedicando estrema rilevanza alle tematiche ambientali ed energetiche, destinando un cospicuo volume di investimenti all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili. I quattro Poli di business – infrastrutture, passeggeri, logistica, urbano – rappresentano gli attori attraverso i quali il Gruppo FS intende costruire un sistema di trasporto integrato e a ridotto impatto ambientale. Ideazione e gestione delle infrastrutture ferroviarie e stradali, servizi di trasporto collettivi su ferro, nave e gomma innovativi ed efficienti e valorizzazione urbana in chiave di rigenerazione sostenibile delle città, sono i concetti chiave su cui si svilupperanno le azioni delle società del Gruppo FS.

La tutela dell'ambiente impegna attivamente il Gruppo, i cui processi e attività sono soggetti ad analisi iterative di miglioramento volte a tenere in massima considerazione il valore del capitale naturale, prestando particolare attenzione alle emissioni climalteranti e inquinanti, ai consumi energetici e idrici e alla tutela del suolo.

Questo impegno sui temi ambientali è testimoniato anche da due significativi risultati ottenuti negli ultimi 12 mesi. Nel mese di luglio del 2023 il Gruppo FS ha ottenuto la certi-

ficazione che attesta la qualità dell'inventario e della metodologia di calcolo delle emissioni di CO₂e, 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 l'approccio sia location-based sia market-based, con un livello di garanzia per l'inventario delle emissioni definito ragionevole.

A gennaio 2024, inoltre, il Gruppo FS ha ottenuto le *Approval letters* da Science Based Target Initiative (SBTi). SBTi è uno dei principali enti internazionali di riferimento per il supporto di definizione di obiettivi di sostenibilità ambientale allineati agli accordi di Parigi. Gli obiettivi di riduzione di emissioni del Gruppo FS sono:

- nel lungo periodo: Net Zero al 2040, ovvero -90% emissioni 2040 rispetto alla baseline 2019 e impegno alla neutralizzazione delle emissioni residue;
- nel breve-medio periodo: -50% emissioni Scope 1+2 e -30% Scope 3 al 2030 rispetto alla baseline 2019.

Il Piano Industriale del Gruppo FS ha riposto una particolare attenzione ai temi climatici e, arricchendo le prospettive di medio e lungo periodo con iniziative e roadmap, intende allinearsi con lo scenario in grado di contenere gli aumenti della temperatura globale a +1,5° C sul lungo periodo. Allinearsi a tale scenario, individuato dall'IPCC (International Panel on Climate Change) per contenere il rischio di danni irreversibili dovuti al cambiamento climatico e non rendere troppo onerosa la capacità di adattamento ai nuovi scenari climatici, testimonia l'impegno e l'ambizione del Gruppo FS nel contrasto al cambiamento climatico.

Energia ed emissioni

I consumi di energia rappresentano una delle principali componenti del bilancio ambientale del Gruppo FS. Il consumo energetico del 2023, pari a 28.510 TJ³⁹, è in crescita rispetto all'anno precedente del 5,1%. Tale aumento è conseguenza principalmente dell'ampliamento del perimetro dell'analisi a quattro società del Gruppo (Busitalia Rail Service, Mercitalia Intermodal, ILSA, FS Park). In particolare, i consumi elettrici del Gruppo aumentano del 7,7%, a seguito degli incrementi di energia elettrica per trazione ferroviaria (+9,8%) e per illuminazione (+1,0%). I consumi di energia elettrica, infatti, rappresentano la parte maggioritaria dei consumi totali, circa

il 75,4% del totale, principalmente assorbiti dalla trazione ferroviaria (82% dei consumi elettrici totali), che può beneficiare della significativa quota di rete elettrificata su cui effettuare il servizio di trasporto (oltre il 72% della rete RFI ha linee elettrificate). Il consumo di energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria è caratterizzato dall'acquisto di Garanzie d'Origine (GO) certificate da impianti di produzione da fonti rinnovabili: nel 2023 le

società del Gruppo hanno acquistato GO coprendo il fabbisogno di circa il 66,6% dell'elettricità destinata a tali usi (nel 2021 al 61,2%, nel 2022 al 64,6%). La restante parte dei consumi energetici è quasi interamente assorbita dai consumi di gasolio (circa il 20,2% del totale), mentre una quota residuale compete al gas naturale (3,4% del totale), oltre a biodiesel (0,6%) e ad altre fonti (0,4% del totale).

GRI 302-1

Terajoule

ENERGIA CONSUMATA PER FONTE(*)

	2023	2022(***)	2021(***)
Energia elettrica per trazione ferroviaria	17.709	16.131	14.947
Energia elettrica per altri usi	2.544	2.589	2.505
Energia elettrica per strade e gallerie	1.277	1.265	1.245
Gasolio	5.753	5.688	6.144
Gas naturale	956	1.125	1.397
Biodiesel	165	240	229
Altro (**)	106	101	87
Totale energia consumata all'interno del Gruppo FS	28.510	27.139	26.554
di cui %:			
<i>Polo Passeggeri</i>	68,1%	66,4%	66,5%
<i>Polo Infrastrutture</i>	22,6%	23,9%	23,6%
<i>Polo Logistica</i>	9,1%	9,5%	9,7%
<i>Polo Urbano</i>	0,1%	0,1%	0,1%
<i>Altri servizi</i>	0,1%	0,1%	0,1%

(*) Elaborazione interna secondo le linee guida di riferimento. Le fonti dei fattori di conversione, riferiti all'anno "n-2", sono: National Inventory Report - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2021 (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - ISPRA), 2023; Energy Statistics Manual (International Energy Agency - IEA), 2005; Fiche 330 (Union Internationale des Chemins de fer - UIC), 2008; Conversion factors (Department for Environment, Food & Rural Affairs - DEFRA UK), 2021; JEC Well-to-Tank report v5 (Joint Research Center - JRC), 2020.

(**) Teleriscaldamento, teleraffrescamento, olio combustibile, benzina, GPL, idrogeno, pellet, solare termico

(***) 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.

Le società del Polo Passeggeri assorbono oltre i due terzi dell'energia consumata, mentre quelle del Polo Infrastruttura e del Polo Logistica assorbono quasi l'intera parte restante.

Il consumo energetico si riflette sulle emissioni di gas a effetto serra dirette ed indirette: nel 2023 sono state emesse 2,24 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente⁴⁰ rispetto

alle 2,00 milioni di tonnellate del 2022. Tale scostamento è riconducibile all'ampliamento del perimetro organizzativo (ingresso di nuove società nel Gruppo FS) e operativo (aggiunta delle emissioni fuggitive e da cambiamento d'uso del suolo), al peggioramento del mix di generazione elettrico e all'incremento delle percorrenze in ambito ferroviario (in particolare per trasporto passeggeri).

39. Il joule è l'unità di misura del Sistema internazionale (SI) dell'energia, del lavoro e del calore. Il terajoule (TJ) è equivalente a 1.000 gigajoule; un gigajoule corrisponde a un miliardo di joule.

40. La CO₂ equivalente (CO₂e) rappresenta un'unità di misura necessaria per esprimere in modo uniforme l'impatto sul clima dei diversi gas serra. Oltre al principale gas serra (CO₂) sono inclusi anche metano (CH₄), protossido d'azoto (N₂O) e idroclorofluorocarburi (HFCs) prodotti dalle attività antropiche.

GRI 305-1/305-2

Mln tCO₂e

EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA (GHG) DEL GRUPPO FS¹²³	2023	2022⁴	2021⁴
Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	0,60	0,51	0,56
Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	1,64	1,49	1,51
Totale emissioni di Gas a effetto serra (GHG) del Gruppo FS (Scope 1 + Scope 2)	2,24	2,00	2,07
di cui %:			
Polo Passeggeri	66,7%	66,3%	66,5%
Polo Infrastrutture	23,5%	23,4%	22,9%
Polo Logistica	9,6%	10,1%	10,4%
Polo Urbano	0,1%	0,1%	0,1%
Altri servizi	0,1%	0,1%	0,1%
Altre emissioni indirette (Scope 3)	5,12	4,07	3,94

1. Per il calcolo delle emissioni è stato implementato un approccio di calcolo location-based, in conformità a quanto previsto dal *GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard*. I fattori di conversione utilizzati si riferiscono all'anno "n-2". Le fonti dei fattori di conversione sono: National Inventory Report - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2021 (NIR), Common Reporting Format (CRF) (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2023), SINAnet - Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale - *Fattori di emissione per le sorgenti di combustione stazionarie in Italia* (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2021), ISPRA_Fattori emissione produzione e consumo elettricità, DEFRA UK - Conversion factors, Frank S. et Al, Documentation for estimating LULUCF emissions / removals and mitigation potentials with GLOBIOM/G4M, 2020

2. Per il calcolo delle tonnellate equivalenti di CO₂ viene utilizzato il Global Warming Potential (GWP) a 100 anni del CH₄ (29,8), del N₂O (273) e degli altri gas ad effetto serra. Tali valori sono presenti nel *Sixth Assessment Report Climate Change Working Group I Contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel (IPCC)*. I dati degli anni 2022 e 2021 sono basati sui valori dei GWP del *Fifth Assessment Report* di IPCC.

3. Scope 1 - Emissioni derivanti dalla combustione diretta di combustibili fossili, acquistati per il riscaldamento, per la produzione di energia elettrica e termica, per il rifornimento di veicoli di trasporto; le fonti delle emissioni classificate come Scope 1 sono generalmente possedute e controllate direttamente dall'organizzazione.

Scope 2 - Emissioni derivanti dalla produzione di energia prelevata e consumata dall'organizzazione per le apparecchiature elettriche, il riscaldamento e l'illuminazione all'interno degli edifici; l'organizzazione è indirettamente responsabile per le emissioni generate dal fornitore per la produzione dell'energia elettrica e termica richiesta.

Scope 3 - Emissioni derivanti dagli impatti della catena del valore dell'organizzazione, generate dalle attività upstream e downstream, diverse dalle emissioni dirette ed indirette di gas a effetto serra da consumo energetico. Lo Scope 3 include le emissioni significative che l'organizzazione può quantificare e influenzare. Il valore delle emissioni per il Gruppo FS corrisponde alla somma delle seguenti categorie indicate dal GHG Protocol: beni e servizi acquistati (categorie 1 e 2), attività relative agli approvvigionamenti di combustibili ed energia (categoria 3), rifiuti generati nelle attività (categoria 5), viaggi di lavoro (categoria 6), spostamenti casa - lavoro dei dipendenti (categoria 7), utilizzo di beni e servizi da parte di terzi (categoria 11), asset in locazione utilizzati da terzi (categoria 13).

4 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.

Valorizzazione e tutela del territorio

Le infrastrutture sostenibili forniscono un contributo concreto alle strategie globali di sviluppo che mirano alla decarbonizzazione e più in generale alla riduzione degli impatti sull'ambiente, ad affrontare le disuguaglianze sociali e territoriali attraverso una maggiore coesione e integrazione, alla creazione di nuove connessioni e al miglioramento della qualità della vita della collettività. L'inserimento nel territorio di opere, quali ad esempio le infrastrutture ferroviarie e stradali, richiede una valutazione integrata degli impatti ambientali, sociali ed economici e dei relativi impatti rispetto a tutto il ciclo di vita utile del bene. Per uno sviluppo sostenibile dell'intervento, gli elementi cardine sono rappresentati nella territorializzazione dell'opera, nell'individuazione di specifici indicatori ambientali, nel coinvolgimento degli stakeholder già dalle prime fasi della progettazione, nella valutazione degli

obiettivi ambientali, economici e sociali, nel monitoraggio ambientale e negli strumenti di comunicazione. In tema di territorializzazione, Italferr ricerca soluzioni progettuali indirizzate alla compatibilità dell'opera con lo stato dei luoghi per l'inserimento dell'opera nel territorio. Un rilievo particolare assumono anche gli studi e le indagini archeologiche preventive in fase di progettazione. L'esito di tali attività consente alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere sui progetti esaminati, dettando le successive prescrizioni per la fase realizzativa. Allo scopo di minimizzare gli impatti dell'opera sia nelle fasi di realizzazione (es. cantiere e piste per i mezzi d'opera) sia di esercizio delle nuove infrastrutture e di adeguamento delle opere esistenti, sono previsti interventi di mitigazione volti a ridurre l'impatto ambientale, come ad esempio: il trattamento delle acque di cantiere, la riduzione dell'inquinamento da polveri e da particolato nell'aria

mediante l'adozione di sistemi abbatti-polvere e di barriere vegetali, l'adozione da parte delle ditte interessate di un Sistema di Gestione Ambientale di cantiere al fine di gestire con attenzione gli aspetti ambientali rilevanti; riduzione della velocità dei mezzi d'opera per ridurre rischio investimenti della fauna selvatica e il disturbo legato alle emissioni acustiche, reimpianto di specie vegetali in aree limitrofe, messa in sicurezza della rete elettrica con guaine isolanti per ridurre il rischio di elettrocuzione dei volatili, apposizione di sfere colorate e di spirali dei cavi elettrici che consentano di aumentare la visibilità degli stessi per l'avifauna, interventi di sistemazione a verde e di ingegneria naturalistica delle pertinenze stradali e degli imbocchi delle gallerie, mantenimento della connettività delle aree interessate dalla presenza di infrastrutture lineari tramite ecodotti e sottopassi faunistici al fine di evitare la frammentazione degli habitat.

Attraverso la misura degli indicatori di sostenibilità, le analisi sviluppate hanno evidenziato i benefici offerti dai progetti infrastrutturali in termini di sviluppo economico, ambientale, sociale e turistico dei territori e l'assenza di criticità rilevanti, anche in virtù delle specifiche caratteristiche delle aree interessate dagli interventi. Particolare attenzione viene dedicata a quei progetti le cui opere coinvolgono direttamente o indirettamente aree protette (ad es. IBA - Important Bird Areas, Aree Naturali Protette inserite nell'Elenco Ufficiale EUAP da parte del MASE, Rete Natura 2000, ecc.)

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.

Più in generale, laddove applicabile, tutti i progetti sono completi dell'analisi di eventuali rischi di tipo geologico, geomorfologico e idraulico, in accordo con gli strumenti di pianificazione statale, regionale e locale.

Durante la fase di realizzazione delle infrastrutture, il Gruppo FS assume il ruolo di committente e affida i lavori a imprese terze, attribuendo principalmente a società interne al Gruppo il ruolo di soggetto tecnico nonché, a seconda delle esigenze e dello schema contrattuale specifico, di direzione lavori e/o supervisione lavori.

I principali impatti ambientali di questa fase sono rappresentati nelle seguenti tabelle. 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.

GRI 301-1

Tonnellate

MATERIE PRIME UTILIZZATE PER PESO O VOLUME	2023	2022	2021
Materiali non rinnovabili	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	11.359.176	9.933.588	8.088.261
Terre - riutilizzo	6.408.985	4.720.860	2.400.368
Terre - riutilizzo riqualificazioni ambientali	4.950.191	5.212.728	5.687.893

GRI 301-2

MATERIE PRIME RICICLATE (CANTIERI) *	2023	2022	2021
Percentuale dei materiali utilizzati che deriva da materiale riciclato	49,6%	56,0%	53,9%
Percentuale di terre riutilizzate	99,3%	99,5%	97,5%

* I valori si riferiscono alla percentuale dei materiali rinnovabili (Terre – riutilizzo, terre - riutilizzo riqualificazioni ambientali) sul totale delle materie prime utilizzate (non rinnovabili e rinnovabili)

GRI 303-3

Megalitri

ACQUA PRELEVATA PER FONTE (CANTIERI)	2023	2022	2021
Uso civile	543	256	130
da acquedotto	537	256	129
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	6	0	1
da corpi idrici	0	0	0
Uso industriale	2.308	2.196	1.886
da acquedotto	292	197	448
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	1.724	1.769	1.357
da corpi idrici	292	230	81
Totale acqua prelevata dai cantieri	2.851	2.452	2.016

GRI 303-4

Megalitri

ACQUA SCARICATA PER QUALITÀ E DESTINAZIONE (CANTIERI)	2023	2022	2021
Acque reflue domestiche	534	252	125
in fognatura	430	151	40
in altra destinazione	104	101	85
Acque reflue industriali	2.083	1.564	975
in fognatura	199	123	12
- di cui % preliminarmente a trattamento	100%	100%	100%
in altra destinazione	1.884	1.441	963
- di cui % preliminarmente a trattamento	100%	100,0%	98,7%
Totale acqua reflue	2.617	1.816	1.100

GRI 306-3

tonnellate

RIFIUTI PRODOTTI PER TIPOLOGIA (CANTIERI)	2023	2022	2021
Rifiuti speciali non pericolosi	1.723.672	1.491.834	1.462.731
Rifiuti speciali pericolosi	85.401	44.412	20.268
Totale rifiuti prodotti	1.809.073	1.536.246	1.482.999

GRI 306-5

tonnellate

RIFIUTI INVIATI A TRATTAMENTO (CANTIERI)	2023	2022	2021
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a trattamento	1.581.474	1.377.729	1.378.751
di cui % a recupero	94,4%	92,4%	82,0%
di cui % a smaltimento	5,6%	7,6%	18,0%
Rifiuti speciali pericolosi inviati a trattamento	54.363	37.591	12.754
di cui % a recupero	69,7%	86,3%	40,4%
di cui % a smaltimento	30,3%	13,7%	59,6%
Totale rifiuti inviati a trattamento	1.635.837	1.415.320	1.391.505

Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto riveste un ruolo delicato nei confronti della biodiversità, in quanto può causare la trasformazione, il deterioramento o la possibile sottrazione di un habitat, la frammentazione degli ecosistemi, l'incremento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative legate alla perturbazione alle attività e alle fasi biologiche (alimentazione, riproduzione, riposo) delle specie. Uno sviluppo delle infrastrutture attento alla biodiversità include le seguenti azioni:

- prevenire: evitare di costruire infrastrutture non necessarie e limitare il coinvolgimento di zone dove sono presenti aree protette;
- mitigare: ridurre gli impatti al minimo con misure opportune da adottare temporaneamente in fase di cantiere o permanentemente in fase di esercizio (sottopassi, sovrappassi, recinzioni, barriere acustiche);
- compensare: ristabilire il valore complessivo di biodiversità che è stato perso a causa della realizzazione dell'infrastruttura, attraverso ripristini ecosistemici, ricreando altrove ambienti alternativi.

Il Gruppo FS è consapevole della complessità e della fragilità degli ecosistemi nei quali sviluppa le proprie attività e, per questo motivo, rivolge la massima priorità a quest'aspetto. Nella tabella seguente, a titolo esemplificativo, sono riassunti i dati principali di quei progetti in corso nel 2023 che vedono le opere infrastrutturali interessare direttamente i siti protetti.

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 ⁴¹ (km ²)	Tipologia di attività	Valore della Biodiversità (sito operativo)	
Intervento di soppressione del Passaggio a Livello al km 223+027 nel comune di Crotone (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	Rete Natura 2000	- ⁴²	Infrastruttura ferroviaria	Substrato roccioso.	
		ZSC – IT9210265 Valle del Noce				L'opera non comporta la sottrazione di habitat, di habitat di interesse comunitario o di specie di interesse comunitario.	
Elettrificazione Linea ferroviaria Cagliari - Oristano	Sardegna	ZSC ITB030033 Stagno Pauli Majori di Oristano	Rete Natura 2000	-	Infrastruttura ferroviaria	Habitat 1150 Habitat 1310 Habitat 1410 Habitat 1420 Habitat 3170* Habitat 92D0	
		ZPS -ITB034005 Stagno Pauli Majori					
		Oasi Permanente di Protezione Faunistica – Pauli Maiore					
		Riserva Naturale Pauli Majori					
S.S. 685 delle Tre Valli Umbre - retifica del tracciato e adeguamento alla sez. tipo C2 dal km 49+300 al km 51+500	Umbria	Area Ramsar Stagno di Pauli Majori				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.)	
		IBA218 Sinis e Stagni di Oristano					
		ZSC -IT5210046 Valnerina	Rete Natura 2000	0,00002	Infrastruttura stradale Cat. C2	Habitat 91E0 Habitat 9340	
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	Rete Natura 2000	0,18	Infrastruttura stradale		
		ZSC - IT9110004 Foresta Umbra					
		ZSC - IT9110016 Pineta Marzini	EUAP - Elenco Ufficiale delle Aree naturali Protette				Habitat 9540 Habitat 6220
		ZPS - IT911039 Promontorio del Gargano					
S.S. 389 Tronco Villanova – Lanusei – Tortoli	Sardegna	IBA 203 Promontorio del Gargano e Zone Umide della Capitanata					
		ZSC - ITA010014 Sciare di Marsala	Rete Natura 2000	0,041	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat 5330 Habitat 6220	

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

42. 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 ⁴¹ (km ²)	Tipologia di attività	Valore della Biodiversità (sito operativo)
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	Rete Natura 2000	0,00659	Infrastruttura stradale Cat. C1	Habitat 62A0
		IBA 135 - Murge	IBA - IBA Important Bird Areas			
BA291 - S.S. 100 di Gioia del Colle completamente funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100, tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio).	Puglia	SIC -IT9130005 – Murgia di Sud Est	Rete Natura 2000	0,05959	Infrastruttura stradale	Habitat 6210* Habitat 62A0 Habitat 8210 Habitat 8310 Habitat 9250 Habitat 6310 Habitat 6220* Habitat 9340
		EUAP0894 - Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine	EUAP - Elenco Ufficiale delle Aree naturali Protette			
		IBA 135 - Murge	IBA - IBA Important Bird Areas			
E45- Nodo stradale di Perugia. Tratto madonna del Piano-Collestrada.	Umbria	ZSC - IT5210025 Ansa degli Ornari	Rete Natura 2000	- ⁴³	Infrastruttura stradale	Assenza di habitat di interesse comunitario.
		ZSC - IT5210077 Boschi a farnetto di Collestrada				
Variante alla S.S. 115 Sud Occidentale Sicula dallo Svincolo Birgi sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza di Mazara del Vallo	Sicilia	ZSC - ITA010014 Sciare di Marsala	Rete Natura 2000	0,041	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat 5330 Habitat 6220
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	Rete Natura 2000	0,00094	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat 91AA Habitat 92A0 Habitat 9340 Habitat 91E0
		SIC - IT5340018 Fiume Tronto tra Favallanciana e Acquasanta				
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
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	IBA 203 Promontorio del Gargano e Zone Umide della Capitanata				
		ZSC - ITB022215 Riu Sicaderba	Rete Natura 2000	0,005	Infrastruttura stradale cat. C1	Habitat 5330 Habitat 91E0

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

Gestione dei rifiuti

Il Gruppo FS favorisce la transizione verso un'economia circolare e si adopera per garantire l'adozione di modelli di business orientati alla prevenzione e riduzione della produzione dei rifiuti⁴⁴, al riuso dei beni ancora utilizzabili e al recupero dei rifiuti generati, coinvolgendo anche gli appaltatori e, ove possibile, l'intera catena del valore. La gestione sostenibile degli approvvigionamenti e il continuo miglioramento della gestione del ciclo dei rifiuti rappresentano una priorità del Gruppo e obiettivi del piano industriale che vede coinvolte tutte le società del Gruppo.

Con riferimento alla produzione complessiva di rifiuti generati dal Gruppo, oltre il 95% in peso di questi deriva da attività industriali e di costruzione, demolizione e scavo - principalmente si tratta di rifiuti costituiti da materiali ferrosi e non ferrosi, apparecchiature fuori uso e reflui delle toilette dei convogli ferroviari, materiali da demolizione, terre e rocce da scavo, traverse in legno e pietrisco da massicciata ferroviaria - e solo una parte residuale è costituita dal rifiuto urbano (sia indifferenziato sia da frazioni riciclabili avviate a raccolta differenziata); di quest'ultima tipologia, circa l'84% proviene

dai sistemi di raccolta ubicati nelle stazioni, prodotti da terzi in aree aperte al pubblico.

La produzione di rifiuti speciali relativa all'anno 2023 è lievemente aumentata rispetto a quella dell'anno precedente; tale incremento è anche correlato all'estensione del perimetro delle società del Gruppo coinvolte⁴⁵. Per quanto riguarda, invece, la raccolta dei rifiuti urbani presi in carico nelle stazioni, nell'ultimo biennio si conferma un trend stabile in termini di quantitativi raccolti e un positivo e marcato incremento di sette punti percentuali di rifiuto urbano inviato a raccolta differenziata rispetto al dato del 2022.

Degna di nota è anche la riduzione della produzione di rifiuti urbani generati da attività di ufficio e il contestuale incremento della quota parte destinata a raccolta differenziata pari a circa il 42%.

Il Polo Infrastrutture produce circa il 79% dei rifiuti del Gruppo, seguito dal Polo Passeggeri che incide per il 18%. Tali rifiuti derivano dall'indispensabile svolgimento delle attività di manutenzione delle infrastrutture a rete di tipo ferroviario e stradale e dell'attività di manutenzione e gestione dei veicoli.

GRI 306-3

tonnellate

RIFIUTI PRODOTTI PER TIPOLOGIA (GRUPPO) *	2023	2022(**)	2021
Rifiuti urbani	2.859	6.054	7.190
di cui raccolta differenziata	42,2%	35,5%	30,6%
Rifiuti urbani delle stazioni	14.742	14.821	10.439
di cui raccolta differenziata	37,7%	30,7%	30,9%
Rifiuti speciali non pericolosi	269.294	267.990	323.465
di cui inviati a recupero	96,2%	95,3%	96,0%
Rifiuti speciali pericolosi	59.423	51.853	60.660
di cui inviati a recupero	97,1%	95,7%	93,2%
Totale rifiuti prodotti	345.861	340.718	401.754
di cui %:			
Polo Passeggeri	17,87%	16,89%	14,93%
Polo Infrastrutture	78,51%	79,42%	78,41%
Polo Logistica	3,53%	3,60%	6,59%
Polo Urbano	0,05%	0,04%	0,03%
Altri servizi	0,04%	0,05%	0,04%

(*) La quantità di rifiuti speciali prodotti viene calcolata sulla base dei valori riportati all'interno delle copie dei Formulari di Identificazione dei Rifiuti (FIR).

I quantitativi relativi ai rifiuti urbani sono calcolati sulla base dei valori derivanti dalle operazioni di peso su bilancia oppure sulla base del peso medio dei sacchi prodotti. (***) I dati relativi ai "rifiuti speciali non pericolosi" sono stati rettificati nel corso del 2023 a seguito di un affinamento del processo di raccolta dati e della metodologia di calcolo.

44. I rifiuti sono classificati secondo l'origine in rifiuti speciali e urbani. I rifiuti speciali sono i rifiuti generati dalle lavorazioni industriali, artigianali e dalle attività di costruzione e demolizione, commerciali o di servizio che, sulla base della concentrazione di sostanze pericolose contenute al loro interno o di quanto previsto dal legislatore, si classificano in pericolosi o non pericolosi. I rifiuti urbani sono i rifiuti domestici o quei rifiuti non pericolosi provenienti da altre attività non domestiche (ad es. uffici, mense, ecc.) che sono simili per composizione e natura ai rifiuti domestici e quindi tali da consentire il recupero o lo smaltimento in impianti originariamente progettati per il trattamento dei rifiuti urbani.

45. Nel 2021 è considerata anche Ataf. Dal 2023 si sono aggiunte al perimetro: Busitalia Rail Service, Ilsa, Mercitalia Intermodal, FS Park.

Con riferimento, invece, ai rifiuti trasportati, nel corso del 2023 il Polo Logistica ha movimentato 1.571.805 tonnellate di rifiuti nell'ambito del trasporto transfrontaliero e 257.428 tonnellate in ambito nazionale.

Gestione delle risorse idriche

L'uso efficiente delle risorse idriche, il trattamento dei reflui, la tutela della qualità dell'acqua, i controlli e i monitoraggi sulla rete rappresentano alcune delle principali attività svolte dalle società del Gruppo FS sul tema delle acque.

La tipologia dei business caratteristici del Gruppo FS comporta un consumo idrico non rilevante quanto quello di altri settori. Ad ogni modo i volumi di acqua utilizzati arrivano a 16.109 migliaia di litri, paragonabili al consumo medio annuo di un capoluogo di provincia italiano con circa 200.000 abitanti. L'utilizzo prevalente è quello per uso civile, circa l'84% del totale dei prelievi, ed è destinato ai servizi igienici e alle fontanelle di stazione per uso pubblico, ai servizi igienici degli uffici e degli stabilimenti, alle mense e al rifornimento dei serbatoi delle toilette a bordo treno. Gli utilizzi industriali, circa il 16% del totale dei prelievi, sono destinati principalmente alla pulizia e sanificazione interna dei veicoli, ai lavaggi esterni dei mezzi da trasporto e dei componenti, a

processi tecnologici presso i siti industriali.

Frequenti sono le campagne organizzate dalle società del Gruppo FS per sensibilizzare i viaggiatori, i clienti di stazioni, i fornitori e le maestranze a un uso responsabile della risorsa. In merito agli utilizzi industriali, gli sforzi sono rivolti soprattutto alla riduzione dei consumi, all'incremento del riutilizzo della risorsa idrica e a garantire l'efficace raccolta e trattamento dei reflui⁴⁶. Nel 2023 si conferma il trend di riduzione dei consumi idrici, dovuto all'attenzione che da anni il Gruppo riversa su questo tema che si sta facendo sempre più pressante, anche in conseguenza del cambiamento climatico in atto. La riduzione si registra sostanzialmente nel segmento dell'acqua destinata a uso civile. L'analisi dei prelievi evidenzia che, nell'ultimo anno, circa l'81% del volume complessivo di acqua consumata dal Gruppo è stata prelevata dal Polo Infrastrutture.

GRI 303-3

Megalitri

ACQUA PRELEVATA PER USO E PER FONTE (GRUPPO)	2023	2022(**)	2021(**)
Uso civile*	13.520	14.236	14.690
di cui da acquedotto	8.465	8.109	8.471
di cui da acque sotterranee (falde e sorgenti)	5.012	6.075	6.170
di cui da corpi idrici	43	52	49
Uso industriale	2.590	2.545	2.403
di cui da acquedotto	1.585	1.637	1.501
di cui da acque sotterranee (falde e sorgenti)	965	871	859
di cui da corpi idrici	40	37	43
Totale acqua prelevata dal Gruppo	16.110	16.781	17.093
di cui %:			
Polo Passeggeri	17,68%	17,80%	16,25%
Polo Infrastrutture	80,98%	80,72%	82,22%
Polo Logistica	0,60%	0,73%	0,80%
Polo Urbano	0,66%	0,58%	0,58%
Altri servizi	0,08%	0,17%	0,15%

* Include i prelievi idrici per uso civile nelle stazioni.

(**) I dati relativi all'acqua prelevata "per uso civile" e per "uso industriale" sono stati rettificati nel corso del 2023 a seguito di un affinamento del processo di raccolta dati e della metodologia di calcolo.

46. L'acqua prelevata per uso industriale segue un processo di trattamento dei reflui (chimico-fisico) differente rispetto al trattamento dei reflui dell'acqua per uso civile (biologico), in considerazione delle specifiche caratteristiche dei carichi inquinanti.

GRI 303-4

Megalitri

ACQUA SCARICATA PER QUALITÀ E DESTINAZIONE (GRUPPO)*	2023	2022(**)	2021
Acque reflue scaricate in fognatura	13.506	14.883	15.308
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	7,8%	8,00%	8,90%
Acque reflue scaricate in altra destinazione	1.013	789	870
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	16,0%	25,40%	25,70%
Totale acqua reflue scaricate dal Gruppo	14.519⁴⁷	15.672	16.178
di cui %:			
Polo Passeggeri	13,85%	13,87%	13,07%
Polo Infrastrutture	84,98%	84,96%	85,47%
Polo Logistica	0,35%	0,37%	0,69%
Polo Urbano	0,73%	0,62%	0,61%
Altri servizi	0,09%	0,18%	0,16%

(*) Gli scarichi derivanti dagli utilizzi del Gruppo sono prevalentemente classificati come reflui domestici (nel 2023 i reflui domestici sono pari circa all'89% dei reflui complessivi). Questi scarichi sono convogliati nelle reti fognarie comunali in ottemperanza ai requisiti indicati dal D.Lgs. 152/2006.

(**) I dati relativi alle "acque reflue scaricate in fognatura", sono stati rettificati nel corso del 2023 a seguito di un affinamento del processo di raccolta dati e della metodologia di calcolo.

Poiché il rischio idrico sta diventando progressivamente una sfida globale urgente da gestire⁴⁸, a partire dalla rendicontazione 2022 è stato introdotto il monitoraggio dei volumi idrici prelevati e scaricati dal Gruppo in aree soggette a stress idrico sulla base delle indicazioni fornite dal World Resources Institute. L'analisi mostra come

oltre il 70% del prelievo complessivo necessario a soddisfare le esigenze del Gruppo avviene in aree soggette a stress idrico ed è prevalentemente riconducibile alle attività e servizi svolti dalle Società dei poli Passeggeri e Infrastrutture.



Infrastruttura ferroviaria

47. La differenza tra i volumi di acqua prelevata e quella scaricata è correlata principalmente allo smaltimento dei reflui prodotti come rifiuti liquidi e non attraverso la rete di scarico.

48. L'Organizzazione meteorologica mondiale (WMO) ha confermato ufficialmente che il 2023 è stato l'anno più caldo mai registrato. Sei importanti set di dati internazionali utilizzati per il monitoraggio delle temperature globali e consolidati dal WMO mostrano che la temperatura media globale annuale è stata di 1,45 ± 0,12 °C al di sopra dei livelli preindustriali (1850-1900) nel 2023. Le temperature globali in ogni mese tra giugno e dicembre stabiliscono nuovi record mensili. Luglio e agosto sono stati i due mesi più caldi mai registrati. Fonte: Comunicato stampa WMO del 12 gennaio 2024.

Gestione delle sostanze pericolose

Nell'ambito delle attività svolte dalle società del Gruppo, i possibili sversamenti accidentali di liquidi, contenenti sostanze potenzialmente pericolose, possono derivare - in condizioni di emergenza - dallo svolgimento di attività industriali, di cantiere e di trasporto. Nel corso del 2023 si sono registrati otto sversamenti significativi⁴⁹ sul territorio nazionale, per un volume complessivo stimato pari a circa 280 m³, legati principalmente al rilascio di sostanze pericolose sulle linee ferroviarie da parte di imprese ferroviarie per il trasporto di merci, e di

gasolio da trazione da parte di veicoli che usufruiscono della rete infrastrutturale stradale. Tali eventi accidentali sono per la maggior parte contraddistinti da sversamenti per i quali è stato predisposto un tempestivo intervento di contenimento e assorbimento (garantito dall'adozione delle procedure di gestione delle emergenze ambientali e dalle simulazioni di intervento periodiche elaborate e svolte nell'ambito dei Sistemi di Gestione Ambientale adottati) nonché, ove necessario, un'attività di ripristino ambientale svolta da impresa specializzata.

Gestione delle emissioni acustiche

La prevenzione e la riduzione dell'impatto acustico sono obiettivi che le società del Gruppo perseguono, in particolare, nelle fasi di progettazione e gestione delle infrastrutture nonché grazie all'utilizzo di soluzioni tecnologiche innovative implementate sui nuovi veicoli ferroviari e i nuovi autobus.

BARRIERE ACUSTICHE TOTALI

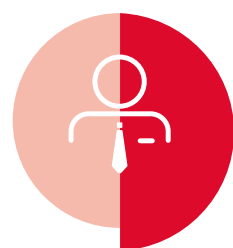
	2023	2022	2021
Totale	693	687	675
Ferroviarie	487	482	475
Stradali	206	205	200

km cumulati

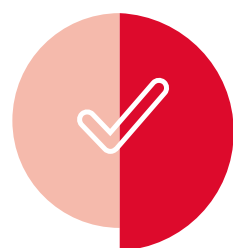
Esperienza del viaggio

Il Gruppo FS, per offrire servizi di qualità ai passeggeri e ai clienti industriali, ha da tempo implementato un processo per il monitoraggio della customer care, in funzione dei parametri dichiarati nelle "carte dei servizi", e

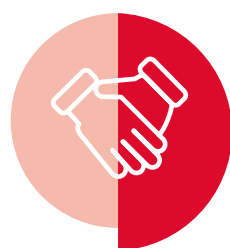
della customer satisfaction, attraverso indagini volte ad analizzare le aspettative e il grado di soddisfazione di passeggeri e clienti.



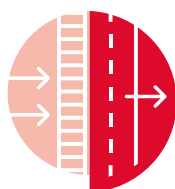
CUSTOMER CARE



CUSTOMER SATISFACTION



GESTIONE RECLAMI



MIGLIORAMENTO DEI SERVIZI

Strada statale 655, Anas



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 allo scorso anno.

RETE FERROVIARIA/STAZIONI	Risultato 2023	Risultato 2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Indicatore			
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 approfondita 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. Anche in questo caso, la qualità della stazione nel complesso presenta valori pressoché stabili (90,5%, -0,3 p.p. rispetto al 2022), mentre cresce la security, passando dall'80,8% del 2022 all'83,4% registrato nel 2023 (+2,6 p.p.), grazie alle ottime performance registrate sulle stazioni della rete RFI (81,6%, +3,4 p.p.).

Per quanto riguarda la **rete stradale e autostradale**, il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella Carta dei Servizi. L'indagine di customer satisfaction, volta a conoscere l'opinione e il grado di soddisfazione dei clienti che si sono rivolti agli uffici relazioni con il pubblico, ha rilevato un livello di soddisfazione pari a 7,6 su 10 (riferito ai primi nove mesi dell'anno).

Trasporto passeggeri su ferro

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

- media e lunga percorrenza;
- regionale.

Italia⁵⁰

Trenitalia

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

Per quanto riguarda il fattore **puntualità**, il servizio regionale conferma nel 2023 una % 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 IN ITALIA*	2023	2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
(dati aggiornati a gennaio 2024)			
Servizi a mercato (Freccie) % di treni in arrivo entro 10' dall'orario	75,5%	77,0%	-1,5
Servizio universale (IC Giorno e IC Notte) % di treni in arrivo entro 15' dall'orario	85,0%	86,2%	-1,2
Servizio regionale % di treni in arrivo entro 5' dall'orario	92,0%	92,2%	-0,2

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

La qualità percepita viene rilevata attraverso indagini periodiche con passeggeri di età superiore a 14 anni con riferimento alla loro esperienza di viaggio sui treni gestiti dal Gruppo (media - lunga percorrenza⁵¹ e corto raggio - locale/regionale⁵²). La rilevazione avviene attraverso interviste face to face e interviste telefoniche⁵³.

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.

50. Il perimetro di riferimento include i servizi offerti dalle società Trenitalia e FSE.

51. 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.

52. 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.

53. Le interviste face to face sono effettuate in stazione alla partenza/arrivo del treno. Le interviste telefoniche con tecnica CATI (Computer Assisted Telephone Interview) sono realizzate contattando nuovamente l'intervistato entro i due/tre giorni successivi al viaggio. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, 1 esprime la minima e 9 la massima soddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.

MEDIA LUNGA PERCORRENZA

	2023	2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Viaggio nel complesso*	98,7%	97,7%	+1,0
Pulizia	98,1%	96,4%	+1,7
Puntualità	94,4%	92,5%	+1,9
Comfort	98,4%	97,4%	+1,0

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

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 "pulizia".

REGIONALE

	2023	2022	Variazione punti percentuali (p.p.)
Viaggio nel complesso*	91,9%	91,8%	+0,1
Pulizia	82,8%	82,2%	+0,6
Puntualità	83,7%	83,5%	+0,2
Comfort	93,0%	92,5%	+0,5

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

Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici (FSE)

FSE monitora e rendiconta gli obiettivi di qualità definiti nella carta dei servizi in un'ottica di miglioramento continuo. La soddisfazione del cliente è monitorata attraverso la somministrazione a campione di questionari. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 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.

Regno Unito

Il Gruppo FS opera in UK attraverso Trenitalia C2C Ltd, 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.

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.

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.

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 ILSA, società partecipata da Trenitalia. Le indagini di customer 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)⁵⁴ pari a 62,4%.

Trasporto passeggeri su gomma

Italia⁵⁵

Busitalia – Sita Nord e controllate

Gli obiettivi di customer satisfaction sono rendicontati in diverse carte dei servizi su base regionale/pro-

vinciale/comunale e specifici 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 clienti⁵⁶. La metodologia adottata per le indagini è la rilevazione sul campo, che prevede interviste ai clienti nel momento della fruizione dei servizi, così da raccogliere in tempo reale il livello di soddisfazione. La modalità di rilevazione ha riguardato quindi interviste CAPI (face to face), sia in ambito urbano, sia in ambito extraurbano. Il piano di campionamento è stato di tipo stratificato per bacini e linee, con estrazione delle unità statistiche di tipo casuale.

Oltre al profilo socio comportamentale, l'indagine ha rilevato la percezione dei clienti sulla qualità del servizio reso (Customer Satisfaction), utilizzando la scala di valutazione da 1 a 10. La percezione viene rilevata sia in relazione a una valutazione globale del servizio, che relativamente a singoli aspetti del servizio stesso.

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

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

54. 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).

55. Il perimetro di riferimento include i servizi TPL tramite le società del Gruppo Busitalia e FSE.

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

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.

Olanda

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV prevede lo svolgimento di un'indagine "Barometro OV⁵⁷", 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.

Trasporto Merci

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 un'indagine di Customer Satisfaction 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.



Autobus Qbuzz

57. "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.

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

Catena di fornitura sostenibile

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 FS".

I nostri rapporti con fornitori (inclusi collaboratori esterni, consulenti, intermediari, subappaltatori, subfornitori e più in generale tutti i soggetti coinvolti nella supply chain) e business partner sono orientati al rispetto dei principi di onestà, integrità, imparzialità nonché ai valori della sostenibilità.

Così come richiamato all'interno del Codice Etico, improntiamo le nostre azioni e i nostri comportamenti alla massima correttezza, operando solo con persone e imprese affidabili, onorabili e in possesso di una buona reputazione.

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

In coerenza con le regole del Codice degli Appalti (D.Lgs. n. 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 includono criteri di sostenibilità all'interno delle procedure di acquisto sulla base della significatività degli aspetti ambientali e sociali applicabili alle principali categorie merceologiche e che riguardano, ad esempio:

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

Il valore economico delle gare che ha aggiudicato il Gruppo nel corso del 2023 è di oltre 26,5 miliardi di euro (di cui oltre l'88% è stato aggiudicato includendo 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 circa il 69% per l'esecuzione di appalti di lavori e l'89% attribuibile a fornitori con sede legale in Italia.

Il Gruppo ha inoltre valutato 762 fornitori (di cui il 6,6%, ovvero 50, sono nuovi fornitori valutati nel 2023), utilizzando i criteri ambientali e sociali messi a disposizione dalla piattaforma di monitoraggio EcoVadis. Il Piano Industriale prevede che, dal 2026, ogni fornitore sia sottoposto alla valutazione effettuata tramite la piattaforma informatica ESGeo, per l'ottenimento del proprio "Rating ESG" valido per il Gruppo FS.

GRI 2-6

PERCENTUALE DI SPESA SU FORNITORI DIRETTI LOCALI ⁵⁹		Unità di misura	2023	2022	2021
Italia	%		89	88	91
Estero	%		11	12	9

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 ESGeo⁶⁰ - 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.

⁵⁹. Le percentuali relative al 2022 e al 2021 sono state rettifiche nel corso del 2023 a seguito di un affinamento della metodologia di calcolo.

⁶⁰. Nel 2023 hanno risposto 35 fornitori strategici delle principali società, rispettivamente 27 sulla survey online e 8 sulla piattaforma ESGeo.

Capitale umano

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 85.361 unità al 31.12.2022 alle 92.446 unità al 31.12.2023, con un incremento netto pari a 7.085 unità. È infatti proseguita l'opera di ricambio generazionale,

con 13.111 risorse entrate (di cui 963 unità per l'ingresso nel perimetro societario di ODEG del Gruppo Netinera) a fronte di 6.026 uscite. Anche le consistenze medie evidenziano un incremento del personale (+6.400 unità).

GRI 2-7

Unità

DIPENDENTI AL 31.12.2022	85.361
Entrate	13.111
Uscite	(6.026)
DIPENDENTI AL 31.12.2023	92.446
CONSISTENZA MEDIA 2022	82.998
CONSISTENZA MEDIA 2023	89.398

La presenza femminile è in costante crescita, nel 2023 l'incidenza è pari a circa il 21% (20% nel 2022 e 19% nel 2021), in linea con gli obiettivi e le azioni del Gruppo per ridurre il gender gap.

GRI 405-1

Unità

DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE PER GENERE E INQUADRAMENTO PROFESSIONALE	2023		2022		2021	
	n.	%	n.	%	n.	%
Dirigenti	1.162	1,3%	1.070	1,3%	998	1,2%
- di cui donne	320		271		237	
- di cui uomini	842		799		761	
Quadri	13.871	15,0%	12.936	15,2%	12.285	15,0%
- di cui donne	3.475		3.091		2.743	
- di cui uomini	10.396		9.845		9.542	
Impiegati	45.420	49,1%	41.692	48,8%	39.934	48,8%
- di cui donne	12.687		11.141		10.386	
- di cui uomini	32.733		30.551		29.548	
Operai	31.993	34,6%	29.663	34,8%	28.689	35,0%
- di cui donne	2.688		2.528		2.261	
- di cui uomini	29.305		27.135		26.428	
Totale organico (al 31 dicembre)	92.446	100,0%	85.361	100,0%	81.906	100,0%
- di cui donne	19.170	20,7%	17.031	20,0%	15.627	19,1%
- di cui uomini	73.276	79,3%	68.330	80,0%	66.279	80,9%
Consistenza media annua	89.398		82.998		81.365	

La consistenza finale del personale del Gruppo, al 31 dicembre 2023 raffrontato con i due anni precedenti, suddivisa per area geografica, mostra la maggiore concentrazione in Italia, con una lieve crescita del personale presente all'estero (circa il 13%).

GRI 2-7/405-1 Unità

DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE PER AREA GEOGRAFICA	2023		2022		2021	
	n.	%	n.	%	n.	%
Personale per area geografica	92.446		85.361		81.906	
Italia	80.778	87,4%	75.281	88,2%	72.577	88,6%
- Nord	30.600	37,9%	29.144	38,7%	28.724	39,6%
- Centro	26.337	32,6%	23.944	31,8%	22.675	31,2%
- Sud e Isole	23.841	29,5%	22.193	29,5%	21.178	29,2%
Estero	11.668	12,6%	10.080	11,8%	9.329	11,4%

La consistenza finale del personale del Gruppo, al 31 dicembre 2023 raffrontato con i due anni precedenti, suddivisa per fasce d'età e inquadramento professionale, è di seguito riportata:

GRI 405-1 Unità

DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE PER FASCE D'ETÀ E INQUADRAMENTO PROFESSIONALE	Dirigenti			Quadri			Impiegati			Operai		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Totale n.	1.162	1.070	998	13.871	12.936	12.285	45.420	41.692	39.934	31.993	29.663	28.689
% fino a 20 anni	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
% da 21 a 30 anni	0%	0%	0%	5%	4%	3%	27%	26%	24%	30%	28%	25%
% da 31 a 40 anni	5%	5%	4%	21%	18%	16%	27%	25%	25%	21%	21%	21%
% da 41 a 50 anni	36%	37%	40%	31%	32%	32%	21%	21%	21%	18%	19%	20%
% da 51 a 60 anni	46%	46%	44%	29%	30%	34%	17%	18%	21%	21%	22%	25%
% oltre 60 anni	12%	12%	12%	14%	16%	16%	7%	9%	9%	9%	10%	8%

Le nuove assunzioni del personale, pari a 13.111 unità al 31 dicembre 2023, sono di seguito riportate, suddivise per genere e tipologia contrattuale, e raffrontate con i due anni precedenti:

GRI 401-1 Unità

ASSUNZIONI PER GENERE / TIPOLOGIA CONTRATTUALE	2023		2022		2021	
	n.	%	n.	%	n.	%
Totale	12.148(*)		9.317		8.680	
apprendistato professionale	4.045	33,3%	3.296	35,4%	3.121	36,0%
- di cui donne	763		718		620	
- di cui uomini	3.282		2.578		2.501	
tempo determinato	2.219	18,3%	2.469	26,5%	1.969	22,7%
- di cui donne	452		470		374	
- di cui uomini	1.767		1.999		1.595	
tempo indeterminato	5.870	48,3%	3.520	37,8%	3.572	41,2%
- di cui donne	1.680		978		809	
- di cui uomini	4.190		2.542		2.763	
altri contratti	14	0,1%	32	0,3%	18	0,2%
- di cui donne	1		0		4	
- di cui uomini	13		32		14	

(*) Valore al netto della variazione di perimetro societario pari a 963 unità della Società (ODEG – Netinera Group)

Le tabelle che seguono riportano ulteriori informazioni di dettaglio⁶¹ sulle consistenze del personale, sulle assunzioni e cessazioni e sul turnover nel periodo di riferimento.

GRI 2-7 Unità

DIPENDENTI PER CONTRATTO DI LAVORO PER AREA GEOGRAFICA	2023			2022			2021		
	Tempo inde-terminato	Tempo determinato	Altro	Tempo inde-terminato	Tempo determinato	Altro	Tempo inde-terminato	Tempo determinato	Altro
Nord	28.004	13		26.748	2		26.354	3	
Centro	22.741	19	1	19.499	15	1	18.424	5	
Sud-Isole	19.527	38	1	18.010	48		17.246	33	
Estero	281		1	274		2	235		1
Totale	70.553	70	3	64.531	65	3	62.259	41	1
Totale dipendenti	70.626			64.599			62.301		

⁶¹ Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Sita-Nord, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, FS Technology, 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.

GRI 2-7

Unità

DIPENDENTI PER CONTRATTO DI LAVORO PER GENERE	2023			2022			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	14.119	56.434	70.553	12.608	51.923	64.531	11.700	50.556	62.256
Tempo determinato	25	45	70	7	58	65	1	43	44
Altro		3	3		3	3		1	1
Totale	14.144	56.482	70.626	12.615	51.984	64.599	11.701	50.600	62.301

GRI 2-7

Unità

DIPENDENTI PER TIPOLOGIA DI IMPIEGO PER GENERE	2023			2022			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full time	13.689	56.251	69.940	12.221	51.838	64.059	11.296	50.446	61.742
Part time	455	228	683	394	143	537	405	153	558
Altro		3	3		3	3		1	1
Totale	14.144	56.482	70.626	12.615	51.984	64.599	11.701	50.600	62.301

L'impegno del Gruppo nell'investire sui giovani è proseguito nel 2023, con il 65,5% delle assunzioni nella fascia d'età tra i 21 e i 30 anni.

GRI 401-1

Unità

ASSUNZIONI PER FASCE D'ETÀ	2023		2022		2021	
	n.	%	n.	%	n.	%
Fino a 20 anni	747	9,2%	623	10,5%	579	9,8%
- di cui donne	117		112		83	
- di cui uomini	630		511		496	
Da 21 a 30 anni	5.320	65,5%	3.971	67,2%	3.864	65,6%
- di cui donne	1.228		985		884	
- di cui uomini	4.092		2.986		2.980	
Da 31 a 40 anni	1.418	17,5%	840	14,2%	939	15,9%
- di cui donne	390		245		203	
- di cui uomini	1.028		595		736	
Da 41 a 50 anni	469	5,8%	328	5,5%	343	5,8%
- di cui donne	112		68		69	
- di cui uomini	357		260		274	
Da 51 a 60 anni	149	1,8%	122	2,1%	141	2,4%
- di cui donne	22		14		14	
- di cui uomini	127		108		127	
Oltre i 60 anni	22	0,3%	26	0,4%	23	0,4%
- di cui donne	2		1			
- di cui uomini	20		25		23	
Totali assunzioni per fasce d'età	8.125		5.910		5.889	

GRI 401-1

Unità

ASSUNZIONI PER AREA GEOGRAFICA	2023		2022		2021	
	n.	%	n.	%	n.	%
Italia	8.056	99%	5.804	98%	5.794	98%
- Nord	2.741	34%	2.030	35%	2.358	41%
- Centro	2.946	37%	2.016	35%	1.610	28%
- Sud e Isole	2.369	29%	1.758	30%	1.826	32%
Estero	69	1%	106	2%	95	2%
Totale assunzioni per area geografica	8.125		5.910		5.889	

GRI 401-1

Unità

CESSAZIONI PER FASCE D'ETÀ	2023		2022		2021	
	n.	%	n.	%	n.	%
Fino a 20 anni	39	1,2%	21	0,6%	9	0,2%
- di cui donne	5		2		4	
- di cui uomini	34		19		5	
Da 21 a 30 anni	471	14,1%	421	11,7%	285	6,7%
- di cui donne	83		76		57	
- di cui uomini	388		345		228	
Da 31 a 40 anni	370	11,1%	285	7,9%	226	5,3%
- di cui donne	82		58		41	
- di cui uomini	288		227		185	
Da 41 a 50 anni	180	5,4%	159	4,4%	130	3,1%
- di cui donne	32		16		13	
- di cui uomini	148		143		117	
Da 51 a 60 anni	378	11,3%	610	16,9%	852	20,1%
- di cui donne	34		66		69	
- di cui uomini	344		544		783	
Oltre i 60 anni	1.899	56,9%	2.116	58,6%	2.742	64,6%
- di cui donne	237		287		326	
- di cui uomini	1.662		1.829		2.416	
Totali cessazioni per fasce d'età	3.337		3.612		4.244	

GRI 401-1

Unità

CESSAZIONI PER AREA GEOGRAFICA	2023		2022		2021	
	n.	%	n.	%	n.	%
Italia	3.268	98%	3.542	98%	4.217	99%
- Nord	1.415	43%	1.602	45%	1.861	44%
- Centro	869	27%	874	25%	971	23%
- Sud e Isole	984	30%	1.066	30%	1.385	33%
Estero	69	2%	70	2%	27	1%
Cessazioni per area geografica	3.337		3.612		4.244	

Il tasso di assenteismo rilevato nel 2023 è pari all'8,0%, rispetto al 9,3% del 2022 e al 7,9% del 2021.

Turnover (GRI 401-1):

PER FASCE D'ETÀ	2023	2022	2021	PER GENERE	2023	2022	2021	PER AREA GEOGRAFICA	2023	2022	2021
%Totale	16,8	15,1	16,6	%Totale	16,8	15,1	16,6	%Totale	16,8	15,1	16,6
%Fino a 20 anni	1,1	1,0	1,0	%Donne	3,4	3,1	2,9	%Italia	16,6	14,8	16,4
%Da 21 a 30 anni	8,5	7,0	6,8	%Uomini	13,3	12	13,7	- %Nord	6,1	5,8	6,9
%Da 31 a 40 anni	2,6	1,8	1,9					- %Centro	5,6	4,6	4,2
%Da 41 a 50 anni	0,9	0,8	0,8					- %Sud e Isole	4,9	4,5	5,3
%Da 51 a 60 anni	0,8	1,2	1,6					%Estero	0,2	0,3	0,2
%Oltre i 60 anni	2,8	3,4	4,5								

Il tasso di turnover, in linea con il trend degli ultimi anni, registra un leggero aumento (+1,7 punti percentuali), a fronte della complessiva crescita degli organici del Gruppo.

Aggiornamenti sul CCNL applicato al Gruppo FS

I dipendenti sono coperti da accordi collettivi⁶²; il contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) applicato al personale non dirigente del Gruppo, nelle quasi totalità dei casi⁶³, è quello della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie, integrato con il contratto aziendale di Gruppo, del 22 marzo 2022. Nell'anno 2023 sono stati raggiunti diversi accordi sindacali riguardanti le Società del Gruppo FS che hanno previsto specifici interventi sul premio di risultato, valore del ticket restaurant e work life balance.

La Formazione

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 968.428 giornate/uomo di formazione che hanno riguardato principalmente la formazione per i laureati del Gruppo, lo sviluppo di competenze manageriali anche in ambito internazionale, lo sviluppo delle soft skill e la formazione professionale su temi core o trasversali, la formazione sui temi della sostenibilità in coerenza e a supporto dell'attenzione che il Piano Industriale del Gruppo rivolge agli obiettivi di sosteni-

bilità, progetti formativi in ambito tecnico-professionale volti all'acquisizione e mantenimento delle competenze tecniche e delle abilitazioni/certificazioni tipiche dei ruoli operativi. Nel corso dell'anno 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 sia in termini di ore di formazione erogate (180.622 ore di formazione sulle piattaforme e-learning, con un incremento di circa il 224% rispetto al 2022) su tematiche e contenuti sempre più eterogenei grazie all'introduzione di nuove piattaforme e-learning, che in termini di numero dei discenti formati del Gruppo (31.943 discenti, con un incremento dell'87% rispetto al valore del 2022). Sono state inoltre realizzate 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 allo scorso anno, riconducibile all'incremento delle attività formative erogate. Il ricorso ai finanziamenti alla formazione ha generato un ricavo di circa 4,5 milioni di euro.

⁶². 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.

⁶³. 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.

GRI 401-1

gg/uomo

GIORNATE/UOMO DI FORMAZIONE PER INQUADRAMENTO PROFESSIONALE E GENERE*	2023	2022	2021
Totale giornate di formazione	968.427,93	815.613,18	659.530,07
Dirigenti	3.971,53	3.661,80	3.442,01
- di cui donne	1.328,25	1.138,04	1.084,84
- di cui uomini	2.643,28	2.523,76	2.357,16
Quadri	65.909,21	52.182,77	47.395,18
- di cui donne	14.859,63	10.043,70	9.085,47
- di cui uomini	51.049,59	42.139,07	38.309,71
Impiegati	420.616,72	400.370,34	325.645,88
- di cui donne	128.265,47	111.107,46	89.984,72
- di cui uomini	292.351,25	289.262,88	235.661,16
Operai	477.930,47	359.398,27	283.047,00
- di cui donne	10.044,16	9.662,22	8.525,00
- di cui uomini	467.886,31	349.736,05	274.522,00
Totale di cui donne	154.497,50	131.951,42	108.680,03
Totale di cui uomini	813.930,43	683.661,76	550.850,03
giornate medie di formazione per dipendente	14,94	13,42	11,13

* Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: 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

Il 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 particolare, al fine di ridefinire il posizionamento del Gruppo come datore di lavoro, nell'ambito della ricerca sul mercato esterno il processo di selezione è stato improntato alla digitalizzazione e alla ricerca e sperimentazione di soluzioni innovative 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 ed è stata lanciata la prima campagna interamente social, progettata per un target specifico di giovani diplomati e laureati.

Inoltre, in tema di promozione della diversificazione professionale e valorizzazione delle risorse interne al Gruppo, si è vista l'attivazione di numerose campagne di job posting per il Gruppo.

Nel quadro delle collaborazioni sono stati attivati oltre 70 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.

Development & performance management

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. La People Strategy dell'anno è stata quindi orientata a sostenere la nuova organizzazione incentrata sui quattro Poli di business che disegnano una visione strategica e industriale di lungo periodo e sono legati a specifici fattori abilitanti e pensati per valorizzare la specificità di tutte le Società del Gruppo.

In tale contesto, è da leggere l'impegno che il Gruppo sta portando avanti rispetto allo sviluppo trasversale delle Persone in una logica progettuale e preparatoria alle sfide del futuro ed in particolare: i percorsi di sviluppo progettati e implementati per generare valore, sia per l'impresa attraverso un sistema che abilita l'evoluzione continua del know-how e delle competenze manageriali, sia per le Persone attraverso un sistema che offra costantemente opportunità di apprendimento e di valorizzazione delle proprie caratteristiche ed abilità; il progetto finalizzato a garantire la successione nelle posizioni strategiche, che ha comportato oltre la valutazione delle performance del personale anche la definizione delle Tavole di successione per l'intera popolazione manageriale del Gruppo FS; la community creata per condividere in

tempo reale idee, informazioni e documenti e per migliorare la comunicazione e la collaborazione su tematiche inerenti allo sviluppo del management e alla leadership diffusa e l'iniziativa finalizzata a generare esperienze di networking e sviluppare competenze di innovazione.

People Care

Nel 2023 sono stati realizzati interventi a sostegno delle persone interne al Gruppo e della Responsabilità Sociale d'Impresa, facendo leva su un approccio orientato a massimizzare la presenza e il valore delle attività di Caring interno, Politiche Sociali, Diversity&Inclusion, Engagement a favore di tutte le persone. I temi principali trattati nelle diverse iniziative del Gruppo hanno riguardato: benessere fisico psicologico e relazionale del personale, equità di genere ed eliminazione della violenza di genere, interculturalità e onboarding di persone con disabilità.

In merito alla parità di genere e LGBT+ si ricorda che a partire dal 2023 viene effettuata la misurazione annuale della performance di FS secondo i criteri degli Women's Empowerment Principles, sottoscritti dal Gruppo nel 2020 e secondo i criteri dell'associazione PARKS – liberi e uguali, di cui FS è socio. È stato inoltre avviato il percorso di pre-assessment propedeutico all'ottenimento della Certificazione sulla parità di Genere.

Nell'ambito dell'adesione di FS all'ufficio Global Compact delle Nazioni Unite (GCUN), il Gruppo ha contribuito alla stesura del manuale contenente istruzioni utili alla redazione di una policy aziendale sulla diversità e

l'inclusione, pubblicato e diffuso a tutti i membri dell'Ufficio GCUN ed è stato sottoscritto il Manifesto Imprese per le Persone e la Società con il quale si ribadisce l'impegno del nostro Gruppo per un continuo progresso nell'avanzamento dell'Agenda 2030 ONU, con specifico riferimento alla dimensione sociale.

Infine, nel corso del 2023 sono stati attivati i nuovi Help Center di Grosseto e Viareggio, portando così il numero complessivo della rete agli attuali 20 Help Center.

La Sicurezza e la salute sul lavoro

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 ed 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. La tabella seguente riporta un'analisi del fenomeno infortunistico, introdotta a partire dal 2023.

GRI 403-9

	2023⁽⁵⁾
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili ⁽¹⁾	11,69
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (esclusi i decessi) ⁽²⁾	1,96
Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro ⁽³⁾	0,09
Numero infortuni sul lavoro registrabili	1.588
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	266
Numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro	12
Numero di ore medie lavorate svolte ⁽⁴⁾	135.896.669

(1) 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).

(2) 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).

(3) 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).

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

(5) 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.

Nella seguente tabella si riportano i dati riferiti al 2023 e il confronto con quelli dei due anni precedenti, considerando i dati degli infortuni indennizzati dall'ente assicuratore INAIL (in fase di definizione per il 2023).

GRI 403-9	Unità		
INFORTUNI INDENNIZZATI INAIL⁽¹⁾	2023⁽²⁾	2022	2021
Infortuni in occasione di lavoro	765	655	909
- di cui donne	118	106	132
- di cui uomini	647	549	777
Infortuni mortali	3	3	2
- di cui donne	1		
- di cui uomini	2	3	2
Infortuni gravi sul lavoro ⁽³⁾	210	181	274
- di cui donne	26	28	33
- di cui uomini	184	153	241
Infortuni in itinere	189	153	236
- di cui donne	44	39	39
- di cui uomini	145	114	197
Indice di incidenza generale ⁽⁴⁾	10,7	9,63	15,28
- infortuni donne	7,78	7,93	12,03
- infortuni uomini	11,04	10,05	16,02
Indice di gravità generale ⁽⁵⁾	559	415	591

(1) I dati includono le seguenti società: FS Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Italcertifer, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Busitalia - Sita Nord, Anas e FS Technology (queste due ultime società non erano presenti nel 2021).

(2) 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.

(3) Si definiscono infortuni gravi quelli per cui i giorni di assenza sono maggiori di 40.

(4) Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza media] * 1.000 dipendenti calcolato secondo lo standard europeo ESAW

(5) Indice di gravità: [numero di giornate perse/consistenza] * 1.000 dipendenti;

Per quanto concerne, invece, le tematiche legate alla sicurezza nei cantieri relativi alle infrastrutture ferroviarie, il Gruppo da sempre rivolge la massima attenzione alle attività di responsabilizzazione e sensibilizzazione delle ditte appaltatrici.

Di seguito si riportano i principali indici sulla safety. 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".

GRI 403-9	Unità		
INFORTUNI DIPENDENTI DITTE APPALTRATICI¹	2023	2022	2021
Infortuni	182	174	202
di cui mortali	1	1	0
INDICI DEGLI INFORTUNI DIPENDENTI DITTE APPALTRATICI¹	2023	2022	2021
Indice di frequenza ²	11,08	13,19	18,09
Indice di gravità ³	1,02	1,34	0,77
Ore lavorate	16.330.372	13.119.750	11.167.470

1 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.

2 Indice di frequenza: [numero infortuni/ore lavorate] * 1.000.000.

Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.

3 Indice di gravità: [(giorni di prognosi rilevati + giorni convenzionali relativi agli eventi mortali)/ore lavorate] * 1.000.

I giorni convenzionali relativi agli eventi mortali sono ottenuti moltiplicando il numero di infortuni mortali per 7.500. Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.

L'Indice di Frequenza presenta un valore inferiore rispetto a quanto registrato nel corso del 2022 (If= 13,19) così come l'Indice di Gravità (Ig= 1,34).

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'ammmodernamento

della rete infrastrutturale ferroviaria del Paese, tanto realizzando nuove tratte, quanto dotando le tratte esistenti di tecnologie di ultima generazione.

A fronte di tale aumento di ore lavorate si registra una diminuzione dell'indice di frequenza nonostante l'aumento degli infortuni in termini assoluti (182 infortuni registrati a fronte dei 174 dell'anno 2022).

Impegno per la comunità

Il Gruppo FS è ontologicamente preposto ad accorciare i divari fisici tra le diverse aree del paese, consentendo la mobilità di cittadini e merci. Individuare rimedi e strumenti di prevenzione dei divari sociali che insistono nei diversi territori e che trovano, storicamente, nelle aree ferroviarie punto di concentrazione, costituisce per il Gruppo un'attività socialmente qualificante nonché servente e complementare al core business. L'expertise maturata dal Gruppo nell'ambito dell'accoglienza e della gestione del disagio della popolazione fragile, presente nelle aree delle principali stazioni del Paese, e nell'individuazione di fattori culturali e turistici da valorizzare, si caratterizza per ricadute quali-quantitative di breve e lungo periodo misurabili e per la varietà degli interventi quali:

- concessione di spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati;
- attività di co-design con attori territoriali per riuso del patrimonio immobiliare e linee ferroviarie dismesse;
- attività di stimolo all'emersione di percorsi turistici e culturali.

Concessione di spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati: Help Center e Centri di accoglienza

Le possibilità di concessione di spazi per finalità di accoglienza e inclusione di soggetti disagiati sono sostanzialmente due: 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 FS 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 paritetariale, 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.

Nel corso del 2023, in particolare, la rete si è dedicata anche a percorsi di accompagnamento all'inclusione sociooccupazionale; nello specifico, assieme alla start-up Ridaje, 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. Alla fine dell'anno almeno due di questi operatori saranno assunti da Cooperative che si occupano di cura del verde cittadino.

La concessione in comodato gratuito a Comuni o a enti del Terzo Settore di spazi e immobili, all'interno o nelle immediate vicinanze delle stazioni, consente la generazione di un valore socioeconomico, soprattutto in termini "effetto moltiplicatore" delle risorse. Alle aree concesse, che ammontano a 4.639 m², si aggiunge lo stanziamento di circa 125.000 euro per le spese di funzionamento degli immobili. La valutazione del valore socioeconomico generato è stata oggetto di studio da parte dell'European Research Institute on Cooperative and Social Enterprises (EURICSE). Lo studio, che adotta la metodologia dell'Impact Value Chain, offrirà 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.

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.

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, attivo dal 2002, con sede nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento.



Si tratta di strutture polivalenti di sostegno, socializzazione, aggregazione e recupero, rivolte alla generalità degli utenti, e che espletano attività di aggregazione culturale, educativa, ricreativa, sportiva e di terapia occupazionale, finalizzate all'integrazione sociale.

La superficie totale, concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a circa 7.964 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 co-design con attori territoriali per riuso del patrimonio immobiliare e linee ferroviarie dismesse

Come previsto nel Piano Industriale, il Gruppo si è dotato di un Polo ad hoc per contribuire alla realizzazione di città sempre più green, smart e a misura d'uomo, attraverso FS Sistemi Urbani, società capofila del Polo Urbano. Per questa via, gli asset non funzionali all'esercizio del core business, ovvero il patrimonio immobiliare che comprende aree non utilizzabili a scopi commerciali (porzioni di stazioni impresenziate, ex case cantoniere e altri fabbricati), sono stati destinati ad attività sociali, culturali e ambientali, in particolare per la valorizzazione del territorio e per servizi a favore della cittadinanza. Si contano 464 stazioni con spazi in concessione - d'in-

tesa con istituzioni, enti locali e associazionismo – per circa 188.353 m²; per quanto riguarda piazzali esterni alle stazioni e/o terreni, sono stati concessi dal Gruppo circa 3.941.565 m². A questa superficie va aggiunto, per le finalità sociali e culturali, il Museo della Shoah (7.000 m² a Milano Centrale), concesso all'omonima Fondazione per un canone simbolico.

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.

Con lo stesso approccio, si intendono valorizzare, d'accordo con gli attori locali, le linee ferroviarie dismesse potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilità dolce, che sono quantificabili in circa 1.177 chilometri. Attualmente circa 546 chilometri di linee dismesse sono stati trasformati in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways.

Altra attività riconducibile alla valorizzazione sociale del patrimonio ferroviario del Gruppo è rappresentata dai percorsi ferroviari destinati a treni storico-turistici (185 km). Tale riuso preserva la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale.

Attività di stimolo all'emersione di percorsi turistici e culturali

Il Gruppo, infine, attraverso la collaborazione con la Fondazione Civita⁶⁴, sta sperimentando finanziamenti di iniziative locali di carattere socioculturale. In particolare, il Gruppo ha stanziato 36 mila euro per il co-finanziamento di iniziative culturali capaci reperire almeno un quarto del budget con attività di crowdfunding territoriali. Le organizzazioni del Terzo settore interessate al finanziamento dei propri progetti hanno inserito la 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 FS, sono realizzati in aree dove si concentrano rilevanti investimenti del Gruppo 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.

⁶⁴ 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.

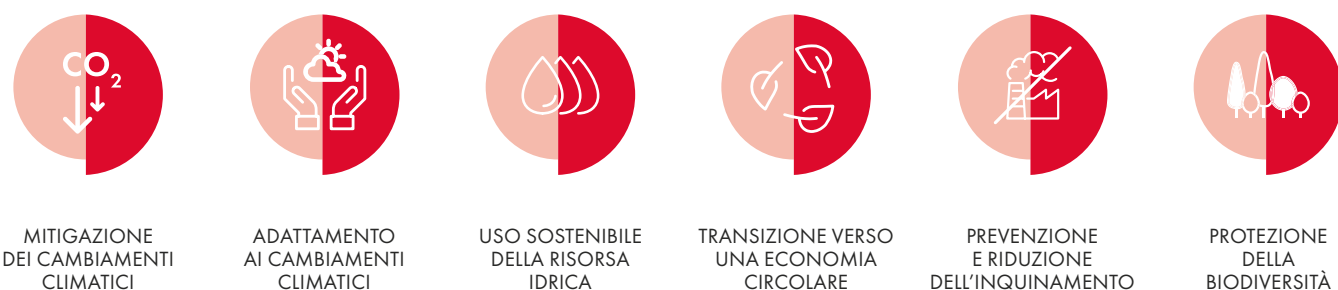
CLASSIFICAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEL GRUPPO IN BASE ALLA TASSONOMIA EUROPEA

Nel presente paragrafo le attività del Gruppo FS Italiane sono esposte e commentate con riferimento alla classificazione delle attività economiche prevista dal Regolamento (UE) 2020/852 e relativi atti delegati⁶⁵ ("Tassonomia UE").

La Tassonomia definisce le condizioni che un'attività economica deve soddisfare al fine di essere considerata ecosostenibile e si applica, tra le altre, alle imprese attualmente rientranti nell'ambito di applicazione della

Non-Financial Reporting Directive (Direttiva 2014/95/EU), recepita nel sistema legislativo italiano con il D.Lgs. 254/2016, che verrà sostituita dalla nuova Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) a partire dagli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024.

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



e che, contemporaneamente:

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

Nel corso dell'anno 2023, ciascuna società del Gruppo FS, consolidata secondo il metodo integrale, attraverso un processo di risalita dei dati in Gruppo di tipo "bottom up", ha identificato e rendicontato in merito alle proprie attività tassonomiche. Il processo di screening seguito è di seguito graficamente rappresentato:

Analisi di ammissibilità

Analisi di ecosostenibilità



⁶⁵. Regolamento delegato (UE) 2021/2139 c.d. Climate Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2021/2178 c.d. Disclosure Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2022/1214 c.d. Complementary Climate Delegated Act; Regolamento delegato (UE) 2023/2485; Regolamento delegato (UE) 2023/2486 c.d.Environmental Delegated Act.

1) Analisi di ammissibilità

L'analisi delle attività ammissibili è stata condotta da ciascuna società al fine di verificare la corrispondenza delle proprie attività a quelle elencate e descritte all'interno dei Regolamenti delegati.

Di seguito, la tabella delle attività ammissibili individuate per il Gruppo e per Polo di business, suddivise rispetto ai Regolamenti 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	●	
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 Act⁶⁶		
3. Edilizia e attività immobiliari		
3.4. Manutenzione di strade e autostrade	●	

Legenda: ● Polo Infrastrutture ● Polo Passeggeri ● Polo Logistica ● Polo Urbano

⁶⁶. 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.

2) Analisi del contributo sostanziale

Ciascuna società, successivamente, per ogni attività ammissibile, ha provveduto alla verifica della capacità di contribuire in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più obiettivi, mitigazione o adattamento, distinguendo anche le attività di transizione e le attività abilitanti.

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

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

- sistemi di gestione e certificazioni (ISO 14001, ISO 50001, etc.);

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

4) Rispetto delle garanzie minime di salvaguardia

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

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

Criteri minimi

Diritti umani	Dal 2017, il Gruppo aderisce al network del Global Compact dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, emessa nel 2019, tra i principi alla base dell'operato del Gruppo, risaltano il rispetto dei diritti umani e l'impegno a contribuire alla creazione di una filiera responsabile. Impegno ribadito anche nel Codice Etico (documento guida per i rapporti con gli stakeholder).
Corruzione	Nella conduzione del business 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 diffusione della cultura della concorrenza all'interno delle società del Gruppo e tra tutto il personale.

L'analisi complessiva svolta dalle società del Gruppo ha portato all'identificazione delle seguenti attività ecosostenibili:

POLO DI BUSINESS	Attività tassonomica	Criteri di vaglio tecnico
 POLO INFRASTRUTTURE	6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclo-logistica	<ul style="list-style-type: none"> • contributo sostanziale alla mitigazione: l'infrastruttura costruita o gestita è adibita alla mobilità personale o alla ciclo-logistica: 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) • 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"⁶⁷ • 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 v pari a zero o bimodali (ibridi) • rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili: adattamento, economia circolare e inquinamento • rispetto garanzie minime di salvaguardia

⁶⁷. Ai sensi del Regolamento (UE) 2019/1242.

POLI DI BUSINESS

Attività tassonomica

Criteri di vaglio tecnico

POLO
LOGISTICA6.14 Infrastrutture per il
trasporto ferroviario

- **contributo sostanziale alla mitigazione:** l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasbordo di merci tra le modalità: infrastrutture e sovrastrutture di terminali per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni
- **rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili:** adattamento, economia circolare, risorsa idrica, inquinamento e biodiversità
- **rispetto garanzie minime di salvaguardia**

POLO
URBANO6.14 Infrastrutture per il
trasporto ferroviario7.4 Installazione, manuten-
zione e riparazione di sta-
zioni di ricarica per veicoli
elettrici negli edifici (e negli
spazi adibiti a parcheggio
di pertinenza degli edifici)

- **contributo sostanziale alla mitigazione:** l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasferimento di passeggeri da altre modalità a quella su ferrovia
- **rispetto DNSH per gli obiettivi ambientali applicabili:** adattamento, economia circolare, risorsa idrica, inquinamento e biodiversità
- **rispetto garanzie minime di salvaguardia**

- **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 dell'Environmental Delegated Act⁶⁸ ed è stata avviata l'analisi riguardo i criteri di vaglio tecnico definiti per valutarne l'ecosostenibilità.

5) Rendicontazione

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 DNSH e delle garanzie minime di salvaguardia, è evidenziato nelle tabelle di seguito riportate:

		2023		2022		Variazioni	
		€mln	%	€mln	%	€mln	%
TURNOVER KPI	Quota non ammissibile	4.272	28,9	3.784	27,7	488	1,2
	Quota ammissibile	10.532	71,1	9.880	72,3	652	(1,2)
	di cui ecosostenibile	8.744	59,1	8.274	60,6	470	(1,5)
	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
	Quota ammissibile	2.590	44,3	2.634	52,4	(44)	(8,0)
	di cui ecosostenibile	2.091	35,8	2.236	44,5	(145)	(8,7)
	Totale	5.841		5.028		813	16,2
CAPEX KPI	Quota non ammissibile	687	5,5	295	3,6	392	1,9
	Quota ammissibile	11.903	94,5	7.821	96,4	4.082	(1,9)
	di cui ecosostenibile	10.676	84,8	6.830	84,2	3.846	0,6
	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 milioni 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.





⁶⁸. 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.

Di seguito è riportata una analisi, per ogni KPI tassonomico, relativa al contributo che ciascun Polo di business apporta alla quota ecosostenibile di Gruppo⁶⁹.





Valori %

TURNOVER ECOSOSTENIBILI	2023	2022	Variazione
 POLO INFRASTRUTTURE	11,8	13,9	(2,1)
 POLO PASSEGGERI	41,6	40,9	0,7
 POLO LOGISTICA	5,7	5,8	(0,1)
 POLO URBANO			
Totale Gruppo	59,1	60,6	(1,5)

Valori %

OPEX ECOSOSTENIBILI	2023	2022	Variazione
 POLO INFRASTRUTTURE	17,6	25,4	(7,8)
 POLO PASSEGGERI	15,7	17,0	(1,3)
 POLO LOGISTICA	2,5	2,1	0,4
 POLO URBANO			
Totale Gruppo	35,8	44,5	(8,7)

Valori %

CAPEX ECOSOSTENIBILI	2023	2022	Variazione
 POLO INFRASTRUTTURE	70,5	64,7	5,7
 POLO PASSEGGERI	13,6	18,1	(4,5)
 POLO LOGISTICA	0,7	1,2	(0,5)
 POLO URBANO			
Totale Gruppo	84,8	84,2	0,6

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

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



TRASPORTO
SU FERRO



TRASPORTO
SU GOMMA



INFRASTRUTTURA
FERROVIARIA



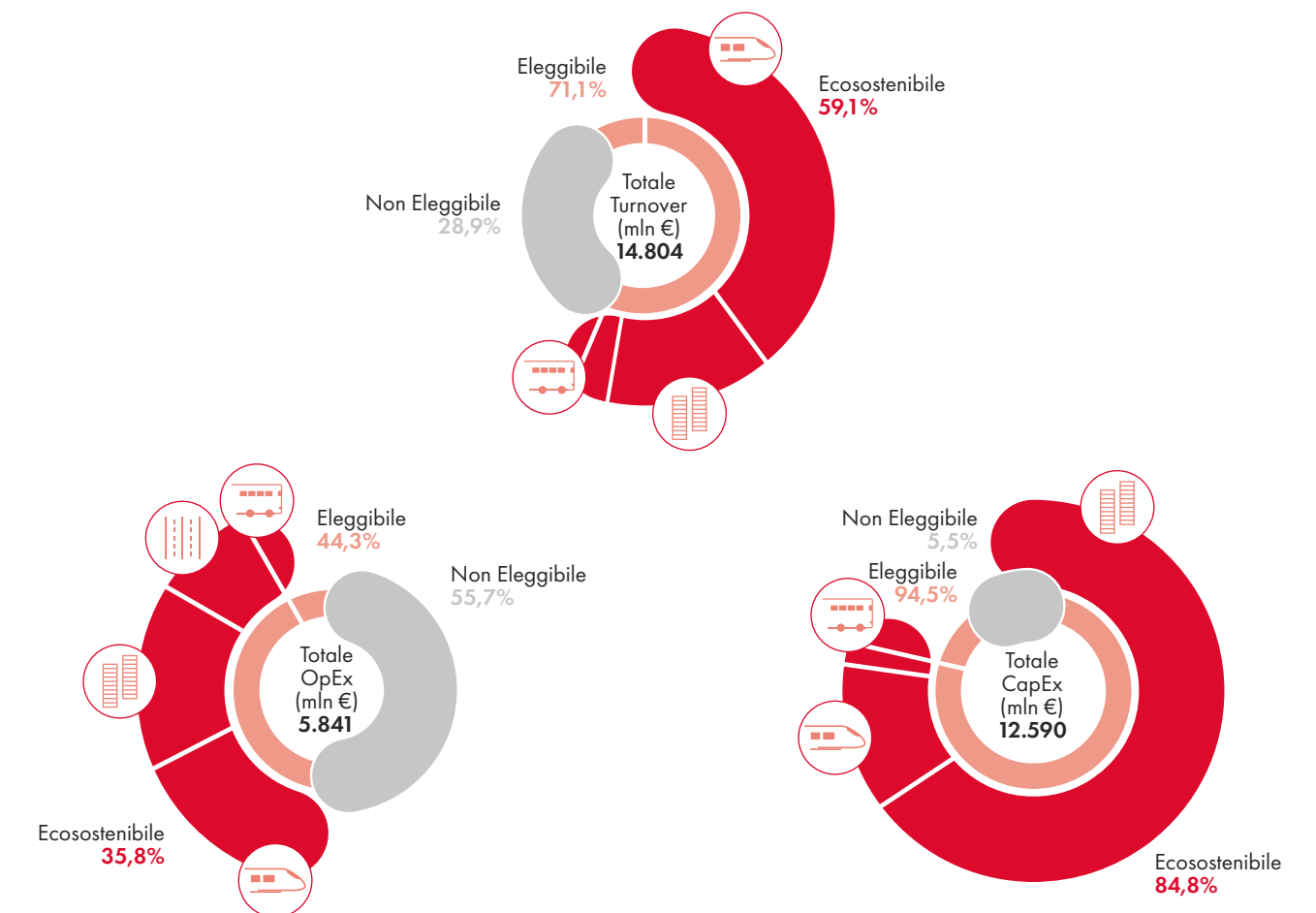
INFRASTRUTTURA
STRADALE

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%. Per quanto riguarda i costi operativi 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

Polo Infrastrutture (+3,6 miliardi di euro rispetto al 2022), e alle campagne di rinnovo delle flotte del Polo passeggeri.

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

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 12), la quota di spese in conto capitale ecosostenibile aumenterebbe di circa 408 milioni di euro.



Attività economiche	Anno 2023			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH							Quota di fatturato allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	Quota finanziata con obbligazioni o titoli di debito		
	Codice	Fatturato	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia	%					A	T
A Attività ammissibili alla tassonomia																							
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili																							
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	3	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,01%	A		0,0%			
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	5.809	39,2%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	37,15%		T	30,1%			
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	839	5,7%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	5,78%			12,1%			
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	353	2,4%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	3,73%		T	0,0%			
6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	CCM 6.6	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%			
6.7 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	CCM 6.7	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%			
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%			
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%			
6.12 Riqualificazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri	CCM 6.12	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%			
6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%			
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	1.685	11,4%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	13,49%	A		0,1%			
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	55	0,4%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,39%			0,0%			
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		T	0,0%			
7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%	A		0,0%			
7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%			
7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%	A		0,0%			
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	0	0,0%	Si	■	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%			
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		8.744	59,1%	59,1%						Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	60,6%	■	■	21,2%			
di cui abilitante		1.743	11,8%	11,8%						Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	13,9%	A	■				
di cui transizione		247	1,7%	1,7%	■	■	■	■	■	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	2,6%	■	T				
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																							
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■				
3.4 Manutenzione strade e autostrade ²	CE 3.4	24	0,2%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	No	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■				
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	1.033	7,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	7,19%	■	■				
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	52	0,3%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,50%	■	■				
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	291	2,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,96%	■	■				
6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	CCM 6.6	1	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■				
6.7 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	CCM 6.7	2	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■				
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	30	0,2%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,20%	■	■				

Attività economiche	Codice	Anno 2023		Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH					Quota di fatturato allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	Quota finanziata con obbligazioni o titoli di debito		
		Fatturato	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare					Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia
		€mln	%																	
A Attività ammissibili alla tassonomia																				
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	3	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,02%	■	■	
6.12 Riqualificazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri	CCM 6.12	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	270	1,8%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	2,12%	■	■	
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2	2	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■	
7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	80	0,5%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,75%	■	■	
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		1.788	12,1%							■	■	■	■	■	■	■	11,76%	■	■	
A Fatturato attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)		10.532	71,1%	71,0%						■	■	■	■	■	■	■	72,3%	■	■	
B Attività non ammissibili alla tassonomia																				
Fatturato delle attività non ammissibili alla Tassonomia		4.272	28,9%																	
Totale		14.804	100%																	

1 Il KPI relativo al fatturato è stato determinato come rapporto tra la porzione di ricavi operativi derivanti da servizi o prodotti che originano da attività economiche allineate alla tassonomia e il complesso dei ricavi operativi di bilancio consolidato (voce di bilancio consolidato "Ricavi e proventi"). L'allocazione del fatturato alle diverse attività del numeratore del KPI è stata eseguita associando, in maniera diretta quando possibile o per mezzo di driver, ogni posta figurativa dei ricavi ad una sola o più attività della Tassonomia, evitando doppi conteggi.

Non sono inclusi nel numeratore del Turnover KPI i ricavi ottenuti da prodotti e servizi associati ad attività economiche adattate ai cambiamenti climatici.

2 Per l'attività è richiesto di effettuare esclusivamente una analisi di ammissibilità ai sensi dell'Atto Ambiente.

Valori %

	Quota di fatturato/Fatturato totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM - mitigazione cambiamenti climatici	59,1%	71,0%
CCA- adattamento cambiamenti climatici	0,0%	0,0%
CE - economia circolare	0,0%	0,2%
Totale	59,1%	71,1%

OpEx KPI ¹	Anno 2023		Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH							Quota di fatturato allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
	Attività economiche	Codice	Fatturato	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici		Adattamento ai cambiamenti climatici			Mitigazione dei cambiamenti climatici		Adattamento ai cambiamenti climatici			Garanzie minime di salvaguardia				
					Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità							
€mln	%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	%	A	T			
A Attività ammissibili alla tassonomia																			
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili																			
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	10	0,2%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,17%	A	
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	852	14,6%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	15,30%		T
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	149	2,5%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	2,15%		
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	54	0,9%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	1,48%		T
6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	CCM 6.6	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
6.7 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	CCM 6.7	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
6.12 Riqualficazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri	CCM 6.12	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14/CCA 6.14	618	10,6%	Si	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	18,70%	A	
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15/CCA 6.15	408	7,0%	Si	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	6,67%		
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		T
7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	1	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%	A	
7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%	A	
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		2.091	35,8%	29,0%	6,8%					Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	44,5%	■	■
di cui abilitante		639	10,9%	10,9%	0%					Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	20,0%	A	■
di cui transizione		25	0,4%	0,4%	■	■	■	■	■	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	1,0%	■	T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	0	0,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■		■	■
3.4 Manutenzione strade e autostrade ²	CE 3.4	24	0,4%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	No	N/AM	■	■	■	■	■	■	■		■	■
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	120	2,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■		■	■
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	24	0,4%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■		■	■
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	70	1,2%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■		■	■
6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	CCM 6.6	0	0,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■		■	■
6.7 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	CCM 6.7	0	0,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■		■	■
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	36	0,6%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■		■	■

Attività economiche	Codice	Anno 2023		Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH					Quota di fatturato allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione		
		Fatturato	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare				Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia
		€mln	%																
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	5	0,1%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.12 Riqualficazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri	CCM 6.12	0	0,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	0	0,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	125	2,1%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	55	0,9%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2	10	0,2%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	0	0,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	0	0,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	0	0,0%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	30	0,5%	No	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		499	8,5%	8,1%					0,4%	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
A OpEx delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)		2.590	44,3%	37,1%	6,8%				0,4%	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

B Attività non ammissibili alla Tassonomia

Spese operative delle attività non ammissibili alla Tassonomia	3.251	55,7%
Totale	5.841	100%

1 Il KPI relativo ai costi operativi è stato determinato come rapporto tra i "costi operativi ex Reg. 852", come di seguito specificato, riconducibili alle attività allineate, e il totale dei "costi operativi ex Reg. 852" di bilancio consolidato (numericamente un di cui della voce di bilancio consolidato Totale Costi operativi). Le spese operative da prendere a riferimento per la definizione dell'OpEx KPI sono state dapprima individuate dal Regolamento delegato e, successivamente, meglio definite dai chiarimenti forniti dalla stessa Commissione UE. Conseguentemente, nell'ambito del Gruppo FS, le nature di costo prevalentemente considerate hanno riguardato i costi diretti non capitalizzati legati a processi di manutenzione e riparazione, locazioni di breve termine, ristrutturazioni di edifici. L'allocatione dei costi operativi alle diverse attività del numeratore del KPI è stata eseguita associando, in maniera diretta quando possibile o per mezzo di driver, ogni posta figurativa dei costi ad una sola o più attività della Tassonomia, evitando doppi conteggi.

2 Per l'attività è richiesto di effettuare esclusivamente una analisi di ammissibilità ai sensi dell'Atto Ambiente.

Valori %

	Quota di OpEx/OpEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM - mitigazione cambiamenti climatici	29,0%	37,1%
CCA- adattamento cambiamenti climatici	6,8%	6,8%
CE - economia circolare	0,0%	0,4%
Totale	35,8%	44,3%

Attività economiche	Codice	Anno 2023		Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH				Quota di CapEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	Quota finanziata con obbligazioni o titoli di debito (%)						
		CapEx	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici		Adattamento ai cambiamenti climatici		Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Mitigazione dei cambiamenti climatici						Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia
		€mln	%	Si	No	Si	No					Si	No										
A Attività ammissibili alla tassonomia																							
A.1 Attività ammissibili ed ecosostenibili																							
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%	A		0,0%		
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1/ CCA 6.1	1.672	13,3%	Si	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	17,74%		T	96,9%		
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	83	0,7%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	1,24%			0,0%		
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	46	0,4%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,40%		T	0,0%		
6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	CCM 6.6	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
6.7 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	CCM 6.7	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
6.12 Riqualificazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri	CCM 6.12	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14/CCA 6.14	8.873	70,5%	Si	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	64,75%	A		0,9%		
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		T	0,0%		
7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	2	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,04%	A		0,0%		
7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%	A		0,0%		
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	0	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%			0,0%		
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		10.676	84,8%	82,3%	2,5%	■	■	■	■	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	84,2%	■	■	16,0%		
di cui abilitante		8.599	68,3%	68,3%	0%	■	■	■	■	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	62,0%	A	■			
di cui transizione		190	1,5%	1,5%		■	■	■	■	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,7%	■	T			
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																							
3.3 Fabbricazione di tecnologie a basse emissioni di carbonio per i trasporti	CCM 3.3	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■			
3.4 Manutenzione strade e autostrade ²	CE 3.4	0	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	No	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■			
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	67	0,5%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	2,81%	■	■			
6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■			
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	21	0,2%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	0,14%	■	■			
6.6 Servizi di trasporto di merci su strada	CCM 6.6	1	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■			
6.7 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	CCM 6.7	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■			
6.10 Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10	27	0,2%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	■	0,02%	■	■			

Attività economiche	Codice	Anno 2023		Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH					Quota di CapEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, anno n-1	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	Quota finanziata con obbligazioni o titoli di debito (%)		
		CapEx	Quota	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare					Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia
		€mln	%																	
6.11 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	CCM 6.11	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■	
6.12 Riqualficazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri	CCM 6.12	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	1.061	8,4%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	9,09%	■	■	
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2	5	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,11%	■	■	
7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,01%	■	■	
7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	0	0,0%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,00%	■	■	
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	44	0,4%	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	■	■	■	■	■	■	■	0,02%	■	■	
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		1.228	9,7%	9,7%				0,0%		■	■	■	■	■	■	■	12,2%	■	■	
A CapEx attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)		11.903	94,5%	92,0%	2,5%			0,0%		■	■	■	■	■	■	■	96,4%	■	■	
B Attività non ammissibili alla Tassonomia																				
CapEx delle attività non ammissibili alla Tassonomia		687	5,5%																	
Totale		12.590	100%																	

1 Il KPI relativo alle spese in conto capitale è stato determinato come rapporto tra le "spese in conto capitale ex Reg. 852", come di seguito specificato, riconducibili alle attività allineate, e il totale incrementi delle "spese in conto capitale ex Reg. 852" di bilancio consolidato. Le "spese in conto capitale ex Reg. 852" da prendere a riferimento per la definizione del KPI CapEx sono state individuate dal Regolamento delegato, e riguardano gli incrementi lordi registrati nell'anno dagli attivi materiali e immateriali considerati prima dell'ammortamento, delle svalutazioni e di qualsiasi rivalutazione, compresi quelli derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore. Le spese in conto capitale oggetto di rilevazione ai fini del CapEx KPI, sono i costi contabilizzati sulla base di: IAS 16 "Immobili, impianti e macchinari"; IAS 38 "Attività immateriali"; IAS 40 "Investimenti immobiliari" per il modello del fair value (non applicabile al Gruppo FS); IAS 40 "Investimenti immobiliari" per il modello del costo; IAS 41 "Agricoltura" (non applicabile al Gruppo FS); IFRS 16 "Leasing". Il denominatore comprende anche gli incrementi derivanti da aggregazioni aziendali che, per il Gruppo FS, sono risultati pari a 0 nell'esercizio in esame. L'allocazione delle spese in conto capitale alle diverse attività del numeratore del KPI è stata eseguita associando, in maniera diretta quando possibile o per mezzo di driver, ogni posta figurativa delle spese in questione ad una sola o più attività della Tassonomia, evitando doppi conteggi.

2 Per l'attività è richiesto di effettuare esclusivamente una analisi di ammissibilità ai sensi dell'Atto Ambiente.

Valori %

	Quota di CapEx/CapEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM - mitigazione cambiamenti climatici	82,3%	92,0%
CCA - adattamento cambiamenti climatici	2,5%	2,5%
CE - economia circolare	0,0%	0,0%
Totale	84,8%	94,5%

DNF FATTORI DI RISCHIO

Framework e Governance di Risk Management

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

La struttura organizzativa Risk Management di FS, collocata in ambito 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 ed 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 Polo di riferimento. 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;
- 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 *control self risk assessment* focalizzata sui rischi operativi e di business ed una dedicata alla individuazione di *top risk & opportunities* sugli obiettivi strategici del Piano Industriale, con il coordinamento metodologico di Holding.

Catalogo dei Rischi

Per lo svolgimento delle attività di risk management il Gruppo FS adotta la seguente tassonomia articolata su 4 macrocategorie (Strategici, Operativi, Compliance, ESG) che raggruppano specifiche tipologie di rischio:

RISCHI STRATEGICI	
	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



RISCHI OPERATIVI



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 ed alla gestione dei sistemi IT, anche in relazione ad 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



RISCHI COMPLIANCE



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



RISCHI ESG



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 ad ogni effetto nella piena ed esclusiva sfera di autonomia decisionale, gestionale ed operativa delle singole società del Gruppo e dei soggetti preposti ai sensi delle normative e disposizioni vigenti. Per l'approfondimento su tali tematiche si rinvia ai paragrafi dedicati.

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) 	
Finanziario⁷⁰		
<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

70. 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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/contrattenti 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 Organizzazione⁷¹		
<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 	<ul style="list-style-type: none"> Maggiore attrattività del Gruppo sul mercato del lavoro

71. La disamina dei rischi e delle conseguenti azioni è integrata dalla più ampia informativa fornita nel capitolo Capitale Umano della presente Relazione sulla Gestione.

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 soccombente | |
|--|--|--|

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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | |
|---|--|--|



DNF SICUREZZA NEL VIAGGIO

Creare le condizioni tecnologiche, organizzative e informative per azzerare il rischio di incidenti e pericoli all'incolumità dei passeggeri, determinati dal viaggio in sé e dal mezzo utilizzato, costituisce per il Gruppo FS una priorità e un fattore strategico. A tal fine sono perseguiti i più elevati standard di sicurezza, attraverso le tecnologie per la circolazione di treni, autobus e auto, la manutenzione dell'infrastruttura, ferroviaria e stradale e la protezione in stazione e a bordo treno e autobus.

La tecnologia adottata da RFI e Trenitalia è tra le più evolute al mondo, ponendo il Gruppo FS ai vertici nelle statistiche internazionali in questo ambito.

In tema di sicurezza della circolazione dei treni, gli apparati e i sistemi impiegati sulla rete ferroviaria 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), assicurando:

- la gestione della circolazione in stazione, nei bivi e nelle altre località di servizio, consentendo di operare in sicurezza su scambi, segnali, ecc., in relazione ai binari assegnati a ciascun treno;
- il distanziamento dei treni, permettendo di mantenere sempre la distanza di sicurezza tra un treno e l'altro sulle linee;
- la protezione della marcia dei treni;
- la supervisione e il telecomando della circolazione;
- la protezione della circolazione nei punti di intersezione con la rete stradale (Passaggi a livello);
- l'acquisizione e il trasferimento delle informazioni di terra e di bordo.

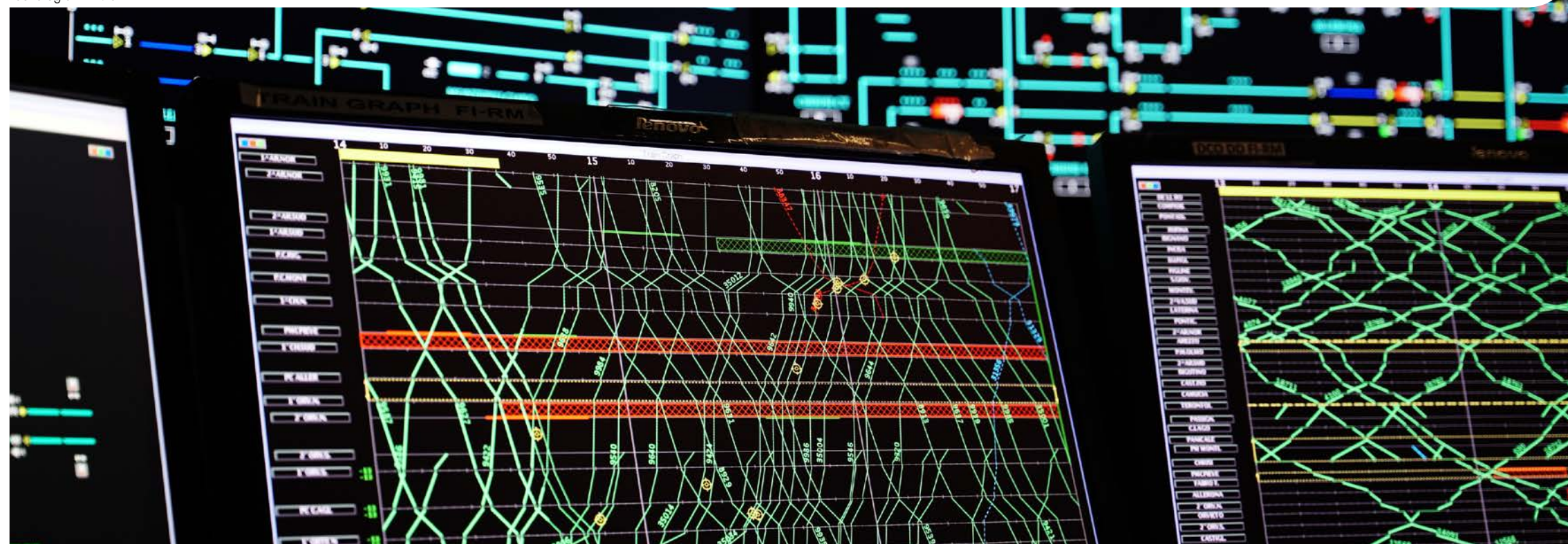
In particolare, le ferrovie italiane hanno adottato, tra le prime in Europa, l'European Rail Traffic Management System/ European Train Control System (ERTMS/ETCS) di livello 2 sulle nuove linee della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità. Il sistema - basato su standard europeo - permette ai treni dei diversi paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate, ed è capace di garantire la circolazione in sicurezza dei treni con l'adozione di funzionalità e tecnologie all'avanguardia, che rappresentano tra le più significative innovazioni introdotte nel sistema di segnalamento ferroviario. Anche grazie alle risorse rese disponibili dal PNRR, nel corso del 2023, RFI ha accelerato il programma di implementazione di questa tecnologia, portando i km di linea attrezzati con l'ERTMS da 878 a 1.177 km.

L'accesso di un'impresa ferroviaria all'infrastruttura ferro-

viaria per effettuare servizi di trasporto merci, passeggeri o garantire la sola trazione, è consentito se essa è titolare di un Certificato di Sicurezza Unico, che fornisce la prova che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Nel corso del 2023 Trenitalia ha confermato il proprio impegno in tema di sicurezza dell'esercizio, ottenendo dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, European Railway Agency) un aggiornamento del Certificato di Sicurezza Unico, con estensione dell'area di esercizio sulla rete del Gestore Infrastruttura FSE, rete "interoperabile" con RFI, con riferimento alla parte non ancora compresa nel precedente Certificato.

L'esercizio in sicurezza della rete stradale rappresenta un obiettivo primario anche per Anas, che ha attivato un programma sperimentale denominato SHM (Structural Health Monitoring) per il monitoraggio strutturale di alcune sue opere d'arte (ponti e viadotti), tramite sensoristica. Nel corso del 2023, anche grazie all'accesso al Fondo Complementare connesso al PNRR, è proseguita l'attività di installazione di sensori, volti a fornire in ogni momento di vita della struttura una diagnosi del suo stato di salute e una stima del rischio associato all'eventuale processo di degrado individuato.

Tecnologia ERTMS



Nei Paesi dell'Unione Europea, l'incidentalità ferroviaria viene monitorata dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, European Railway Agency), ente regolatorio istituito con la Direttiva 2004/881 CE, finalizzata a realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziare il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza. Per il monitoraggio dell'incidentalità, l'ERA fa riferimento alle norme contenute nella Direttiva 2004/49 CE e nella successiva Direttiva 2014/88 UE. In Italia l'organismo che ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e svolge i compiti previsti dalla Direttiva 2004/49 CE è l'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali).

Il quadro dell'incidentalità ferroviaria sull'infrastruttura nazionale gestita da RFI si basa su un'analisi preliminare con dati non ancora consolidati. Nel corso del 2023 si sono registrati 104 incidenti nel complesso, il cui dettaglio è il seguente:

- 5 collisioni di treni, contro 6 del 2022;
- 2 deragliamenti, come nel 2022;
- 5 investimenti ai passaggi a livello, inclusi gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro i 13 dell'anno precedente;

- 84 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento, contro i 69 dell'anno precedente. In questa tipologia di incidenti rientrano le cadute di persone da veicoli ferroviari in movimento (sia passeggeri che personale ferroviario) e gli investimenti di persone (sia estranei che personale ferroviario);
- 7 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri"; nel 2022 furono 6;
- 1 incidente dovuto a incendi al materiale rotabile con conseguenze, come nel 2022.

In merito all'incidente avvenuto in località Brandizzo nel 2023, e le relative conseguenze alle persone coinvolte, si rimanda al capitolo "Altre informazioni".

Nel corso del 2023 si è verificato un incremento nel numero complessivo di incidenti significativi rispetto al 2022, dovuto agli incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento (+15), che tuttavia comprendono, al momento, anche i possibili suicidi/tentati suicidi non ancora definiti come tali dall'Autorità competente. Questa tipologia è stata la causa dell'81% degli incidenti nel complesso.

DNF ALTRE INFORMAZIONI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e delle procedure aperte dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie di maggior rilievo, che nel corso dell'anno hanno subito evoluzioni significative, nonché i procedimenti di nuova comunicazione. Per i procedimenti succedutisi nel tempo, si rinvia alle precedenti relazioni finanziarie annuali.

A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società, inclusa FS SpA, o il Gruppo, siano esposte a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza diverse da quelle indicate nell'apposita Nota 44 "Passività ed attività potenziali" al bilancio consolidato.

Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri, è riportato nelle Note al bilancio, cui si rinvia.

Procedimenti penali ex D.Lgs. 231/01

Anas: Procedimento penale n. 3518/2009 RGNR.

Il procedimento riguarda la società Anas. A seguito di infortunio mortale avvenuto nell'ambito della realizzazione della Galleria "S. Angelo", presso il cantiere dei Lavori di ammodernamento dell'Aut. A2 del Mediterraneo al Km 47+800, un dipendente della ditta esecutrice subisce in data 18 marzo 2009 gravi lesioni a cui sopraggiunge decesso presso l'ospedale di Salerno in data 20 aprile 2009, Anas risulta imputata ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. B) e 25 septies comma 2 D.Lgs. 231/01 commesso in relazione al reato di cui all'art. 589 comma 2 c.p.. All'udienza del 6 giugno 2023, il PM ha avanzato richiesta di assoluzione in relazione alle posizioni dei dipendenti Anas, nonché di Anas medesima quale imputata ai sensi del D.Lgs. 231/01. Il Tribunale di Salerno, all'esito dell'udienza del 27 febbraio 2024, ha emesso sentenza di assoluzione per tutti gli imputati e per la società.

RFI: Procedimento penale n. 1430/2014 RGNR.

Incardinato dalla Procura della Repubblica del Tribunale di Gela a seguito dell'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI da parte di un treno regionale proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta, occorso nel 2014. Il Giudizio di Appello avanti la Corte di

Appello di Caltanissetta, si è definito con sentenza il 10 maggio 2023 confermando l'assoluzione della società e dei dirigenti e dipendenti prosciolti nel primo grado di giudizio nonché la condanna del Dirigente Centrale Operativo; è stata poi emessa invece emissione di sentenza assolutoria anche per il capo tronco, che era stato condannato in primo grado. Non risultano impugnazioni; pertanto, la sentenza è da intendersi definitiva.

RFI: Procedimento penale n. 4309/2023 RGNR.

In data mercoledì 30 agosto 2023, 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 incaricato il procedimento penale a carico di 4 persone giuridiche e 11 persone fisiche. Sono iscritte nel registro degli indagati le società RFI SpA, SiGiFer Srl (subappaltatore), CLF SpA e UNIFERR Srl (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 con ruolo di titolare dell'interruzione e il capo cantiere della SiGiFer Srl. 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 Srl, CLF SpA e UNIFERR Srl. Il procedimento penale pende in fase di indagini preliminari.

Altri procedimenti penali rilevanti

FS/RFI/Trenitalia/MIL: Procedimento penale n. 6305/2009 RGNR.

In relazione al procedimento penale aperto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, relativo all'incidente occorso in Viareggio nel 2009, in data 15 gennaio 2024 si è concluso - innanzi la Terza Sezione Penale della Corte di Cassazione - il secondo giudizio di legittimità, instaurato a seguito dei ricorsi presentati dalle difese delle persone fisiche e delle società responsabili civili ancora coinvolti nel processo, avverso la sentenza emessa dalla Corte di Appello di

Firenze, quale giudice del rinvio, all'udienza depositata il 20 settembre 2022. La Suprema Corte ha emesso il dispositivo di sentenza, confermando sostanzialmente le responsabilità penali e civili già dichiarate nel corso del processo. In dettaglio: (i) in parziale accoglimento dei ricorsi, è stata annullata la sentenza emessa dalla Corte di Appello di Firenze in sede di rinvio, limitatamente all'entità della riduzione di pena per le circostanze attenuanti generiche nei confronti di quasi tutti gli imputati, tra cui - per quanto di interesse del Gruppo - gli ex AD di FS, di RFI e di Cargo Chemical (oggi MIL) e gli altri 9 imputati riferibili alle società esterne al Gruppo, con rinvio per nuovo giudizio sul punto ad altra sezione della Corte di Appello di Firenze e rigettando nel resto i ricorsi; (ii) è stato invece integralmente rigettato il ricorso dell'AD pro tempore di Trenitalia, per il quale è divenuta pertanto definitiva la condanna alla pena di 4 anni, 2 mesi e 20 giorni di reclusione, già in corso di esecuzione; (iii) parimenti sono stati rigettati i ricorsi delle società responsabili civili; (iv) il Collegio ha condannato i ricorrenti imputati e i responsabili civili, in solido tra loro, alla refusione delle spese di giudizio in favore delle parti civili costituite ed ha infine rigettato anche il ricorso della parte civile Medicina Democratica.

FSE: Procedimento penale n. 4153/2016 RGNR.

Il procedimento è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari nei confronti dell'ex Amministratore Unico della FSE Srl e di altri soggetti. I fatti contestati attengono a vari episodi di bancarotta fraudolenta documentale, societaria e patrimoniale che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla successiva procedura concordataria di FSE. Nell'ambito del procedimento penale sono state individuate dalla Procura come parti offese anche FSE Srl e FS SpA che si sono costituite parti civili. Il Tribunale di Bari, all'esito dell'udienza del 01 marzo 2024, ha condannato l'ex Amministratore Unico della società a dieci anni di reclusione, oltre alle pene accessorie, nonché ad una provvisoria immediatamente esecutiva di 1 milione di euro a favore di FSE. Sono stati altresì condannati altri 4 imputati (due ex Dirigenti di FSE e due soggetti esterni alla società) a pene della reclusione che vanno dai 2 anni ai 4 anni e 6 mesi, oltre alle pene accessorie. Il Tribunale ha inoltre ordinato la confisca di tutte le somme in sequestro nei

confronti dei soggetti condannati e delle società riconducibili ad uno di essi. Tutti i predetti imputati sono stati condannati in solido al risarcimento dei danni in favore delle parti civili costituite: FSE Srl, MIT e Regione Puglia, da liquidarsi in separata sede, al pagamento delle spese processuali nonché al pagamento delle spese di costituzione e difesa sostenute dalle parti civili, incluse FSE e FS. Sono stati invece assolti i restanti imputati, soggetti esterni alla società ai quali era stato contestato il concorso quali estranei nel reato di bancarotta patrimoniale distrattiva/dissipativa. Si evidenzia che nel corso dell'udienza preliminare due posizioni sono state stralciate dal procedimento principale n. 4153/2016 RGNR - Procura di Bari per un'ipotesi di nullità; il procedimento nei confronti dei suddetti imputati (n. 6463/2018 R.G.GIP), pertanto, è stato stralciato ed allo stato pende in fase dibattimentale.

FSE: Procedimento penale n. 8790/2016 RGNR.

Il procedimento penale della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce è stato iscritto per i reati di omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) e lesioni personali stradali (art. 590 bis c.p.) nei confronti di un dipendente di FSE Srl per il sinistro occorso nel 2016 mentre si trovava alla guida dell'autobus di linea della società. La società è stata citata, unitamente alla compagnia di assicurazione, quale responsabile civile nel procedimento in questione. In data 5 giugno 2019 il Giudice ha assolto l'imputato e conseguentemente ha escluso ogni responsabilità di FSE perché il fatto non costituisce reato. In data 4 ottobre 2023 la Corte di Appello di Lecce ha confermato la sentenza di assoluzione di primo grado, rigettando l'appello della parte civile e condannandolo alla rifusione delle spese del grado di giudizio. Avverso la sentenza della Corte di Appello la parte civile ha proposto Ricorso per Cassazione.

RFI: Procedimento penale n. 524/2020 RGNR.

Iscritto presso la Procura della Repubblica di Lodi in relazione allo svio del treno AV 9595 avvenuto in Livraga il 6 febbraio 2020, a seguito del quale hanno perso la vita i due macchinisti: il 3 luglio 2023 è stata celebrata contestualmente l'udienza del rito abbreviato e l'udienza preliminare. In relazione alla posizione di tre dipendenti di RFI imputati, che avevano chiesto di essere giudicati nell'ambito del rito abbreviato, il GUP (i) ha emesso, per

i due operai della manutenzione, sentenza di condanna alla pena di anni 3 di reclusione per i reati di disastro ferroviario colposo e omicidio colposo; (ii) ha assolto il Capo Unità Manutentiva; (iii) ha dichiarato non doversi procedere nei confronti di tutti e tre gli imputati per il reato di lesioni personali colpose per difetto di querela. In ordine invece al rito ordinario, in esito all'udienza preliminare, il GUP ha proscioltto tutti gli imputati in ordine al reato di lesioni personali colpose per difetto di querela, ha disposto per l'ex AD pro tempore (oltre che per diverse posizioni apicali di Alstom) il non luogo a procedere per i reati di disastro ferroviario colposo e omicidio colposo, mentre per l'allora Direttore di Produzione e altri quattro dipendenti di Alstom ha disposto il rinvio a giudizio. Pende attualmente il dibattimento.

HELLENIC TRAIN: Procedimento penale incidente Tempi.

Nella notte del 28 febbraio 2023 si è verificato un incidente ferroviario tra un treno passeggeri (noleggiato da Hellenic Train e di proprietà della società pubblica Gaiaose) e un treno merci all'altezza della città di Tempi, nella Grecia centrale, sulla tratta fra Atene e Salonicco. Sono 57 le persone che hanno perso la vita e 164 quelle rimaste ferite. Al momento dell'incidente a bordo del treno passeggeri viaggiavano 351 persone, di cui 342 passeggeri, 7 dipendenti di Hellenic Train e 2 dipendenti dell'azienda che gestisce la carrozza ristorante, mentre sul treno merci si trovavano 2 membri dello staff. Sono attualmente in corso gli accertamenti delle autorità competenti nella fase delle indagini. L'Amministratore delegato ed il Direttore tecnico di Hellenic Train hanno ricevuto dal Procuratore di Larissa, competente per il procedimento penale relativo all'incidente, formale contestazione dei reati di omicidio colposo e di lesioni personali colpose (nella forma grave e lieve) per la presunta mancata attivazione del sistema di comunicazione GSMR a bordo treno, benché il relativo sistema non fosse stato omologato dall'autorità competente (RAS) ed il gestore della rete (OSE) non avesse emesso la documentazione normativa necessaria per l'utilizzo dei dispositivi.

Procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie FS/FSE: Ricorso inerente il trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl.

Pende giudizio di appello per la riforma della sentenza n. 6417/2017 con la quale il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP ai fini dell'annullamento del decreto del MIT n. 248/2016 con il quale è stato individuato in FS SpA il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta in allora dal Ministero dei Trasporti, confermandone pertanto la legittimità. Il giudizio pende dinnanzi al Consiglio di Stato, all'esito di un rinvio alla Corte di Giustizia dell'Unione europea, in materia di

aiuti di Stato, per la valutazione delle misure di stanziamento della somma di 70 milioni di euro a favore di FSE e del trasferimento della partecipazione in FSE dal MIT a FS senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo. Nell'ambito del giudizio di appello è stata disposta una verifica e sono state depositate note tecniche delle parti nonché memorie difensive e in replica. In data 29 novembre 2023, FS e FSE hanno depositato un'istanza di rinvio (a cui ha aderito anche il MIT) in cui si è dato atto che il 24 novembre 2023 la Commissione Europea aveva adottato una decisione su una casistica affine all'oggetto del giudizio, concludendo per l'assenza di aiuti di Stato. Il Consiglio di Stato si è riservato di decidere sull'istanza di rinvio o, in caso di rigetto, sul merito della causa. Nelle more dell'evoluzione del contenzioso, la Società, essendosi verificate tutte le condizioni previste dal Decreto, si è attivata richiedendo periodicamente al Ministero l'erogazione delle somme stanziata dalla L. 208/2015, ma il Dicastero non ha mai provveduto all'erogazione di tali somme ritenendo opportuno attendere la definizione del contenzioso. Tuttavia, al fine di garantire la continuità aziendale e nelle more dell'erogazione dello stanziamento da parte del MIT, si è fatto ricorso ad un finanziamento di pari importo concesso dal socio FS in data 19 dicembre 2018 (c.d. "Finanziamento Ponte") con vincolo di destinazione esclusivo alle passività e alle esigenze del comparto infrastruttura.

RFI/Trenitalia/MIR: Sconto K2.

Il contenzioso si riferisce all'applicazione del c.d. "Sconto K2" – introdotto dal D.M. del 22 marzo 2000 n. 44/T e consistente in una temporanea riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria a fronte dell'assenza delle condizioni per ammettere la condotta dei convogli "ad agente unico" – di cui il MIT aveva disposto l'inapplicabilità in assenza di contributi da parte dello Stato nel D.M. 92/T dell'11 luglio 2007. A fronte del giudizio instaurato da alcune imprese ferroviarie, il Consiglio di Stato si è definitivamente pronunciato sull'annullamento del DM 92/T con sentenza n. 1110/2013. Trenitalia ha instaurato giudizio civile innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI il pagamento delle somme dovute a titolo di "Sconto K2", a fronte dell'annullamento del suddetto DM n. 92/T dell'11 luglio 2007. Mercitalia Rail è intervenuta volontariamente nel giudizio. In data 1° marzo 2023, il Tribunale di Roma, con sentenza n. 3460/2023, ha condannato RFI al pagamento di 144,5 milioni di euro, oltre interessi, in favore di Trenitalia, e 91,3 milioni di euro oltre interessi, in favore di Mercitalia Rail e respinto la domanda di manleva proposta da RFI nei confronti del MIT e MEF. Avverso la citata sentenza del Tribunale di Roma, in data 28 luglio 2023, RFI ha proposto appello con contestuale istanza di sospensione della

medesima. Si sono costituite Trenitalia e Mercitalia Rail nonché MIT e MEF. Con ordinanza depositata in data 22 febbraio 2024 la Corte di Appello ha accolto l'istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva della sentenza di primo grado presentata da RFI.

RFI: Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 70/2014.

Con sentenza n. 157/2021 il TAR Piemonte ha rigettato il ricorso promosso da RFI avverso la Delibera ART n. 33/2016 di chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 64/2015, relativo all'inottemperanze a talune prescrizioni della Delibera n. 70/2014 (in particolare sulla rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce da parte delle imprese ferroviarie). In data 17 maggio 2021, RFI ha promosso appello al Consiglio di Stato avverso la sopra citata sentenza. Con sentenza n. 1562/2024, pubblicata il 16 febbraio 2024, il Consiglio di Stato ha respinto l'appello promosso da RFI, confermando la complessiva sanzione di 30 mila euro irrogata da ART con la Delibera n. 33/2016, ritenendo infondate le censure di RFI. Risulta definito anche il giudizio di appello promosso da Italo-NTV contro la sentenza del TAR n. 1239/2017 che ha rigettato il suo originario ricorso avverso la Delibera ART n. 70/2014, con provvedimento di estinzione del Consiglio di Stato del 24 luglio 2023, a fronte della rinuncia, per carenza di interesse alla prosecuzione da parte di Italo-NTV.

RFI/Trenitalia: Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 43/2019.

L'ART, con la Delibera n. 43/2019, ha concluso il procedimento avviato con Delibera n. 138/2017 relativo all'ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte n. 1097 e 1098/2017 concernenti la revisione del sistema tariffario di RFI. Detta Delibera n. 43/2019 è stata impugnata innanzi al TAR Piemonte da un gruppo di imprese ferroviarie del settore merci nonché da Trenitalia. Per quanto riguarda il ricorso promosso dalle IF Merci, lo stesso è stato rigettato dal TAR Piemonte, con sentenza n. 979/2023, all'esito della verifica che ha confermato il corretto operato di RFI, mentre il ricorso promosso da Trenitalia era stato già rigettato dallo stesso TAR Piemonte con sentenza n. 1136/2021, perché ritenuto infondato. In data 4 marzo 2022 Trenitalia ha impugnato la citata sentenza innanzi al Consiglio di Stato; il ricorso è stato respinto a seguito dell'udienza tenutasi l'8 febbraio 2024. La sentenza ha confermato la legittimità delle delibere impugnate sostenendo che le sentenze n. 1097-1098/2017 esplicano i loro effetti solo in favore delle parti del giudizio e che, pertanto, l'estensione dei conguagli per il periodo antecedente il 1° gennaio 2019 debba essere riconosciuta esclusivamente in favore delle imprese merci che hanno preso parte ai suddetti giudizi.

RFI: Ricorsi connessi alle Delibere ART n. 126 e 127/2023.

Con le Delibere ART n. 126 e n. 127 del 27 luglio 2023, l'Autorità ha concluso il procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 147/2022 per la violazione dell'art. 23, comma 3, del D.lgs. 112/2015 riguardante il Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2023. Nello specifico è stato contestato a RFI di aver stipulato accordi quadro aventi ad oggetto capacità superiore alla soglia dell'85% sul totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria prevista nella sopra citata disposizione del PIR. RFI ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte i suddetti provvedimenti; il giudizio è pendente.

RFI: Ricorsi vs ARERA e CSEA.

L'11 luglio 2022 RFI ha notificato ricorso al TAR Lombardia nei confronti di ARERA e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) al fine di impugnare la nota di ARERA dell'11 maggio 2022 in cui si afferma che il Regime Tariffario Speciale, di cui è titolare RFI ai sensi del DPR n. 730/1963, sia limitato all'energia di trazione, ritenendo viceversa esclusa dal suddetto Regime l'energia c.d. "per usi diversi dalla trazione". Nel frattempo, CSEA in data 28 dicembre 2022, ha autonomamente compensato, sul pagamento della compensativa relativa all'energia di trazione, l'importo corrisposto a RFI per il periodo 2015-2019 a titolo di compensativa per usi diversi dalla trazione. RFI ha proceduto nel mese di febbraio 2023 a presentare un'istanza cautelare nel ricorso in essere nonché un ulteriore ricorso per motivi aggiunti nei confronti di CSEA e ARERA. Con sentenza n. 2874/2023, il TAR Lombardia ha rigettato le difese di RFI. RFI ha impugnato la sentenza avanti al Consiglio di Stato.

Trenitalia: Procedimento AGCM A551.

Con provvedimento del 19 luglio 2022, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato aveva avviato nei confronti di Trenitalia un procedimento per la presunta violazione dell'art. 102 TFUE in materia di abuso di posizione dominante per condotte afferenti la vendita dei servizi contribuiti (regionali e/o Intercity) in connessione con i servizi Frecce/AV. Nel corso del procedimento, Trenitalia ha proposto un set di impegni ai sensi dell'art. 14-ter della Legge n. 287/1990, volto a rimuovere le preoccupazioni concorrenziali manifestate in fase di avvio del procedimento. Con provvedimento n. 30610 del 18 aprile 2023, notificato in data 3 maggio 2023, l'Autorità ha deliberato l'accoglimento degli impegni proposti da Trenitalia e la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.

RFI/Trenitalia/MIL: Decisione della Commissione Europea 7891/2023 - caso SA 32179/2014.

Il 24 novembre 2023 la Commissione europea ha

adottato la decisione conclusiva della procedura di indagine formale avviata nel 2014, in relazione ad alcune operazioni di trasferimento di immobili infragruppo (c.d. "asset allocation") realizzate tra il 2007 e il 2011 da RFI in favore di Trenitalia e FS Logistica (oggi MIL). In particolare, la Commissione ha ritenuto che tali trasferimenti non siano qualificabili come aiuti di Stato, in quanto conformi con la normativa e la prassi decisionale dell'Unione europea e non attributivi di alcun vantaggio selettivo alle predette imprese ex art. 107 TFUE. Il testo della decisione è in corso di pubblicazione.

Trenitalia: Decisione della Commissione Europea 8017/2023 - caso SA 32953/2014.

Il 24 novembre 2023 la Commissione europea ha adottato la decisione conclusiva della procedura di indagine formale avviata nel 2014, avente ad oggetto le compensazioni per obblighi di servizio pubblico nel settore merci riconosciute dall'Italia a Trenitalia nel periodo 2000-2014, in forza di tre contratti di servizio consecutivi. La Commissione europea ha stabilito la compatibilità delle suddette compensazioni con le norme in materia di aiuti di Stato, ad eccezione della compensazione concessa per alcuni servizi resi tra il 4 dicembre 2012 e il 31 dicembre 2014. È stato quantificato l'importo dell'aiuto incompatibile pari a circa 95 milioni di euro oltre interessi.

FSE: Ricorso vs affidamento del contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario.

Il 26 giugno 2023 è stato notificato a FSE e Regione Puglia il ricorso n. 753/2023 promosso da una società di trasporto ferroviario che ha adito il TAR Puglia per chiedere l'annullamento degli atti di affidamento diretto in favore di FSE del contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario, con durata prevista dal 1° luglio 2023 al 31 dicembre 2032. Con successivi motivi aggiunti, notificati il 28 luglio 2023, è stata impugnata altresì la D.G.R. n. 917 del 30 giugno 2023, con la quale la Regione Puglia ha accertato l'avveramento dell'ultima condizione che sospendeva l'efficacia dell'affidamento disposto nei confronti di FSE in base alle delibere n. 411/23 e n. 2182/20, già impuginate con il ricorso introduttivo, e approvato lo Schema di Contratto di servizio. In attesa della sentenza.

Treno regionale Rock



AZIONI PROPRIE DELLA HOLDING

Al 31 dicembre 2023 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2023, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate, avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali – ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo FS, è in atto una più razionale allocazione degli asset e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio core business, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando dette attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrative Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

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

Villa Patrizi, sede Gruppo FS



EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Il quadro macroeconomico è caratterizzato da una forte crescita dei consumi e dei servizi legati alla mobilità delle persone, nonostante la forte instabilità connessa all'evoluzione del conflitto in Ucraina e la crisi in Medio-Oriente che mostra ripercussioni sui transiti del trasporto marittimo logistico nel canale di Suez.

Le proiezioni dell'Area Euro prevedono nel 2024 un incremento del PIL dell'1,4% (2023 pari a 0,8%), con tasso di inflazione pari al 2,6% (2023 pari a 5,7%), mentre per l'Italia si prevede un incremento del PIL pari all'1,1% (2023 pari a +0,9%) e un tasso di inflazione del 2,4% (2023 pari a 6,5%). Le stime dei prossimi anni sulle proiezioni del PIL e dell'inflazione sembrano scongiurare uno scenario recessivo e prevedono il rientro dell'inflazione verso il target della BCE del 2%.

In tale contesto macroeconomico, il Gruppo FS ha registrato nel 2023 una ripresa totale della mobilità con picchi superiori al periodo pre-pandemico, con un'accelerazione nel recupero della domanda in tutti i segmenti di business del trasporto e, parallelamente, ha consolidato il ruolo

al centro dell'ecosistema della mobilità, con l'obiettivo di abilitare un sistema di infrastrutture resilienti, di mobilità sostenibile e di logistica integrata, anche in relazione agli impatti del Climate Change, creando così valore per il Sistema Paese.

In considerazione dei risultati raggiunti e del nuovo scenario trasportistico, è stato aggiornato il Piano Industriale decennale, che delinea il percorso finalizzato a rendere il Gruppo più efficace nell'intervenire sul sistema nazionale della mobilità per renderla sempre più sostenibile e integrata, favorendo un riequilibrio modale a favore della transizione green e la sostenibilità sociale, avendo come fattori abilitanti l'innovazione tecnologica e digitale e le persone, insieme a tutti gli stakeholder.

I valori economici previsionali del 2024 consolidano i risultati positivi del 2023 portando un incremento del fatturato trainato dai Poli di Business, tra i quali il Polo Passeggeri, che prevede una crescita dei volumi di domanda del mercato domestico in tutti i suoi segmenti di Business nonostante l'ingresso in Italia di competitor francesi e spagnoli, principalmente nel segmento del Business AV e Regionale, oltre alla crescente offerta di operatori di lunga percorrenza su gomma.

Dal punto di vista degli investimenti, il Gruppo FS, con il Polo Infrastrutture, conferma il trend positivo già registrato nel 2023, con una produzione incrementale a doppia cifra nel 2024. In tale ambito, il settore ferroviario ed in particolare il Gruppo FS è uno dei principali protagonisti nella definizione e nell'attuazione del PNRR, con riferimento, in particolare, agli investimenti previsti nella Missione 3 "Infra-

strutture per una mobilità sostenibile", destinati per l'80% a interventi di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale.

Con riferimento agli obiettivi e alla mission del Gruppo FS, il Polo Passeggeri prevede di sviluppare un'offerta integrata attraverso canali di vendita che porterà una maggiore possibilità di aumentare quote di mercato su bacini non serviti dal ferro, di favorire lo shift modale verso il trasporto collettivo raggiungendo livelli di sostenibilità lungo tutta la catena di fornitura e proporre un'offerta di servizi per un turismo di qualità, sostenibile e attento a riscoprire le ricchezze del territorio italiano; il Polo infrastrutture prevede un'evoluzione nell'arco di piano con gli obiettivi di accompagnare la filiera dei fornitori garantendo tempistiche e qualità degli investimenti e tralasciando gli obiettivi del PNRR e, al contempo, di sviluppare ed integrare le infrastrutture ferroviarie e stradali in ottica di trasformazione green, digitale e migliorandone l'affidabilità; il Polo Logistica prevede di consolidare ed espandersi lungo la catena del valore attraverso partnership con grandi player del mondo della logistica contigui nel mercato domestico ed europeo sviluppando un'offerta logistica integrata e sostenibile; il Polo Urbano ha l'obiettivo della rigenerazione urbana green, contribuendo alla decarbonizzazione e all'integrazione intermodale urbana per incentivare lo shift modale passeggeri. In ambito internazionale, il Gruppo FS punta ad essere un'azienda multidomestica aumentando la presenza, grazie alla crescente liberalizzazione, e a generare ulteriore valore nei Paesi in cui è già presente (Francia, Spagna, Germania, Grecia, Olanda e Regno Unito), configurandosi come operatore europeo di mobilità con avvio dei nuovi collegamenti cross border in Europa, perseguendo l'opportunità dei "big tickets" sviluppando il ruolo di leader tecnologico in extra-UE ed esportando know-how anche in nuove frontiere (dall'Europa dell'Est ai Balcani ed al Mediterraneo orientale).

Come obiettivo trasversale e prioritario, unitamente agli obiettivi dei Poli, il Gruppo FS si prefigge di aumentare il grado di autonomia energetica attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili, interventi di efficienza energetica, sviluppo di soluzioni innovative (es. energy storage, smart/microgrid, etc.), al fine di sostenere parte del fabbisogno energetico delle società del Gruppo, contribuendo così alla transizione ecologica.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA, che nel l'esercizio 2023 ha chiuso il bilancio in positivo, proseguirà il suo compito di direzione e coordinamento dei processi di Gruppo nell'ottica di supporto alla realizzazione della vision strategica.

DNF ALLEGATO: GRI CONTENT INDEX

Di seguito si riporta la tabella di raccordo tra gli aspetti materiali identificati, la tematica del GRI corrispondente e il relativo perimetro di rendicontazione. Per ciascun aspetto del GRI legato alle tematiche materiali identificate sono stati considerati i relativi impatti, attuali o potenziali, interni ed esterni al perimetro del Gruppo.

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 Rifiuti Compliance ambientale	GRI 301 GRI 303 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	Energia Emissioni	GRI 302 GRI 305 Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere* e alle attività di assessment dei fornitori e in accordo con le linee guida del GHG Protocol (si veda il riferimento "The Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard"), in base ai volumi delle fatture emesse nell'anno dai fornitori nei confronti delle società del Gruppo FS
Conduzione etica e responsabile del business Protezione dati e sicurezza informatica	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura Sistema Paese	Performance economiche Anticorruzione Comportamento anti-concorrenziale Imposte Pratiche per la sicurezza Privacy dei clienti Politica pubblica Compliance socio-economica	GRI 2 GRI 201 GRI 205 GRI 206 GRI 207 GRI 410 GRI 418 GRI 415
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 Supporto alle comunità e valorizzazione del territorio	Gruppo FS Italiane	Clienti Sistema Paese	Comunità locali Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	GRI 413 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	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER	
GRI 2: Informativa generale			
L'organizzazione e le sue pratiche di rendicontazione			
2-1	Dettagli dell'organizzazione	<ul style="list-style-type: none"> Gruppo in sintesi Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Performance economiche e finanziarie dei settori Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Note - Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato Allegati - Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo 	
2-2	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	<ul style="list-style-type: none"> Allegati - Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo 	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Il periodo di rendicontazione è il 2023. La periodicità di rendicontazione è annuale. Email: rapportostenibilita@fsitaliane.it Fax: 06 644102077	
2-4	Revisione delle informazioni	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie - Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica 	Gli eventuali re-statement e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.
2-5	Assurance esterna	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie - Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica 	
Attività e lavoratori			
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	<ul style="list-style-type: none"> Gruppo in sintesi Modello di business Performance economiche e finanziarie dei settori Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Impegno per uno sviluppo sostenibile <ul style="list-style-type: none"> - Capitale umano - Catena di fornitura sostenibile Allegati - Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo 	Nel 2023 non si sono registrate variazioni significative nell'organizzazione e nella catena di fornitura.
2-7	Dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile <ul style="list-style-type: none"> - Capitale umano 	Le attività significative del Gruppo sono svolte da lavoratori dipendenti. Nel 2023 non si sono registrate variazioni significative nella composizione dell'organico. 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, FS Technology, 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.
2-8	Lavoratori che sono non dipendenti		Nel 2023, il numero di lavoratori somministrati è pari al 244. Il perimetro ridotto per i dati del 2023 riguarda le seguenti società: Ferrovie dello Stato Italiane, Busitalia Sita Nord, Busitalia Rail Service Srl, Busitalia Veneto, Ferrovie del Sud Est e SA, Ferservizi, Fondazione FS, FS Park, FS Security, FS Technology, Infrarail, Italferr, Mercitalia Shunting & Terminal, RFI, Savit, Terminali Italia e Trenitalia.

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
Governance			
2-9	Struttura e composizione della governance	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	<p>Il Consiglio di Amministrazione di FS, nel periodo di riferimento (esercizio 2023), è composto da sette Amministratori: il Presidente (di sesso femminile), un Amministratore Delegato (di sesso maschile) munito di ampie deleghe gestionali e cinque amministratori non esecutivi e indipendenti (due dei quali di sesso femminile e tre di sesso maschile) secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione, sulla base delle dichiarazioni e informazioni rese dagli interessati e prendendo a riferimento - pur in assenza di qualsiasi obbligo formale - quanto previsto dal Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato da Borsa Italiana.</p> <p>Il numero complessivo degli altri incarichi sociali ricoperti dai membri del CdA di FS SpA in carica dal 26 maggio 2021, nel periodo di riferimento (fino al 31 dicembre 2022), all'interno del Gruppo è pari a zero. Il numero complessivo degli altri incarichi sociali e impegni di diversa natura ricoperti dai membri del CdA di FS SpA, nel periodo di riferimento, all'esterno del Gruppo è pari a 72, di cui 17 con natura di rapporto societario in società di capitali e i restanti principalmente riferiti a incarichi/impegni in altre entità quali, inter alia, università, enti accademici, associazioni rappresentative di categoria, enti non profit e enti territoriali.</p> <p>Non si riscontra la presenza di soci o gruppi di soci di minoranza.</p>
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	<ul style="list-style-type: none"> 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 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"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	
2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	
2-15	Conflitti di interesse		<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> <ul style="list-style-type: none"> - 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 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. - 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>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	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	
2-17	Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	<ul style="list-style-type: none"> Consiglio di Amministrazione di FS SpA 	
2-18	Valutazione delle performance del massimo organo di governo	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
2-19	Politiche retributive	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	
2-20	Processo per determinare la remunerazione	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	
2-21	Tasso della retribuzione totale annua		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. Non si registra un incremento dello stipendio dell'individuo più pagato rispetto all'anno precedente.
2-22	Dichiarazione di alta dirigenza	<ul style="list-style-type: none"> Lettera del Presidente Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche 	
2-23	Politiche e impegni	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Ulteriori informazioni di Governo societario Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche - Catena di fornitura sostenibile 	https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/governance/il-codice-etico-.html
2-24	Implementazione di politiche e impegni	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile 	
2-25	Processi per rimediare agli impatti negativi	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Fattori di rischio Sicurezza nel viaggio Attività di ricerca, sviluppo e innovazione Dialogo con gli stakeholder 	
2-26	Meccanismi per avere suggerimenti e consulenze su questioni etiche	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 	
2-27	Conformità a leggi e a regolamenti	<ul style="list-style-type: none"> Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) Altre informazioni Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	<p>Nel corso del 2023, le tipologie di contenzioso maggiormente rilevanti, a livello di potenziali oneri economici, per le principali società del Gruppo sono state quelle relative a:</p> <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"> Dialogo con gli stakeholder 	
Stakeholder engagement			
2-29	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	<ul style="list-style-type: none"> Dialogo con gli stakeholder 	
2-30	Accordi di contrattazione collettiva	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 3: Temi materiali		
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica
3-2	Elenco dei temi materiali	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica <p>Gli eventuali re-statement e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.</p>
3-3	Gestione dei temi materiali	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari – Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi Impegno per uno sviluppo sostenibile <ul style="list-style-type: none"> - Approccio, impegni e politiche - Sostenibilità ambientale - Esperienza del viaggio - Catena di fornitura sostenibile - Capitale umano - Impegno per la comunità <p>Nella valutazione e gestione dei rischi economici, ambientali e sociali il Gruppo adotta un approccio basato sul principio precauzionale.</p>
GRI 200: Economico		
GRI 201: Performance economiche		
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	<ul style="list-style-type: none"> Premessa – Conto economico consolidato Performance economiche e finanziarie del Gruppo
201-2	Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico	<ul style="list-style-type: none"> Fattori di rischio
GRI 203: Impatti economici indiretti		
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	<ul style="list-style-type: none"> Investimenti
203-2	Impatti economici indiretti significativi	<ul style="list-style-type: none"> Investimenti
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento		
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile
GRI 205: Anticorruzione		
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	<ul style="list-style-type: none"> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	<ul style="list-style-type: none"> Altre informazioni
GRI 206: Comportamento anticoncorrenziale		
206-1	Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	<ul style="list-style-type: none"> Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - 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>

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 300: Ambientale		
GRI 301: Materiali		
301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
301-2	Materiali utilizzati che provengono da riciclo	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 302: Energia		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 303: Acqua e scarichi idrici		
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
303-3	Prelievo idrico	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
303-4	Scarico di acqua	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 304: Biodiversità		
304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 305: Emissioni		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 306: Rifiuti		
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
306-3	Rifiuti prodotti	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori		
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 400: Sociale		
GRI 401: Occupazione		
401-1 Nuove assunzioni e turnover	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	<p>Per il calcolo del tasso di turnover è stata utilizzata la seguente formula: $[(\text{entrate} + \text{uscite}) / \text{consistenze medie}] * 100$.</p> <p>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. 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>
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"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	<p>FS SpA e le principali società* del Gruppo sono in possesso di Sistemi di Gestione certificati.</p> <p>*RFI, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Italferr, Busitalia Sita-Nord, Ferservizi, FSE. La società Anas sta lavorando all'ottenimento della certificazione.</p>
403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 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>
403-3 Servizi di medicina del lavoro	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	
403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	<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"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	<p>Nel corso dell'esercizio inoltre sono state erogate giornate uomo di formazione di materia di salute e sicurezza sul lavoro.</p> <p>I principali corsi hanno riguardato:</p> <ul style="list-style-type: none"> Salute e Sicurezza Lavoratori; Salute e Sicurezza Lavoro Dirigenti; Formazione antincendio Primo soccorso; Preposti, Addetti al Servizio di Prevenzione e Protezione; smart working; prevenzione e gestione delle aggressioni.
403-6 Promozione della salute dei lavoratori	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	<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 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 6154 iscritti provenienti da tutte le società del Gruppo.</p>

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
403-9 Infortuni sul lavoro	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 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. 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 404: Formazione e istruzione		
404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano 	<p>I dati relativi alla formazione annua effettuata sono espressi in giornate/uomo (pari a una media di 7,60 ore al giorno). Il perimetro di rendicontazione non riguarda tutte le società del Gruppo, per mancanza dei 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>
GRI 405: Diversità e pari opportunità		
405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA- Composizione e nomina 	<p>Il Gruppo è in linea con la normativa vigente con riferimento al tema delle categorie protette.</p> <p>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.</p>
GRI 406: Non discriminazione		
406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate		<p>Nel 2023 non è stato registrato alcun episodio di discriminazione.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano - Catena di fornitura sostenibile 	<p>Nel Gruppo FS Italiane non esistono rischi per la libertà di associazione e contrattazione collettiva. Il sistema di relazioni industriali del Gruppo FS Italiane prevede modalità e tempi dell'interlocuzione sindacale in un sistema articolato di informazione e contrattazione ai vari livelli, nazionale e territoriale, con i soggetti sindacali 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.</p>
GRI 408: Lavoro minorile		
408-1 Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile 	<p>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.</p>
GRI 409: Lavoro forzato		
409-1 Attività e fornitori con elevato rischio di casi di lavoro forzato o obbligato	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile 	<p>Tutti i contratti del Gruppo includono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività con significativo rischio di impiego di lavoratore forzato.</p>

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani		
412-3 Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani	<ul style="list-style-type: none"> Impegno per uno sviluppo sostenibile Catena di fornitura sostenibile 	<p>Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane effettua i propri acquisti in base alle Direttive Comunitarie, come recepite nel Codice degli Appalti, e al proprio "Regolamento per le Attività Negoziali delle società del Gruppo".</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; 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 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"> Impegno per uno sviluppo sostenibile Catena di fornitura sostenibile 	Si segnala che per tutti i contratti del Gruppo è prevista l'accettazione integrale del Codice Etico.
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"> Sicurezza nel viaggio Altre informazioni 	
416-2 Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	<ul style="list-style-type: none"> Altre informazioni 	<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.



RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO



Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

ai sensi dell'articolo 3, comma 10, DLgs 254/2016 e dell'articolo 5 regolamento Consob adottato con delibera n° 20267 del gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione di
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n° 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5, comma 1, lettera. g) del Regolamento CONSOB n° 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato (*limited assurance engagement*) della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" o il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta ex articolo 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della Relazione sulla gestione e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 10 aprile 2024 (di seguito "DNF"). L'esame da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea" della DNF del Gruppo, richieste dall'articolo 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards definiti dal GRI - Global Reporting Initiative (di seguito "GRI Standards") da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. 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.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (di seguito "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 la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised (*reasonable assurance engagement*) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
- 2 analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;



- 3 comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
- 4 comprensione dei seguenti aspetti:
- modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'articolo 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subito connessi ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lettera a);

- 5 comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione 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 della DNF.

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 nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, 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 circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.



Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

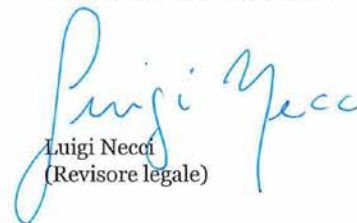
Le nostre conclusioni sopra riportate non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Classificazione delle attività del Gruppo in base alla tassonomia europea" della DNF del Gruppo richieste dall'articolo 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Altri aspetti

La DNF per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022, i cui dati sono presentati a fini comparativi, è stata sottoposta ad un esame limitato da parte di un altro revisore che, il 28 aprile 2023, ha espresso su tale DNF una conclusione senza rilievi.

Roma, 24 aprile 2024

PricewaterhouseCoopers SpA


Luigi Neco
(Revisore legale)



**BILANCIO CONSOLIDATO
GRUPPO FERROVIE
DELLO STATO ITALIANE
AL 31 DICEMBRE 2023**

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2023	2022
Ricavi e proventi		14.804	13.664
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8	14.261	13.169
Altri proventi	9	543	495
Costi operativi		(14.466)	(13.402)
Costo del personale	10	(5.284)	(4.723)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	11	(1.607)	(1.852)
Costi per servizi	12	(7.570)	(6.340)
Altri costi operativi	13	(265)	(239)
Costi per lavori interni capitalizzati	14	2.150	1.702
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	15	(1.890)	(1.950)
Risultato operativo		338	262
Proventi e oneri finanziari		(213)	(50)
Proventi finanziari	16	220	108
Oneri finanziari	17	(456)	(221)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	18	23	63
Risultato prima delle imposte		125	212
Imposte sul reddito	19	(25)	(10)
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			
Risultato del periodo delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali			
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		100	202
Risultato netto di Gruppo		137	204
Risultato netto di Terzi		(37)	(2)

Conto Economico complessivo Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2023	2022
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		100	202
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato			
Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	33	(6)	95
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto			1
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	33	4	4
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita):			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	33	(97)	188
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		(5)	26
Differenze di cambio	33	(1)	4
Totale altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio		(100)	291
Utile/(perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		-	493
<i>Totale conto economico complessivo attribuibile a:</i>			
Soci della controllante		37	495
Partecipazioni dei terzi		(37)	(2)

*I valori sono esposti al netto dell'effetto fiscale ove applicabile

Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2023	31.12.2022
Attività			
Attività non correnti			
Immobilii, impianti e macchinari	20	49.326	48.405
Investimenti immobiliari	22	1.399	1.403
Attività immateriali	23	1.798	1.833
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	25	1.217	833
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	26	235	1.479
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	27	628	1.546
Attività per imposte anticipate	24	98	88
Crediti commerciali	28	4	5
Altre attività	29	7.584	6.197
Totale		62.289	61.789
Attività correnti			
Rimanenze	30	2.487	2.282
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	26	3.314	2.042
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	27	693	226
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31	2.295	2.691
Crediti tributari	32	105	97
Crediti commerciali	28	2.797	3.092
Altre attività	29	5.735	4.080
Totale		17.426	14.510
Totale attività		79.715	76.299
Patrimonio Netto e passività			
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	33	39.204	39.204
Riserve	33	(166)	(71)
Utile/(Perdite) portati a nuovo	33	2.725	2.536
Utile/(Perdita) d'esercizio	33	137	204
Patrimonio Netto del Gruppo	33	41.900	41.873
Utile/(Perdita) di Terzi	34	(37)	(2)
Capitale e Riserve di Terzi	34	226	197
Interessenze di Terzi	34	189	195
Totale		42.089	42.068
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	35	10.732	9.159
Benefici ai dipendenti	36	683	756
Fondi rischi e oneri	37	1.937	2.130

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2023	31.12.2022
Passività			
Passività non correnti			
Acconti per opere da realizzare	38	1.220	1.362
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	39	903	1.410
Passività per imposte differite	24	151	187
Debiti commerciali	40	15	6
Altre passività	41	1.897	1.713
Totale		17.538	16.723
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	35	4.250	2.599
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	37	58	25
Acconti per opere da realizzare	38	577	482
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	39	580	201
Debiti per imposte sul reddito	42	26	11
Debiti commerciali	40	8.995	7.626
Altre passività	41	5.602	6.564
Totale		20.088	17.508
Totale passività		37.626	34.231
Totale Patrimonio Netto e passività		79.715	76.299

Scavi per la galleria del Brennero



Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato (Nota 33 e 34)

valori in milioni di euro

	Riserve					Totale Riserve	Utili/(perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti						
Saldo al 1 gennaio 2022	39.204	67	(7)	(1)	(422)	(363)	2.350	194	41.385	161	41.546
Utile/(Perdita) d'esercizio								204	204	(2)	202
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto			4	192	95	291			291		291
Utile/(Perdita) complessivo rilevato			4	192	95	291		204	495	(2)	493
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente							194	(194)			
Distribuzione dividendi										(2)	(2)
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										21	21
Variazione area di consolidamento				1		1	(10)		(9)	19	10
Altri movimenti							2		2	(2)	
Saldo al 31 dicembre 2022	39.204	67	(3)	192	(327)	(71)	2.536	204	41.873	195	42.068
Saldo al 1 gennaio 2023	39.204	67	(3)	192	(327)	(71)	2.536	204	41.873	195	42.068
Utile/(Perdita) d'esercizio								137	137	(37)	100
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto			(1)	(93)	(6)	(100)			(100)		(100)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato			(1)	(93)	(6)	(100)		137	37	(37)	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4				4	200	(204)			
Distribuzione dividendi							(5)		(5)	(4)	(9)
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										36	36
Variazione area di consolidamento							(1)		(1)		(1)
Altri movimenti							(4)		(4)	(1)	(5)
Saldo al 31 dicembre 2023	39.204	71	(4)	99	(333)	(167)	2.726	137	41.900	189	42.089

Rendiconto finanziario consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2023	2022
Utile/(perdita) di esercizio		100	202
Imposte sul reddito	19	25	10
Proventi/(Oneri finanziari)	16-17	236	113
Ammortamenti	15	1.744	1.655
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	18	(23)	(63)
Accantonamenti e svalutazioni	15-37	663	489
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione		(184)	(108)
Variazione delle rimanenze	30	(203)	(11)
Variazione dei crediti commerciali	28	300	(130)
Variazione dei debiti commerciali	40	1.360	1.113
Variazione delle altre passività	41	(732)	1.183
Variazione delle altre attività	29	(3.099)	(346)
Utilizzi fondi rischi e oneri	37	(689)	(605)
Pagamento benefici ai dipendenti	36	(131)	(225)
Proventi finanziari incassati/(oneri finanziari pagati)	16-17	(174)	(73)
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	19	(20)	(1)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		(827)	3.218
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	20	(12.197)	(7.580)
Investimenti immobiliari	22	(15)	(41)
Investimenti in Attività immateriali	23	(243)	(312)
Investimenti in partecipazioni	25	(655)	(429)
Investimenti al lordo dei contributi		(13.110)	(8.361)
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	20	9.922	5.952
Contributi-Partecipazioni	25	592	426
Contributi		10.514	6.379
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	20	222	141
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	22	3	7
Disinvestimenti in Attività immateriali	23	5	1
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	25	19	13
Disinvestimenti		250	162
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento		(2.346)	(1.820)

valori in milioni di euro

	Note	2023	2022
Canoni per leasing finanziario	21	(230)	(235)
Erogazione e (rimborso) di finanziamenti a medio\lungo termine	35	1.610	395
Erogazione e (rimborso) di finanziamenti a breve termine	35	1.600	(359)
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	26	(246)	(256)
Contributi c/impianti su finanziamenti	27	10	(105)
Variazione delle attività finanziarie	27	(2)	(297)
Variazione delle passività finanziarie	39	3	30
Dividendi	33-34	(9)	(3)
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da op. straord	33-34	28	6
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria		2.764	(824)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo		(409)	577
Disponibilità liquide a inizio periodo		2.685	2.108
Disponibilità liquide a fine periodo		2.276	2.685
di cui saldo del c/c intersocietario		19	6

Stazione di Torino Porta Susa



NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

1. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane SpA è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.

La Holding e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero, e gestiscono una estesa rete ferroviaria e stradale. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 5.

2. Criteri di redazione del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane ed è anche la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di euro. Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo FS Italiane, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particola-

re dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del fair value degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;

- rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo FS di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo FS gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità, è contenuta nella successiva nota relativa alla "Gestione dei rischi finanziari ed operativi".

Il Bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico; salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value.

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2022 ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai principi di nuova adozione. Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2023 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori del 31 dicembre 2022. Gli Amministratori, in data 10 aprile 2024, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 10 aprile 2024, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società PwC SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2023-2031.

3. Area di consolidamento

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei relativi criteri di consolidamento.

i) Società controllate

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili, sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.

Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al fair value e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a conto economico.

In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del patrimonio netto di spettanza del Gruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del patrimonio netto, senza transitare per il conto economico.

Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune ("Business combination under common control"), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS nel Gruppo FS, in assenza di tale disciplina, tali operazioni vengono rilevate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

I bilanci delle società controllate, di quelle sottopo-

ste a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti applicando, fin dal momento del loro ingresso nell'area di consolidamento, i principi contabili utilizzati dal Gruppo FS Italiane – o appositamente rettificati, laddove necessario, per uniformarli ad essi – e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità, sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (Purchase method). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (fair value) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte, sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento. Nel caso in cui il fair value delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale

differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

- Tutte le entità controllate sono incluse nell'area di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo. Le entità sono escluse dall'area di consolidamento dalla data nella quale il Gruppo perde il controllo. Sono altresì escluse dal consolidamento le società non operative. Si rimanda all'Allegato 4 per l'elenco delle società non consolidate.

ii) Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Gli accordi a controllo congiunto (joint arrangement) possono essere classificati come joint operation o joint venture, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una joint operation è un joint arrangement nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività e obbligazioni per le passività relative all'accordo. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una joint venture è un joint arrangement nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.

Le partecipazioni in joint venture e in collegate sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto e successivamente sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile delle partecipazioni in joint venture e in società collegate è allineato al patrimonio netto delle stesse, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi adottati dal Gruppo FS Italiane e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo FS Italiane delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa, quelli delle joint venture dalla data in cui decorrono i diritti sulle attività nette dell'accordo e fino alla data in cui tali diritti cessano; nel caso in cui, per effetto delle perdite, le società evidenzino un patrimonio netto negativo,

il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo FS Italiane, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le componenti di conto economico complessivo delle società valutate con il metodo del patrimonio netto sono rilevate nelle specifiche riserve di patrimonio netto;

- gli utili e le perdite non realizzati, generati su operazioni poste in essere tra la Capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto, sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo FS Italiane nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

La partecipazione in joint operation deve essere riflessa contabilmente mediante la rilevazione delle attività/passività e dei costi/ricavi connessi all'accordo sulla base dei diritti/obblighi spettanti, a prescindere dall'interessenza partecipativa detenuta.

Le società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, il cui consolidamento o la cui rilevazione nel Bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto non produce effetti significativi sulla situazione patrimoniale e finanziaria nonché sul risultato economico del Gruppo, sono escluse dall'area di consolidamento e sono rilevate al fair value, laddove disponibile, ovvero al costo al netto di eventuali riduzioni per perdite di valore.

4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie

Di seguito si riportano le variazioni nell'area di consolidamento e le operazioni straordinarie intervenute nel periodo.

In data 1° gennaio 2023 si sono perfezionate le operazioni di scissione parziale per l'allocazione dei rami "Security e Protezione Aziendale" di Trenitalia SpA ed RFI SpA in FS Security SpA rendendo, dunque, quest'ultima operativa e pertanto inclusa nell'area di consolidamento.

In data 2 febbraio 2023, l'Assemblea straordinaria di Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA ha deliberato un ulteriore aumento di capitale per l'importo massimo di 150 milioni di euro, da eseguirsi entro il 31 dicembre 2023, mediante emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione ai soci. RFI SpA ha effettuato nel corso del periodo versamenti in conto capitale per complessivi 142 milioni di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite la sua controllata

RFI SpA, risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari al 90,71%.

In data 12 aprile 2023 la società FS Italian Railways Thailand Ltd è stata liquidata.

In data 23 maggio 2023 la società Trenitalia SpA ha costituito FS Treni Turistici Italiani Srl. La società ha per oggetto sociale l'esercizio e la commercializzazione del servizio di trasporto ferroviario passeggeri diretto alla promozione turistica dei territori anche attraverso la gestione dei treni turistici e storici. La società ha iniziato la sua operatività nel mese di dicembre 2023 ed è pertanto inclusa nell'area di consolidamento a partire da tale data.

In data 23 giugno 2023, l'Assemblea di AIE SpA ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società e pertanto, a partire da tale data, la società è esclusa dall'area di consolidamento.

In data 23 agosto 2023, le società Autobus Sippel GmbH, NETINERA Immobilien GmbH e Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH sono state fuse per incorporazione nella controllante totalitaria Netinera Deutschland GmbH con efficacia retroattiva al 1° gennaio 2023.

In data 25 settembre 2023, TX Logistik AG ha acquistato una quota della Ziel Terminal GmbH di Duisburg, pari al 25,1% del capitale sociale, ad un prezzo di 3,5 milioni di euro.

In data 30 novembre 2023, è stato sottoscritto da parte di TX Logistik AG il closing relativo alla acquisizione della totalità del Gruppo Exploris Deutschland, ad un prezzo di acquisizione complessivo pari a 55 milioni di euro più un Earn Out, non ancora quantificato, vincolato al raggiungimento dei risultati del gruppo negli esercizi dal 2023 al 2025. Il gruppo, che opera nel settore della Logistica, è composto dalla holding Exploris Deutschland Holding GmbH e di 15 società controllate residenti in diversi paesi dell'Unione Europea (Germania, Polonia, Repubblica Ceca, Belgio, Olanda, Austria, Svizzera). L'acquisizione è stata effettuata allo scopo di rafforzare la presenza del Polo Logistica in Europa, mercato di riferimento del business, essendo sia l'attività che il perimetro geografico perfettamente complementare a quello del Polo.

Si evidenzia che in considerazione della difficoltà di avere i dati consuntivi del gruppo Exploris al 31 dicembre 2023, secondo le scadenze previste per la predisposizione della Relazione Finanziaria 2023 del Gruppo FS, la società Exploris Deutschland Holding GmbH e le sue controllate non sono state incluse nell'area di consolidamento. La partecipazione nella holding Exploris Deutschland Holding GmbH, detenuta dalla società TX Logistik AG, è iscritta nelle attività finanziarie, al costo di acquisizione.

In data 21 dicembre 2023, Mercitalia Shunting &

Terminal Srl ha acquisito il controllo della società Eurogateway S.r.l, e pertanto a partire da tale data la società, precedentemente consolidata con il metodo del Patrimonio netto, è inclusa nell'area di consolidamento con metodo integrale. Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto del controllo della società è stato pari a 2 milioni di euro, sostanzialmente pari al valore delle attività nette identificate.

Con riferimento alla società Stretto di Messina SpA (SdM nel seguito), nel corso dell'esercizio sono intervenuti diversi atti normativi che ne hanno modificato la dimensione operativa ed economica, per i quali si rimanda alle sezioni "Fatti dell'esercizio" ed "Evoluzione normativa" della Relazione sulla Gestione.

Si evidenzia in particolare che, nel corso del mese di ottobre 2023, SdM ha ricevuto la Relazione di stima del Perito nominato dal MEF. La perizia stima il valore economico di SdM con riferimento al 31.12.2022, data dell'ultimo bilancio redatto da SdM prima dell'intervenuta modifica normativa e successiva revoca della liquidazione avvenuta nel corso del 2023. In assenza del PEF, il valore economico è stato stimato utilizzando il metodo patrimoniale semplice e quindi considerando solo il valore corrente delle attività e passività iscritte in bilancio. Il perito ha quantificato in 85,3 milioni di euro, il valore degli asset societari iscritti in bilancio da ritenersi non funzionali al riavvio dell'opera e come tali da rettificare in quanto non recuperabili. SdM ha predisposto una Situazione patrimoniale ed economica al 31 agosto 2023, in funzione delle operazioni di aumento del capitale sociale previste dalla legge, nella quale è stata registrata la svalutazione dei suddetti costi capitalizzati reputati non più recuperabili (di cui 78 milioni di competenza del Gruppo FS, contabilizzati nel bilancio 2023, nella voce "Quota di utili/(perdite) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del PN").

In data 30 novembre 2023 è stata deliberata nell'Assemblea Straordinaria di SdM l'operazione di Aumento di Capitale a pagamento riservato al MEF che ha portato, tra l'altro, in ottemperanza alle disposizioni contenute nell'art. 1, comma 1 della Legge 17.12.1971, n. 1158 (s.m.i.) e nell'art. 2, comma 3 del DL. 35/2023 (s.m.i.), all'emissione di n. 91.358.024 nuove azioni al prezzo unitario di euro 4,05 ciascuna, sottoscritte dal MEF in data 27 dicembre 2023 per l'importo complessivo di 370 milioni di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite le sue controllate ANAS e RFI risulta titolare di una quota del capitale sociale pari al 42,528%.

Tenuto conto del quadro normativo sopra rappresentato, e valutati gli elementi a supporto del collegamento societario, la società Stretto di Messina SpA è stata inclusa nell'area di consolidamento, quale collegata, e valutata, in ottemperanza a quanto previsto dallo IAS 28, con il metodo del patrimonio netto.

Al fine di mettere in evidenza, nei commenti al conto economico, esclusivamente le variazioni economiche di periodo legate all'andamento del business, sono state esposte, in una colonna separata nelle note di commento, gli effetti derivanti dalla variazione area di consolidamento, riferiti, per l'esercizio 2023, al consolidamento integrale della società Intermodalidad de Levante SA (consolidata dal 1° dicembre 2022), dell'acquisizione del controllo della società ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH e della sua controllata ODIG Ostdeutsche Maintenance Company mbH (consolidate a far data dal 31 dicembre 2022), e all'ingresso nell'area di consolidamento della società FS Treni Turistici Italiani Srl (consolidata a far data dal 1° dicembre 2023).

5. Traduzione dei bilanci di società estere

I bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui le stesse operano (valuta funzionale). Le regole per la traduzione dei bilanci delle società espressi in valuta funzionale diversa

dell'euro sono le seguenti:

- le Attività e le Passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio;
- l'Avviamento e gli aggiustamenti derivanti dal fair value correlati all'acquisizione di un'entità estera sono trattati come Attività e Passività dell'entità estera e convertiti al cambio di chiusura del periodo;
- i Costi e i Ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio;
- la Riserva di traduzione, inclusa tra le voci del Patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei Patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a Conto economico al momento della cessione della relativa partecipazione. I tassi di cambio adottati per la traduzione dei bilanci delle società che hanno una valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:

Euro	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
	2023	2022	2023	2022
Franco Svizzero	0,97	1,00	0,93	0,98
Sterlina	0,87	0,85	0,87	0,89
Corona Danese	7,45	7,44	7,45	7,44
Corona Svedese	11,47	10,62	11,10	11,12
Dinaro Serbo	117,25	117,42	116,98	117,32
Riyal Saudita	4,05	3,94	4,14	4,00
Lira Turca	24,95	17,29	32,65	19,96

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale del Gruppo sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel Conto economico consolidato.

6. Principi contabili

Dal 1° gennaio 2023 il Gruppo ha adottato le modi-

fiche allo IAS 1 che hanno avuto impatto sull'informativa sui principi contabili. Nel dettaglio tali modifiche prevedono l'informativa sui principi contabili 'rilevanti' anziché su quelli 'significativi'. Sebbene le modifiche non abbiano comportato alcun cambiamento nei principi contabili, in alcuni casi hanno comunque avuto un effetto sull'informativa degli stessi. Di seguito sono riportate le informazioni rilevanti sui principi contabili e i criteri di valutazione utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato.

Immobili, impianti e macchinari

Criteri generali

Gli Immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a

quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato

separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del component approach. In applicazione di tale criterio, il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("cluster") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Categoria	Aliquota di ammortamento	Vita Utile
Materiale rotabile		
- Componenti da ripristinare	20%	5 anni
- Componenti ad usura	20%	5 anni
- Restyling/Sicurezza Trainante	8%	12½ anni
- Restyling/Sicurezza Trainato/ Treno completo	10%	10 anni
- Componente base	3,3% - 4,3%	23-30 anni
- Manutenzione di secondo livello capitalizzata	20% - 33%	3-5 anni
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi di revamping)	5,5%	18 anni

Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione (in ottemperanza all'art. 1 comma 87 - Legge n. 266 del 23/12/2005) espressi in treni-km. In particolare, gli ammortamenti sono calcolati applicando il rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di Concessione al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di bilancio. In relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla

determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione, quindi della vita utile della stessa, e per tale profilo determinano impatto sul computo del coefficiente di ammortamento. Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice RFI SpA utilizza, quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio in corso e nell'esercizio precedente sono riportate nella tabella che segue:

Direttrice	Indicatore di produzione	
	2023	2022
Rete AV/AC	2,62%	2,40%
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,47%	2,40%
Tirrenica Nord e affluenze	2,54%	2,40%
Dorsale e affluenze	2,45%	2,40%
Tirrenica Sud	2,48%	2,40%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,52%	2,40%
Rete complementare	2,47%	2,40%

La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano be-

nefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di Attività materiali sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Terreni e Fabbricati	2% - 20%
Impianti e macchinari	5% - 10%
Attrezzature industriali e commerciali	8% - 25%
Altri beni	8% - 25%

Beni in leasing

Alla data di inizio di un contratto di locazione e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, il Gruppo verifica se lo stesso contiene o rappresenta un leasing, iscrivendo l'Attività per il diritto di utilizzo (Right of Use o RoU) e la Passività del leasing (lease liability) secondo le disposizioni dell'IFRS 16. L'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del leasing, ovvero il costo del leasing non rifletta il fatto che verrà esercitata l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Il Gruppo non rileva le attività per il diritto di utilizzo e le passività del leasing per i contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi, e per i contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, è pari o inferiore a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto il Gruppo rileva i pagamenti dovuti come costo di esercizio con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo. Per i contratti sottoscritti prima del 1° gennaio 2019 (data a partire dalla quale il Gruppo FS ha adottato, in ossequio alle tempistiche di applicazione previste, il nuovo principio contabile internazionale IFRS 16 - Leases), il Gruppo ha deciso di adottare l'espedito pratico previsto dalle disposizioni transitorie del principio.

Investimenti immobiliari

Gli Investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'atti-

vità imprenditoriale. Inoltre, gli Investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari". Nel caso in cui venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le Rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle Immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa.

Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato (public-to-private), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo

dell'interesse residuo. In particolare, si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione di servizi al pubblico e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
 - controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.
- Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, il Gruppo non rileva le infrastrutture tra gli Immobili, impianti e macchinari ma rileva al fair value, alternativamente o congiuntamente:
- l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura;
 - l'attività finanziaria, quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento.

I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi. Eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti gli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi siano previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

Ai fini della verifica per riduzione di valore, quando non è possibile calcolare il valore recuperabile di una singola attività, il Gruppo identifica il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti da quelli derivanti da altre attività o gruppi di attività (CGU). Nell'ambito del Gruppo sono state identificate CGU, che rappresentano la normale prospettiva di analisi reddituale, gestionale e di controllo delle performance aziendali da parte del Management. La suddivisione in CGU comprende tutte le attività operative del Gruppo, ad esclusione delle partecipazioni non allocate alle CGU che sono sottoposte ad Impairment Test specifico.

Di norma, ciascuna società controllata è trattata come

un'unica CGU.

a. *Attività (immateriale e materiali) a vita utile definita*
A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicatori (interni e/o esterni) che facciano supporre che le attività materiali e immateriali abbiano subito una riduzione di valore.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (impairment test), imputando a Conto economico l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro.

b. *Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso*

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a impairment test annualmente, o più frequentemente in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

Strumenti finanziari

Classificazione e valutazione dei crediti commerciali, delle attività correnti e delle attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dal Gruppo tiene conto sia del Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno al Gruppo dai soli incassi degli stessi flussi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria, o da entrambi. Ai fini della valutazione delle caratteristiche dei flussi di cassa, il Gruppo effettua il c.d. SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi oppure (SPPI Test superato) no. Al momento della rilevazione iniziale, un'attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato (CA): in questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
- fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI): in questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli

utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio; le altre variazioni del fair value dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

- c. fair value rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL): in questa categoria gli strumenti vengono valutati inizialmente e successivamente al fair value. I costi dell'operazione e le variazioni di fair value sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Relativamente alle altre attività correnti per ogni classe di attività e passività finanziarie viene indicato il fair value (valore equo) della classe di attività e passività in modo che sia possibile confrontarlo con il suo valore contabile. Tuttavia, può non essere indicato il fair value, in ottemperanza del paragrafo 29 dell'IFRS 7, per i seguenti casi: quando il valore contabile è una ragionevole approssimazione del fair value (ad esempio, per le disponibilità liquide, i crediti e i debiti commerciali a breve termine), un contratto che contiene un elemento di partecipazione discrezionale (come descritto nell'IFRS 4 Contratti assicurativi), quando il fair value di tale elemento non può essere valutato in modo attendibile, o per le passività da leasing.

Classificazione e valutazione dei finanziamenti, dei debiti commerciali e delle altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al fair value, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati, il Gruppo si è avvalso della facoltà di continuare ad applicare l'hedge accounting previsto dallo IAS 39, in attesa del com-

pletamento da parte dello IASB del progetto sul c.d. macro-hedging, di semplificazione delle operazioni di copertura.

Il Gruppo utilizza strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di fair value di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (fair value hedge) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (cash flow hedge). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di fair value dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (dollar offset ratio) o, nel caso di strumenti più complessi, ad oggi non utilizzati dal Gruppo, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

Il Gruppo applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (Expected Credit Loss o ECL). I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "General deterioration method" e il "Simplified approach". Nei casi in cui trova applicazione il General Deterioration Method gli strumenti finanziari sono classificati in tre stage in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di impairment e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di default, il Gruppo ha individuato una segmentazione convenzionale in cluster omogenei in base alla tipologia di controparte:

- **Pubblica Amministrazione:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- **Intercompany:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- **Depositi:** tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- **Crediti vs terzi:** comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, il Gruppo ha deciso di applicare l'esenzione "Low Credit Risk Exemption" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto Investment Grade (da AAA a BBB-), in virtù della quale non

viene eseguita la stage allocation, bensì esse vengono allocate direttamente in stage 1 con provisioning a 1 anno.

La determinazione dell'impairment delle attività finanziarie è effettuata utilizzando le informazioni di provider pubblici per la determinazione della Probabilità di default (PD) applicando una perdita attesa (loss given default) in linea con il panorama analizzato nell'ambito dei most comparables competitors e tenendo conto dei suggerimenti degli organismi di vigilanza diretti alle entità con strumenti finanziari quotati. Il valore su cui si applica la perdita di valore attesa (Exposure at default - EAD) è convenzionalmente allineato al valore contabile dell'attività finanziaria ad eccezione dei casi in cui è applicabile la lifetime ECL dove si prende in considerazione il piano e le rate di ammortamento del credito finanziario alle date di maturity.

Determinazione del fair value

Il fair value di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il fair value degli interest rate swap è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il fair value dei forward su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le Attività e Passività finanziarie valutate al fair value sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (input) utilizzate nella determinazione del fair value stesso. In particolare:

- **Livello 1:** Attività e Passività finanziarie il cui fair value è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui il Gruppo può accedere alla data di valutazione;
- **Livello 2:** Attività e Passività finanziarie il cui fair value è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- **Livello 3:** Attività e Passività finanziarie il cui fair value è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le Disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i Debiti finanziari nelle Passività correnti nella Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata.

Rimanenze

Le Rimanenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di

realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

In questa voce sono ricompresi anche:

- gli Immobili di trading, iscritti al minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato, determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.
- i Certificati Bianchi (detti anche TEE - Titoli di Efficienza Energetica) riconosciuti dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE) a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti. Nel lasso di tempo che intercorre tra il momento in cui viene acquisito il diritto al titolo fornendo il servizio e il momento in cui i TEE sono effettivamente erogati a esito del procedimento di certificazione da parte del GSE, i ricavi derivanti dai TEE sono iscritti per competenza - e rilevati tra le rimanenze di magazzino sino alla successiva vendita - sulla base della migliore stima del numero di TEE attesi, in proporzione al risparmio di Tonnellate Equivalenti di Petrolio ("TEP") consuntivato o che si stima verrà consuntivato. La valorizzazione degli stessi è effettuata al valore di mercato medio ponderato dell'anno energetico (come definito dall'operatore dei servizi energetici) disponibile alla data di riferimento. Quando poi la cessione si realizza effettivamente, viene rilevato l'eventuale adeguamento rispetto alla migliore stima effettuata.

Benefici ai dipendenti

I Benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del Costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR e altri benefici ai dipendenti

Le società del Gruppo FS Italiane hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. Il Gruppo FS gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto (TFR). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del C.C.; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza

complementare oppure al “Fondo di Tesoreria” gestito dall’INPS. Ne è derivato, pertanto, che l’obbligazione nei confronti dell’INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 “Benefici per i dipendenti”, la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Alcune società del Gruppo FS hanno in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia. Pertanto viene rilevato in bilancio un fondo che accoglie l’onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro. Tale fondo è determinato da un attuario indipendente utilizzando il projected unit credit method. Gli utili e le perdite derivanti dall’effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio netto, nell’esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I Fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l’ammontare e/o la data di accadimento. L’iscrizione viene rilevata solo quando esiste un’obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l’adempimento dell’obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell’onere per estinguere l’obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività. I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono indicati nell’apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

Rilevazione iniziale e valutazione successiva

Secondo quanto previsto dall’IFRS 15, i ricavi derivanti da contratti con i clienti sono rilevati quando le performance obligation individuate nel contratto vengono soddisfatte ed il controllo dei beni e servizi è quindi trasferito al cliente, per un ammontare che riflette il corrispettivo che il Gruppo si aspetta di ricevere in cam-

bio di tali beni o servizi. Il corrispettivo può includere importi fissi, importi variabili o entrambi; il corrispettivo può subire delle variazioni per effetto ad esempio di riduzioni, sconti, rimborsi (ivi inclusi quelli per ritardi/cancellazioni nell’esecuzione della/e PO), incentivi, premi, penalità (Corrispettivo variabile). Esso può variare anche al verificarsi o meno di un evento futuro. La presenza di una componente variabile può essere prevista esplicitamente dal contratto oppure può essere desumibile da pratiche commerciali abituali, politiche pubblicate, specifiche dichiarazioni della società o da altri fatti o circostanze che indichino l’intenzione della società di accordare al cliente una modifica sul prezzo. La componente variabile del corrispettivo è inclusa nel corrispettivo solo se è altamente probabile che non vi sarà in futuro, quando sarà risolta l’incertezza associata al corrispettivo variabile, un significativo aggiustamento al ribasso dell’importo dei ricavi contabilizzati relativi a tale componente. Il Gruppo valuta se i beni o servizi oggetto della performance obligation saranno trasferiti al cliente nel corso del tempo (over a period of time) oppure in un determinato momento (at a point in time):

- Ricavi delle vendite di beni, sono rilevati nel momento in cui il controllo del bene è trasferito all’acquirente (at a point in time);
- Ricavi per la prestazione di servizi, sono rilevati sulla base degli input impiegati per adempiere l’obbligazione fino alla data, rispetto agli input totali ipotizzati per adempiere l’intera obbligazione. Quando gli input risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell’obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi e il costo sostenuto fornisce una rappresentazione fedele della percentuale di completamento del servizio, il riconoscimento dei ricavi avviene over a period of time e la valutazione dei progressi avviene con il metodo basato sugli input (cost-to-cost method).

Nel caso in cui il meccanismo contrattuale includa:

- un importo variabile (ad esempio sconti, rimborsi), l’importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto è stimato usando il metodo del valore atteso o del valore dell’importo maggiormente probabile;
- una componente finanziaria significativa, i ricavi vengono rettificati, a meno che tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorra un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi;
- costi per l’ottenimento e l’adempimento del contratto (es. commissioni di vendita), tali costi sono capitalizzati solo quando sono direttamente correlati al

contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che gli stessi saranno recuperati.

Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle performance obligation e i significativi termini per l’adempimento delle obbligazioni adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

a. Ricavi per servizi di trasporto

I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (es.: i servizi Alta Velocità) ed i ricavi da Contratti di Servizio (CdS) con le controparti Pubbliche (MIT, Regioni, etc.).

I ricavi per i servizi di trasporto a mercato su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio: Regionale o Long Haul, per tutto il territorio nazionale. Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, sebbene garantisca accesso a diverse prestazioni (es. trasporto, accesso alla lounge, welcome drink, wifi, ecc.), viene considerato come un’unica performance obligation di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio.

I ricavi per i servizi di trasporto merci, sia ferro che gomma, sono invece regolati da contratti specifici con il cliente di norma con previsioni di consegna dei beni franco destino. Le merci sono regolate da standard contrattualistici che prevedono sostanzialmente l’obbligazione di trasporto del bene a destinazione.

I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni, ecc.) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e bonus che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. Le società del Gruppo promuovono nel corso dell’anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. I punti fedeltà, che danno diritto all’acquisto futuro di prodotti, costituiscono una performance obligation ed il loro valore non risulta storicamente rilevante. Il ricavo matura via via che i punti fedeltà vengono riscattati o scadono. La tipologia di business prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l’esistenza di una componente finanziaria significativa.

Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi, il riconoscimento dei ricavi avviene over time per tutte le performance obligation sopra identificate.

I ricavi per i servizi di trasporto ferroviario regolati da Contratti di Servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome e i ministeri (MIT e MEF) sono relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale

e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, ed includono il trasporto Regionale e i treni Intercity giorno e notte.

Ogni anno, per tutti i Contratti di Servizio, si procede al calcolo degli scostamenti tra il risultato netto previsto riportato nel piano economico finanziario (PEF) e il risultato netto di preconsuntivo. Tali scostamenti, quantificati per ciascun contratto, vengono iscritti a debito o a credito del Gruppo nei confronti delle controparti. I Contratti di Servizio prevedono infatti il diritto per il Gruppo di ottenere il riequilibrio del PEF alla fine del periodo contrattuale di riferimento, ovvero in periodi intermedi anticipati in caso di accordi con la controparte stessa. La differenza tra il risultato netto di PEF e il risultato netto di preconsuntivo è calcolata su dati omogenei, rivisti dal Gruppo al fine di tenere conto di eventuali partite straordinarie, non previste nel PEF. Le rettifiche ai crediti/debiti derivanti dai tavoli di confronto con le controparti sono rilevate tra i ricavi nell’esercizio in cui l’informazione diviene disponibile.

I servizi di trasporto rappresentano la performance obligation. I ricavi sono considerati di competenza pro rata temporis in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es. soppressioni), il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. I contratti prevedono penali in caso di non raggiungimento della qualità prevista (ritardi, pulizia, ecc.), per le quali viene effettuata una stima con registrazione a diretta riduzione dei ricavi e con contropartita un fondo rischi da utilizzare al momento della consuntivazione con la controparte. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi, il riconoscimento dei ricavi avviene over time.

b. Ricavi da servizi di infrastruttura

I ricavi da servizi di infrastruttura connessi con l’infrastruttura ferroviaria/stradale/autostradale derivano dai servizi legati alla gestione dell’infrastruttura stessa. La voce accoglie i ricavi da pedaggio, i ricavi da accordi per servizi in concessione e, in misura minore, i ricavi per servizi di traghettamento. Il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Ferroviarie a fronte dell’utilizzo delle tracce orarie funzionali all’effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza e a breve percorrenza e merci; esiste pertanto una sola performance obligation. I ricavi maturano over time sulla base degli importi contrattualizzati ed ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell’effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna Impresa Ferroviaria. Relativamente all’infrastruttura viaria, il pedaggio è il canone corrispo-

sto dalle Imprese Terze alle quali è affidato, per mezzo di apposito contratto di concessione, il lavoro di costruzione, gestione e manutenzione di strade e autostrade. La performance obligation individuata è unica. Il prezzo è stabilito per legge e consiste in una percentuale dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la performance obligation (over time).

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo FS rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

a. Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici al Gruppo FS per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

b. Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo FS a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alle voci "Ricavi delle vendite e prestazioni" e "Altri proventi", come componente positiva del Conto economico.

Dividendi

I dividendi delle società partecipate, non incluse nell'area di consolidamento, sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA viene rappresentata come movimento del Patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo FS.

Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le

aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto. Le imposte anticipate e differite sono esposte separatamente in caso di differenti tempi di realizzo dei sottostanti a cui le stesse sono riferite.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico "Altri costi operativi".

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2023.

Amendments to IAS 1 Presentation of financial statement and IFRS Practice Statement 2: disclosure of accounting policies; and Amendments to IAS 8 Accounting policies, changes in accounting estimates and errors: definition of accounting estimates

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;
- Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.

Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12, lo standard sulle imposte, per precisare come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information

Il nuovo principio per la contabilizzazione dei contratti assicurativi, omologato con Regolamento 2021/2036 della Commissione Europea, sostituisce l'"interim" standard IFRS 4. L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico principle-based per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene. Il nuovo principio prevede inoltre dei requisiti di presentazione e di informativa per migliorare la comparabilità tra le entità appartenenti a questo settore.

Il nuovo principio non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

Amendments to IAS 12 Income taxes: International Tax Reform – Pillar Two Model Rules

In data 23 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 12 che introduce un'eccezione temporanea alla rilevazione delle imposte differite connesse all'applicazione delle disposizioni del Pillar Two pubblicato dall'OCSE.

Le società possono applicare immediatamente l'eccezione, ma i requisiti di informativa sono richiesti per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente. Per la valutazione degli impatti che il nuovo emendamento ha avuto sulla presente relazione si rinvia alla nota 19 del bilancio consolidato "Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate".

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea ma non ancora applicati

Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback

In data 22 settembre 2022 lo IASB ha emesso Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16) con l'obiettivo di chiarire le modalità di valutazione e contabilizzazione delle operazioni di sale and leaseback per il venditore-locatario che soddisfano i requisiti dell'IFRS 15. Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2024 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as

Current or Non-Current

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine. Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2024. Successivamente, il 31 ottobre 2022 lo IASB ha pubblicato un ulteriore emendamento Non-current Liabilities with Covenants (Amendments to IAS 1) per chiarire come le condizioni che un'entità deve rispettare entro dodici mesi dalla data di bilancio influenzano la classificazione di una passività. Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2024 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Per quegli emendamenti, principi e interpretazioni di nuova emissione che non hanno completato l'iter per l'omologazione da parte dell'UE, ma che trattano di fattispecie presenti attualmente o potenzialmente nel Gruppo FS, è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui bilanci, tenendo in considerazione la decorrenza della loro efficacia. In particolare, tra questi, si segnalano:

Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements

In data 25 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 7 che ha l'obiettivo di aggiungere requisiti di informativa e indicazioni all'interno degli obblighi di informativa esistenti, richiedendo alle entità di fornire informazioni qualitative e quantitative sugli accordi di finanziamento dei fornitori. Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2024.

Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability

In data 15 agosto 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 21 con l'obiettivo di specificare quando una valuta è scambiabile in un'altra valuta, come determinare il tasso di cambio quando una valuta non è scambiabile in un'altra valuta e in quest'ultimo caso le informazioni da fornire. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2025.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio Consolidato richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodo-

logie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su valutazioni difficili e soggettive e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative situazioni. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette valutazioni, stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, fra cui, al momento, le tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina, l'esacerbarsi della crisi in medio oriente, l'indebolimento dell'economia in Cina e le difficoltà di approvvigionamento lungo le catene del valore, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le valutazioni, stime e assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto, i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime, a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione delle stesse.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati:

i. Riduzione di valore delle attività non finanziarie

Le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo FS e sul mercato, nonché sull'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori

ii. Riduzione di valore delle attività finanziarie

Secondo il modello di impairment adottato dal Gruppo, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di impairment richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché sull'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'impairment delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

iii. Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di leasing

I contratti di leasing che contengono delle opzioni di proroga/risoluzione comportano, alla data di decorrenza del leasing, la valutazione circa la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e la loro rivalutazione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto controllo del Gruppo. La valutazione delle opzioni di proroga può richiedere da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili alla data di valutazione del leasing, nonché sull'esperienza storica.

iv. Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti, ad eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto. La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA" per maggiori dettagli);

- per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (c.d. *component approach*) nonché la stima della relativa vita utile (si rinvia al precedente paragrafo "Immobili, impianti e macchinari - Criteri generali" per maggiori dettagli);
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o dell'utilizzo del materiale rotabile. Le società controllate RFI (gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e Trenitalia (che detiene il materiale rotabile) rivedono periodicamente il valore residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.
 - impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore

per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

v. Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in Bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del Bilancio del Gruppo FS.

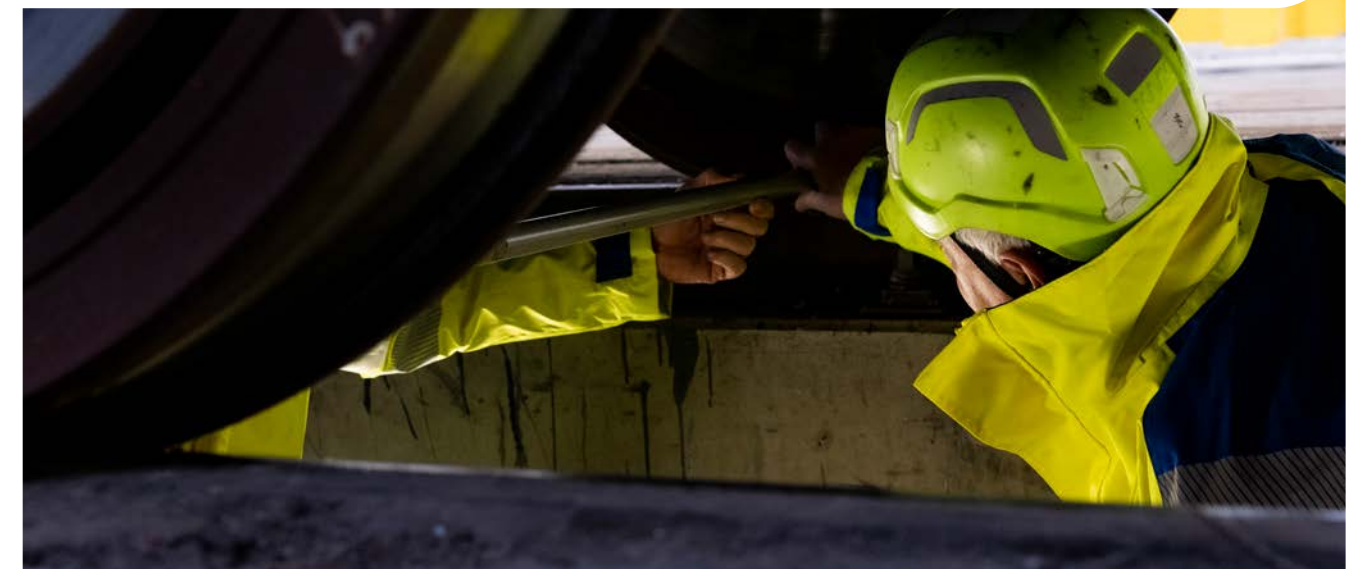
vi. Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

vii. Fair value di strumenti finanziari derivati

Il fair value degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. Il Gruppo FS usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti fair value ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

Manutenzione rotabili



7. Informativa per settore di attività del Gruppo

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli

anni 2023 e 2022. Per maggiori informazioni in merito all'identificazione dei settori operativi per il Gruppo si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

valori in milioni di euro

2023	Polo Infrastrutture	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	5.851	7.412	976	93	132	4	14.468
Ricavi intersettoriali	1.191	245	167	63	755	(2.085)	336
Ricavi operativi	7.042	7.657	1.143	156	887	(2.081)	14.804
Costi operativi	(6.446)	(6.111)	(1.076)	(123)	(841)	2.021	(12.576)
EBITDA	596	1.546	67	33	46	(60)	2.228
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(372)	(1.347)	(114)	(12)	(69)	24	(1.890)
EBIT (Risultato Operativo)	224	199	(47)	21	(23)	(36)	338
Proventi e oneri finanziari	(136)	(161)	(31)	7	103	5	(213)
Imposte sul reddito	(3)	41	(2)	(13)	63	(111)	(25)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	85	79	(80)	15	143	(142)	100

valori in milioni di euro

31.12.2023	Polo Infrastrutture	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale circolante	1.736	(758)	(12)	620	668	(76)	2.178
Capitale immobilizzato netto	39.177	12.854	994	648	308	(154)	53.827
<i>di cui partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto</i>	1.000	211	6				1.217
Altri fondi	(1.672)	(564)	(124)	20	(99)	(292)	(2.731)
Attività nette possedute per la vendita							
Capitale investito netto	39.241	11.532	858	1.288	877	(522)	53.274
Posizione finanziaria netta	2.969	8.446	568	11	(679)	(130)	11.185
Mezzi propri	36.272	3.086	290	1.277	1.556	(392)	42.089

valori in milioni di euro

2022	Polo Infrastrutture	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	5.490	6.618	931	211	43	1	13.294
Ricavi intersettoriali	1.384	258	151	57	613	(2.093)	370
Ricavi operativi	6.874	6.876	1.082	268	656	(2.092)	13.664
Costi operativi	(6.138)	(5.420)	(1.017)	(218)	(690)	2.031	(11.452)
EBITDA	736	1.456	65	50	(34)	(61)	2.212
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(427)	(1.246)	(182)	(64)	(59)	28	(1.950)
EBIT (Risultato Operativo)	309	210	(117)	(14)	(93)	(33)	262
Proventi e oneri finanziari	(3)	(97)	(20)		67	3	(50)
Imposte sul reddito	(6)	(19)	(6)	(6)	25	2	(10)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	300	94	(143)	(20)	(1)	(28)	202

valori in milioni di euro

31.12.2022	Polo Infrastrutture	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Urbano	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale circolante	(1.210)	95	(10)	594	428	(65)	(168)
Capitale immobilizzato netto	39.003	12.389	813	619	190	(138)	52.876
<i>di cui partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto</i>	657	174	3			(1)	833
Altri fondi	(1.929)	(603)	(128)	19	(195)	(174)	(3.010)
Attività nette possedute per la vendita							
Capitale investito netto	35.864	11.881	675	1.232	423	(377)	49.698
Posizione finanziaria netta	(586)	8.798	649	(382)	(724)	(125)	7.630
Mezzi propri	36.450	3.083	26	1.614	1.147	(252)	42.068

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei singoli settori operativi si rinvia alla Relazione sulla gestione.

8. Ricavi delle vendite e prestazioni (14.261 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Ricavi da Servizi di Trasporto	7.948	6.860	1.088	(466)	622
Prodotti del traffico viaggiatori	4.244	3.188	1.056	(288)	768
Prodotti del traffico merci	898	841	57		57
Ricavi da Mercato	5.142	4.029	1.113	(288)	825
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	340	478	(138)		(138)
Ricavi da Regioni	2.466	2.353	113	(178)	(65)
Ricavi da Contratti di Servizio	2.806	2.831	(25)	(178)	(203)
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	4.244	3.603	641		641
Altri ricavi da servizi	437	618	(181)	(10)	(191)
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	51	30	21		21
Totale Ricavi da contratti con i clienti	12.680	11.111	1.569	(476)	1.093
Altri ricavi	1.581	2.058	(477)	(3)	(480)
Totale Ricavi delle vendite e prestazioni	14.261	13.169	1.092	(479)	613

I "Ricavi da contratti con i clienti" fanno registrare, al netto degli effetti della variazione area (476 milioni di euro), un incremento pari a 1.093 milioni di euro.

I "Prodotti del traffico viaggiatori", registrano un incremento di 768 milioni di euro, sostanzialmente imputabile alle variazioni nelle seguenti aree di attività:

- settore della media e lunga percorrenza (+492 milioni di euro), cresciuto in ambito nazionale (+486 milioni di euro), sia nella sua componente mercato (+400 milioni di euro) che nella sua componente universale (+86 milioni di euro), ed in ambito internazionale (+6 milioni di euro). La variazione in ambito nazionale è imputabile ad un incremento dei volumi della domanda sul business AV (+33,4%), nonché ad un completo recupero dei volumi della domanda (+17,5%) sul business InterCity, mentre quella in ambito internazionale si riferisce sostanzialmente alla crescita del business dell'AV sulle tratte Milano-Parigi e Parigi-Lione;
- settore del trasporto regionale (+246 milioni di euro) di cui 183 milioni di euro sul mercato nazionale e 63 milioni di euro sul mercato estero (+18 milioni di euro sul mercato inglese, +72 milioni di euro sul mercato tedesco e -27 milioni di euro sul mercato greco). Tale incremento è sostanzialmente relativo, sia in ambito nazionale che internazionale, all'aumento dei viaggiatori, in particolare nei fine settimana e nei

periodi festivi, nonché alla completa eliminazione delle restrizioni che avevano caratterizzato parte del precedente periodo di confronto;

- settore del trasporto su gomma (+30 milioni di euro, di cui +15 milioni di euro sul mercato nazionale e +15 milioni di euro sul mercato internazionale Olanda), sostanzialmente per effetto dei maggiori introiti da servizio di Trasporto Pubblico Locale, correlati anche alla totale ripresa dei traffici rispetto al 2022.

I "Prodotti del traffico merci" evidenziano un miglioramento di 57 milioni di euro, imputabile perlopiù alla crescita rilevata sul mercato nazionale (+51 milioni di euro), principalmente connessa all'incremento del traffico merci relativo alla filiera Automotive (+26 milioni di euro), Cargo (+18 milioni di euro) e Chimica (+8 milioni di euro).

I "Ricavi da Contratto di Servizio", al netto dell'effetto della variazione area (+178 milioni di euro), diminuiscono per complessivi 203 milioni di euro, per effetto di quanto segue:

- decremento dei Ricavi da Contratto di servizio pubblico (-138 milioni di euro) riconducibili a:
 - minori ricavi da Contratto di Servizio con lo Stato (-22 milioni di euro), a seguito della condivisione con gli enti committenti di riduzioni di corrispettivo relative al I periodo regolatorio 2017-2021 nonché dello

stanziamento di penali passive stimate per l'esercizio 2023;

- decremento dei ricavi sui mercati esteri per 22 milioni di euro (di cui -17 milioni di euro sul mercato greco e -5 milioni di euro sul mercato inglese);
- minori ricavi da Contratto di Servizio (95 milioni di euro) a seguito dalla decisione conclusiva della Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine formale avviata nel 2014, avente ad oggetto le compensazioni per obblighi di servizio pubblico nel settore merci riconosciute dall'Italia a Trenitalia nel periodo 2000-2014, in forza di tre contratti di servizio consecutivi. La Commissione europea ha sta-

bilito la compatibilità delle suddette compensazioni con le norme in materia di aiuti di Stato;

- decremento dei Ricavi da Contratto con le Regioni (-65 milioni di euro) riconducibili a:
 - minori ricavi da Contratto di Servizio con le Regioni per effetto dal meccanismo di riequilibrio degli stessi, correlato all'andamento dei ricavi da traffico (-189 milioni di euro);
 - maggiori ricavi sui mercati esteri per 113 milioni di euro (di cui, +78 milioni di euro sul mercato tedesco, +35 milioni di euro sul mercato olandese), riconducibili principalmente a nuovi contratti siglati a fine esercizio precedente.

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio:			
per il trasporto viaggiatori	216	333	(117)
Totale	216	333	(117)

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" fanno registrare complessivamente un incremento pari a 641 milioni di euro legato prevalentemente ai seguenti fenomeni:

- maggiori ricavi da infrastruttura stradale e autostradale per 584 milioni di euro, riconducibile sostanzialmente ai maggiori lavori effettuati nell'esercizio per servizi di gestione sulla rete in concessione (+474 milioni di euro), all'integrazione del Canone Annuo (+20 milioni di euro) derivante dall'incremento del traffico autostradale rispetto all'esercizio precedente, nonché all'incremento dei pedaggi (+77 milioni di euro) e delle royalties (+8 milioni di euro) connessi alla gestione temporanea in capo ad Anas delle reti autostradali A24 e A25, dal 1° agosto 2022 fino al 31 dicembre 2023, per effetto della Legge n.108 del 5 agosto 2022;
- maggiori ricavi da pedaggio su infrastruttura ferroviaria (+59 milioni di euro), ascrivibili all'andamento dei volumi di traffico circolati sul segmento AV e residualmente sui segmenti InterCity e Regionale;

La variazione in diminuzione degli "Altri ricavi da servizi" è pari, al netto degli effetti della variazione area per 10 milioni di euro, a 191 milioni di euro, e principalmente riconducibile a:

- minori "Ricavi per Vendita immobili e terreni trading", per effetto delle minori vendite registrate nel corso del 2023 rispetto all'esercizio precedente (-122 milioni di euro);
- minori "Ricavi da Servizi alle Imprese Ferroviarie e Servizi accessori alla circolazione" per 147 milioni di euro, per effetto della riduzione del costo dell'energia elettrica rispetto al precedente esercizio (-107 milioni di euro), nonostante i maggiori volumi di treni-km circolati, e dei minori ricavi registrati sul mercato tedesco (-38 milioni di euro) connessi a conguagli di ricavi relativi ad anni precedenti;
- incremento dei "Lavori conto terzi" (+69 milioni di euro) riconducibili principalmente ai lavori per la costruzione della ferrovia Roma Lido, correlati ai relativi costi;
- incremento dei "Ricavi da servizi diversi" (+10 milioni di euro) riconducibili sostanzialmente all'incremento dei ricavi consuntivati sulla commessa relativa alla Metro Riyadh (+19 milioni di euro), a seguito della firma dell'Amicable Settlement che ha comportato un beneficio sul margine a vita intera della commessa, a cui si sono contrapposti minori ricavi per siti e gallerie per 9 milioni di euro, derivanti dalla rideterminazione dei contratti verso gli operatori telefonici.

La decrescita dei “Ricavi per lavori in corso su ordinazione”, pari a 20 milioni di euro, è generata sostanzialmente dal diverso avanzamento dei lavori su commesse nei due esercizi di riferimento.

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazioni	Variazione area	Delta residuale
Canoni di locazione	136	126	10		10
Riaddebito oneri condominiali e IRE	33	33			
Vendita spazi pubblicitari	12	11	1		1
Ricavi da Gestione Immobiliare	181	170	11		11
Ricavi per Certificati Bianchi	60	55	5		5
Ricavi diversi	112	132	(20)	(2)	(22)
Ricavi per Contributi	1.228	1.701	(473)	(1)	(474)
Totale Altri ricavi	1.581	2.058	(477)	(3)	(480)

Il decremento della voce “**Altri ricavi**” (-480 milioni di euro), al netto degli effetti della variazione dell’area di consolidamento (3 milioni di euro), è sostanzialmente ascrivibile al decremento della voce “Ricavi per contributi” (-474 milioni di euro) a cui si aggiungono i minori ricavi da noli di materiale rotabile (-23 milioni di euro), i maggiori ricavi relativi alla gestione immobiliare (+11 milioni di euro) ed i maggiori ricavi derivanti dalla rilevazione dei certificati bianchi (+5 milioni di euro), ovvero titoli di efficienza energetica (c.d. TEE) maturati a fronte del conseguimento di risparmi energetici. Il decremento della voce “Ricavi per contributi” (-474 milioni di euro), è riconducibile sostanzialmente a:

- minori contributi da Covid-19, che avevano caratterizzato parte del precedente periodo di confronto, a sostegno dell’infrastruttura ferroviaria (-130 milioni

di euro), del settore del trasporto su ferro nazionale (-110 milioni di euro) e internazionale (-28 milioni di euro), del settore del trasporto su gomma (-40 milioni di euro, riconducibili sostanzialmente al mercato olandese) e del trasporto ferroviario di merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico (-16 milioni di euro);

- minori contributi complessivi a sostegno dell’infrastruttura ferroviaria (-48 milioni di euro), relativi ai minori contributi di Stato stanziati dal MEF a valere sul CdP (-54 milioni di euro), a cui si sono contrapposti maggiori stanziamenti riguardanti i contributi straordinari, sotto forma di credito d'imposta, per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (6 milioni di euro);
- minori contributi netti a sostegno dell’infrastruttura stradale ed autostradale (-114 milioni di euro).

Infrastruttura ferroviaria, RFI



RIPARTIZIONE RICAVI PER IFRS 15

La tabella seguente fornisce la disaggregazione dei ricavi da contratti con i clienti per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:

Valori in milioni di euro

	Attività trasporto		Attività logistica		Attività infrastruttura		Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Mercato geografico												
Nazionale	5.350	4.962	722	523	4.504	3.920	17	144	49	37	10.642	9.586
Europeo	1.731	1.125	124	221	9	9					1.864	1.355
Extra UE	59	39	72	103	33	24			10	3	174	169
Totale Ricavi da contratti con i clienti	7.140	6.126	918	847	4.546	3.953	17	144	59	40	12.680	11.110
Tempistica per la rilevazione dei ricavi												
Servizi trasferiti in un determinato momento	582	292	289	46	181	70	8	129	1	(4)	1.061	533
Servizi trasferiti nel corso del tempo	6.558	5.834	629	801	4.365	3.883	9	15	58	44	11.619	10.577
Totale Ricavi da contratti con i clienti	7.140	6.126	918	847	4.546	3.953	17	144	59	40	12.680	11.110
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	251	426	38	58	1.238	1.524	54	52		(1)	1.581	2.059
Totale ricavi vendite e prestazioni	7.391	6.552	956	905	5.784	5.477	71	196	59	39	14.261	13.169

ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DA CONTRATTO

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

	31.12.2023	31.12.2022
Crediti per contratti con i clienti classificati nei “Crediti commerciali correnti/non correnti”	1.411	1.757
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle “Altre attività correnti/non correnti”	0	0
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti	3.545	3.514
Attività da contratto	1.266	1.320
Passività da contratto	(480)	(140)

DETTAGLIO MOVIMENTAZIONE ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DA CONTRATTO

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in milioni di euro

	31.12.2023	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 1 gennaio 2023	1.320	(140)
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		155
Incrementi delle passività da contratto al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		(486)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(415)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	428	(9)
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento		
Aggregazioni aziendali		
Altre variazioni	(67)	
Saldo al 31 dicembre 2023	1.266	(480)

9. Altri proventi (543 milioni di euro)

La voce "Altri proventi" registra, al netto degli effetti della variazione area (-15 milioni di euro), un incremento complessivo pari a 33 milioni di euro, imputabile principalmente alla rilevazione del rilascio, per 67 milioni di euro, del fondo accantonato per garanzie, non più esercitabili, connesse ad operazioni di cessione di asset,

a cui si sono contrapposti minori trattenute su titoli di viaggio, rimborsi assicurativi e penali contrattuali verso fornitori relative al polo passeggeri (-27 milioni di euro) e minori sopravvenienze attive relative al polo infrastruttura (-6 milioni di euro).

10. Costo del personale (5.284 milioni di euro)

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Salari e stipendi	3.854	3.525	329	(61)	268
Oneri sociali	956	856	100	(7)	93
Altri costi del personale a ruolo	26	58	(32)	(1)	(33)
Trattamento di fine rapporto	219	204	15		15
Service Costs TFR/CLC		1	(1)		(1)
Accantonamenti e rilasci	24	(85)	109		109
Personale a ruolo	5.079	4.559	520	(69)	451
Salari e stipendi	16	8	8	1	9
Oneri sociali					
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni	4	(1)	5	(4)	1
Personale Autonomo e Collaborazioni	20	7	13	(3)	10
Altri costi	185	157	28	(2)	26
Totale	5.284	4.723	561	(74)	487

Il "Costo del personale" registra, al netto degli effetti della variazione area (74 milioni di euro), un incremento complessivo pari a 487 milioni di euro.

In particolare, l'incremento delle voci "Salari e stipendi" (+268 milioni di euro) e "Oneri sociali" (+93 milioni di euro) è riconducibile principalmente alla crescita media (+7,7%) dell'organico (FTE) nonché all'aumento del

costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale e all'incremento delle competenze accessorie del personale.

La variazione positiva della voce "Accantonamenti e rilasci" (+109 milioni di euro) è legata essenzialmente ai minori rilasci (+105 milioni di euro), relativi al rinnovo del CCNL, che avevano caratterizzato il periodo precedente.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

Personale	2023	2022	Variazioni
Dirigenti	1.123	1.029	94
Quadri	13.315	12.528	787
Altro personale	74.960	69.441	5.519
TOTALE	89.398	82.998	6.400

11. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (1.607 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Materiali e materie di consumo	1.132	940	192	(4)	188
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	308	602	(294)	(55)	(349)
Illuminazione e forza motrice	123	196	(73)		(73)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	16	112	(96)		(96)
Accantonamenti e rilasci	28	2	26		26
Totale	1.607	1.852	(245)	(59)	(304)

Il costo per "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" registra, al netto degli effetti della variazione area (59 milioni di euro), un decremento complessivo pari a 304 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai seguenti fattori:

- incremento dei costi per "Materiali e materie di consumo" (188 milioni di euro) riconducibile principalmente all'effetto combinato dei maggiori consumi di materiali sui progetti di investimento (+205 milioni di euro) e in conto esercizio (+57 milioni di euro), nonché legati all'incremento della produzione effettuata dalle Officine Nazionali di cuori, deviatoi, giunti isolanti, incollati e apparecchiature (impianti di Bari, Pontassieve e Bologna) (-37 milioni di euro) in

parte compensati dalla diminuzione dei prezzi delle materie prime per l'acquisto dei materiali a magazzino (-55 milioni di euro);

- decremento dei costi per "Energia Elettrica e combustibili per la trazione" (-349 milioni di euro) ed "Illuminazione e forza motrice" (-73 milioni di euro) per effetto della significativa flessione del costo dell'energia elettrica nel periodo in esame.

Il decremento della voce "Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading" (-96 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile alle minori vendite effettuate nel 2023 rispetto all'esercizio 2022.

12. Costi per servizi (7.570 milioni di euro)

Il dettaglio dei costi per servizi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Altre prestazioni collegate al Trasporto	167	135	32	(11)	21
Pedaggio	611	325	286	(251)	35
Servizi di manovra	28	24	4		4
Servizi trasporto Merci	355	346	9		9
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci					
Prestazioni per il trasporto	1.161	829	332	(262)	70
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	101	59	42	(14)	28
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	520	512	8	(32)	(24)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	1.084	956	128		128
Manutenzione accantonamenti e rilasci	12	3	9	(9)	
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	328	327	1		1
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	2.045	1.857	188	(55)	133
Servizi immobiliari e utenze	123	152	(29)	(1)	(30)
Servizi amministrativi ed informatici	449	416	33	(2)	31
Spese per comunicazione esterna e costi diversi	78	67	11	(8)	3
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	2.645	2.221	424		424
Costi per godimento beni di terzi	138	122	16	(7)	9
Prestazioni professionali e consulenze	77	62	15	(2)	13
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	6	5	1		1
Assicurazioni	88	92	(4)	(4)	(8)
Carrozze letto e ristorazione	157	126	31	(7)	24
Provvigioni alle agenzie	86	61	25	(12)	13
Servizi di ingegneria	85	74	11		11
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	6	(38)	44		44
Altro	426	294	132	(5)	127
Diversi	931	676	255	(30)	225
Totale	7.570	6.340	1.230	(365)	865

La variazione in aumento della voce "Costi per servizi", al netto degli effetti della variazione area (365 milioni di euro), è pari a 865 milioni di euro e deriva, principalmente, dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per prestazioni connesse al trasporto (+70 milioni di euro), sostanzialmente riconducibili alle provvigioni e dei compensi riconosciuti alle

ferrovie estere (+15 milioni di euro), agli oneri per il pedaggio ferroviario sulle reti estere (+35 milioni di euro), nonché ai costi per servizi di trasporto merci (+9 milioni di euro);

- maggiori costi per lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale (+424 milioni di euro), strettamente correlati all'inc-

- mento misurato nei ricavi da servizi di infrastruttura;
- maggiori costi per manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati (+133 milioni di euro), riconducibili alle maggiori attività di manutenzione e riparazioni dei rotabili e di beni mobili, alle attività di manutenzione ordinaria pianificate sulla linea e dai numerosi interventi per calamità naturali che si sono resi necessari a causa delle avverse condizioni meteorologiche (+128 milioni di euro), a maggiori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi (+28 milioni di euro) principalmente per i lavori di realizzazione della tratta Roma-Lido, compensati dalla riduzione costi di pulizia legati soprattutto alla fine dei contratti di sanificazione straordinaria stipulati per l'emergenza Covid 19 (-24 milioni di euro);
- decremento dei costi per servizi immobiliari e utenze (-30 milioni di euro), principalmente per effetto della riduzione delle tariffe del gas e dell'energia elettrica rispetto all'anno 2022;
- maggiori costi sostenuti per servizi informatici e per servizi di manutenzione hardware e software (+31

- milioni di euro) come conseguenza dei servizi erogati in ambito informatico con particolare riferimento alla cyber security;
- maggiori costi per servizi di ristorazione a bordo treno (+24 milioni di euro), a seguito dell'aumento dei viaggiatori;
- maggiori costi per provvigioni alle agenzie (+13 milioni di euro) correlato all'incremento dei ricavi da vendita biglietti;
- maggiori costi per servizi di ingegneria (+11 milioni di euro) per effetto della maggiore produzione realizzata nell'anno;
- maggiori accantonamenti (+44 milioni di euro) per contenziosi giudiziali e stragiudiziali relativi ai lavori su strade statali (+15 milioni di euro) e per contenziosi verso fornitori terzi (+25 milioni di euro);
- maggiori costi legati alla gestione temporanea delle autostrade A24 - A25 (+49 milioni di euro);
- maggiori costi sostenuti per lavori sulla rete regionale (+47 milioni di euro) come da convenzioni stipulate con Enti locali.

13. Altri costi operativi (265 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Altri costi	127	116	11	(1)	10
Minusvalenze	1	5	(4)		(4)
Accantonamenti e rilasci	35	14	21		21
Imposte tasse e tributi locali	102	104	(2)	(2)	(4)
Totale	265	239	26	(3)	23

La variazione in aumento della voce "Altri costi operativi", al netto degli effetti della variazione area (3 milioni di euro), pari a 23 milioni di euro, è attribuibile principalmente ai maggiori accantonamenti effettuati per

contratti onerosi (21 milioni di euro) riferiti alla società tedesca metronom Eisenbahngesellschaft mbH, del gruppo Netinera.

14. Capitalizzazione costi per lavori interni (2.150 milioni di euro)

I costi per lavori interni capitalizzati si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e dei costi di personale, servizi informatici e trasporto capitalizzati nel corso del 2023 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura, degli interventi di manutenzione incrementativa sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS nonché di upgrading tecnologico. La posta ammonta a 2.150 milioni di euro (1.702 milioni di euro al 31 dicembre 2022), di cui Altri costi interni per 1.153 milioni di euro e Materiali per 998 milioni di euro, e registra un in-

cremento di 448 milioni euro rispetto all'esercizio precedente, riconducibile principalmente ai maggiori impieghi di materiali per gli investimenti in PNRR (205 milioni di euro), a maggiori oneri indiretti e impiego di personale per interventi effettuati sull'infrastruttura ferroviaria (137 milioni di euro), ai maggiori impieghi di materiali per manutenzione incrementativa sui rotabili (59 milioni di euro), ai maggiori costi di progettazione, mantenimento cantiere e monitoraggio (33 milioni di euro), ai maggiori progetti per investimenti digitali (11 milioni di euro).

15. Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni (1.950 milioni di euro)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Ammortamento attività immateriali	263	260	3	(3)	
Ammortamento attività materiali	1.481	1.395	86	(13)	73
Svalutazione delle attività immateriali	3	8	(5)		(5)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	97	132	(35)		(35)
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	48	185	(137)		(137)
Svalutazione delle disponibilità liquide	(1)		(1)		(1)
Accantonamenti	(1)	(30)	29		29
Totale	1.890	1.950	(60)	(16)	(76)

La voce, al netto degli effetti della variazione area (16 milioni di euro), ha subito un decremento di 76 milioni di euro dovuto all'effetto contrapposto dei seguenti fattori:

- maggiori ammortamenti (73 milioni di euro) delle attività materiali, correlati principalmente all'effetto dei maggiori investimenti sugli interventi manutentivi della flotta rotabili, degli impianti e dei maggiori asset entrati in esercizio nel corso dell'anno;
- minori svalutazioni operate sugli assets rispetto all'esercizio precedente (40 milioni di euro); le svalutazioni effettuate nell'esercizio si riferiscono sostanzialmente ai maggiori costi di bonifica sostenuti per lo smaltimento del materiale contenente amianto come conseguenza della prosecuzione del processo

di dismissione di rotabili risultati obsoleti sia tecnicamente che commercialmente (74 milioni di euro), ai lavori in corso sull'infrastruttura ferroviaria (18 milioni di euro), nonché all'avviamento (2,5 milioni di euro) relativo a Busitalia Campania SpA per effetto del test di impairment effettuato nel corso dell'esercizio, per i cui dettagli si rinvia alla nota 23. Attività immateriali;

- minori rettifiche di valore su attività finanziarie per 137 milioni di euro: le rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie dell'esercizio sono dovute principalmente all'applicazione dell'IFRS 9;
- minori rilasci, per 29 milioni di euro, relativi al fondo per le politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

16. Proventi finanziari (220 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	8	11	(3)		(3)
Proventi finanziari su derivati	99	12	87		87
Proventi finanziari diversi	102	83	19	(1)	18
Utili su cambi	11	2	9		9
Totale	220	108	112	(1)	111

La voce, al netto della variazione area (1 milione di euro) registra un incremento pari a 111 milioni di euro, sostanzialmente generato dai seguenti fattori:

- incremento dei "Proventi finanziari su derivati" (+87 milioni di euro), riconducibile alla sensibile crescita registrata nei tassi di interesse rispetto al precedente periodo di confronto, che ha comportato un effetto

positivo sui derivati di copertura stipulati sui contratti di finanziamento;

- incremento della voce "Utili su cambi" per complessivi 9 milioni di euro, generato dalle operazioni in valuta effettuate dal Gruppo;
- incremento dei "Proventi finanziari diversi", per complessivi 18 milioni di euro quale effetto dei seguenti

fenomeni contrapposti:

- maggiori proventi finanziari relativi alle rivalutazioni monetarie (+4 milioni di euro), riconducibili in particolare agli interessi attivi afferenti la Delibera ART 88/2021 e al recupero degli interessi attivi sui crediti i per contributi ex Legge 166/2002 relativi al periodo 2005/2006 (+3 milioni di euro);
- maggiori interessi attivi derivanti da attività di factoring e credito a consumo (+11 milioni di euro);
- maggiori interessi attivi derivanti dall'effetto combinato dei maggiori depositi detenuti, connessi anche

alla ripresa del business delle società del Gruppo, e dell'effetto tasso, incrementatosi sensibilmente rispetto al precedente periodo di confronto (+24 milioni di euro);

- minori proventi finanziari rispetto all'esercizio precedente nel quale era stato registrato un provento straordinario, relativo ad una destinazione utili d'esercizio portati a nuovo nel decennio 2007-2017, a seguito di un accordo transattivo raggiunto nel mese di dicembre 2022 (-31 milioni di euro).

17. Oneri Finanziari (456 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
Oneri finanziari su debiti	393	140	253	(2)	251
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	26	25	1		1
Oneri finanziari su derivati	8	5	3		3
Oneri finanziari su leasing	35	24	11	(3)	8
Svalutazioni di attività finanziarie	7	1	6		6
Perdita su cambi	7	9	(2)		(2)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	(20)	17	(37)	1	(36)
Totale	456	221	235	(4)	231

L'incremento della voce, al netto della variazione area (4 milioni di euro), pari a 231 milioni di euro, è riconducibile principalmente ai seguenti fenomeni:

- maggiori oneri finanziari su debiti per 251 milioni di euro, per effetto di i) maggiori interessi sui prestiti obbligazionari delle Serie EMTN ed Eurofima, sui finanziamenti bancari e sui conti correnti bancari e postali (+223 milioni di euro), connessi all'effetto congiunto delle nuove sottoscrizioni obbligazionarie e di finanziamenti, rispettivamente +1.061 e +2.182 milioni di euro rispetto al 31.12.2022) e dell'incremento dei tassi d'interesse rispetto al precedente periodo di confronto (Euribor +3%) e di ii) maggiori oneri finanziari a fronte del recupero dell'aiuto di Stato risultato incompatibile nel periodo 2000-2014, che ha comportato, oltre l'impatto già citato nel paragrafo "Ricavi delle vendite e delle prestazioni", la rilevazione dei relativi interessi passivi per 13 milioni di euro;

- minori accantonamenti netti (-36 milioni di euro), sostanzialmente riconducibili all'assessment effettuato sulla partecipazione in Stretto di Messina SpA, a seguito dell'uscita dallo stato di liquidazione della stessa e del nuovo assetto societario, che ha comportato un rilascio del relativo fondo rischi pari a 49 milioni di euro, a cui si sono contrapposti maggiori accantonamenti netti a seguito del rilascio della perizia richiesta dal MEF;
- maggiori svalutazioni di attività finanziarie (+6 milioni di euro), riconducibili sostanzialmente alle svalutazioni
- operate a seguito del perdurare del conflitto Russia - Ucraina;
- maggiori oneri finanziari su leasing (+8 milioni di euro);
- minori perdite su cambi (-2 milioni di euro) per effetto delle operazioni in valuta effettuate dal Gruppo.

18. Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto (23 milioni di euro)

I risultati delle società collegate e a controllo congiunto del Gruppo, contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, sono pari a 23 milioni di euro e registrano un decremento di 40 milioni di euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente sostanzialmente per effetto del delta nei risultati delle seguenti partecipate: Concessioni Autostradali Venete CAV SpA (+9 milioni di euro), Sitaf SpA (+6 milioni di euro), Autostrada Asti-Cuneo SpA (-4 milioni di euro) e Trenord Srl (+14 milioni di euro), Tren-

talia Tper Scarl (+16 milioni di euro) nonché dal consolidamento ad Equity della società Stretto di Messina SpA (-79 milioni di euro).

Per i dettagli si rimanda alla Nota 26 Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto) ed alla Nota 4 Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie.

19. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate (25 milioni di euro)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

valori in milioni di euro

	2023	2022	Variazione	Variazione area	Delta residuale
IRAP	32	18	14		14
IRES	2	5	(3)		(3)
Imposte estere correnti	8	4	4	(2)	2
Imposte differite e anticipate		(8)	8		8
Imposte estere differite e anticipate	(18)	(6)	(12)	17	5
Imposte accantonamenti e rilasci					
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	1	(3)	4		4
Totale imposte sul reddito	25	10	15	15	30

Al netto degli effetti della variazione area (15 milioni di euro), la voce subisce un incremento complessivo di 30 milioni di euro per effetto sostanzialmente della rilevazione nell'esercizio di maggiore IRAP (14 milioni di euro), correlata all'incremento della base imponibile, e per l'effetto del minor rilascio di imposte differite nette (13 milioni di euro).

Si evidenzia che le imposte IRES di Gruppo sono iscritte al netto dei "Proventi da adesione consolidato fiscale", pari a 97 milioni di euro, iscritti a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione. Per ulteriori dettagli in merito al provento da consolidato fiscale si rimanda alla nota 14 "Imposte sul reddito dell'esercizio" del bilancio d'esercizio di FS SpA.

Le Imposte differite e anticipate nel 2023, comprese quelle estere, sono pari a -18 milioni di euro e per un maggior dettaglio della loro movimentazione si rimanda alla nota 25 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

Informativa in merito alla normativa c.d. "Pillar 2"

Il contesto internazionale

L'Action Plan BEPS lanciato dall'OCSE nel 2013 e articolato in 15 azioni prevedeva vari interventi di *restyling* degli standard di fiscalità internazionale, contemplando, altresì, un progetto finalizzato a studiare i nuovi modelli di business digitali e l'adeguatezza rispetto ad essi dei vigenti principi di collegamento territoriale (Action 1).

Sul punto, i lavori svolti nell'ambito dell'*Inclusive Framework* hanno individuato due pilastri nell'ambito dei quali attuare, sulla base di un consenso comune, nuove regolamentazioni nazionali, i.e. il c.d. "Pillar 1" e il c.d. "Pillar 2". Mentre il primo rialloca materia imponibile dei gruppi multinazionali nelle giurisdizioni dei mercati di sbocco, il secondo, con l'obiettivo di limitare la competizione fiscale tra gli Stati attuata mediante la «corsa al ribasso» delle aliquote impositive sui redditi societari, impone alle società e ai gruppi (con più di 750 milioni di euro di fatturato) un carico fiscale minimo del 15% in

ciascuna delle giurisdizioni in cui essi operano.

I lavori per l'implementazione del Pillar 1 da parte dell'OCSE sono ancora in corso, mentre per il Pillar 2 si è già trovato un accordo per adottare le relative disposizioni "nel corso" del 2023.

Il contesto normativo europeo

Con la direttiva UE 2022/2523 del 14 dicembre 2022, il Consiglio UE ha adottato nell'ordinamento europeo le regole del Pillar 2, imponendone l'applicazione negli Stati Membri per i periodi di imposta che decorrono dal 31 dicembre 2023.

Il contesto normativo italiano

Con il d.lgs. 27 dicembre 2023, n. 209 recante l'attuazione della riforma fiscale in materia di fiscalità internazionale è stata recepita la citata direttiva UE 2022/2523 a far data dagli esercizi che iniziano a partire dal 31 dicembre 2023.

Al fine di garantire un livello impositivo minimo dei gruppi multinazionali o nazionali di imprese, secondo l'approccio comune condiviso a livello internazionale in base alle indicazioni dell'OCSE e, più in particolare, alle cogenti disposizioni della citata direttiva UE 2022/2523, il citato d.lgs. prevede che l'eventuale imposizione integrativa «Pillar 2» sia prelevata attraverso:

- l'imposta minima nazionale (QMDTT), dovuta in relazione alle imprese di un gruppo multinazionale o nazionale localizzate in Italia e ivi soggette ad una bassa imposizione;
- l'imposta minima integrativa (IIR), dovuta da controllanti localizzate in Italia di gruppi multinazionali o nazionali in relazione alle imprese soggette ad una bassa imposizione facenti parte del gruppo;
- l'imposta minima suppletiva (UTPR), dovuta da una o più imprese di un gruppo multinazionale localizzate in Italia in relazione alle imprese estere facenti parte del gruppo soggette ad una bassa imposizione quando non è stata applicata, in tutto o in parte, l'imposta minima integrativa equivalente in altri Paesi.

Il processo di adeguamento alla nuova normativa Pillar 2 da parte del gruppo Ferrovie

Sin dall'inizio del 2023 il gruppo Ferrovie si è prontamente attivato al fine di valutare i possibili impatti della disciplina c.d. Pillar 2 nelle giurisdizioni di insediamento e garantire il corretto adempimento degli obblighi normativi in vigore dal 1° gennaio 2024.

Per il gruppo, le nuove disposizioni troveranno applicazione a decorrere dal prossimo esercizio, i.e. il 2024.

A tal proposito, sulla base dei dati disponibili per il 2022, è stato avviato un progetto che contempla le seguenti aree di indagine:

- analisi della fiscalità differita di gruppo avente rilevanza ai fini Pillar 2;
- analisi della struttura societaria del Gruppo e classificazione delle entità individuate secondo i requisiti Pillar 2 (UPE, POPE, MOCE, CE, Excluded entities, Investment entities, JV, CFC, PE, Flow through entities e Hybrid entities);
- classificazione e localizzazione delle varie entità del gruppo tra le giurisdizioni di insediamento;
- individuazione dei data points necessari all'applicazione della normativa Pillar 2 applicabile al gruppo e propedeutici alla fase di "data calculation":
 - ai fini dei Transitional Safe Harbours (TSH);
 - ai fini delle GloBE rules "a regime";
 - • GAP Analysis sia ai fini TSH sia delle GloBE rule "a regime" e individuazione dei piani di rimedio;
 - • monitoraggio dell'evoluzione normativa.

Al momento della chiusura dell'esercizio, sono ancora in corso le attività connesse alle prime tre aree di indagine e parallelamente è stato avviato il processo di recupero dei dati per gli esercizi successivi (2023 e 2024).

Non è possibile, pertanto, fornire indicazioni di carattere quantitativo su quelli che sarebbero stati gli ipotetici impatti della nuova normativa sul gruppo, laddove la stessa avesse trovato applicazione già nell'esercizio 2023.

20. Immobili, impianti e macchinari (49.326 milioni di euro)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio,

con le relative movimentazioni intercorse. Nel 2023 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	113.418	23.500	1.471	1.486	27.215	167.090
Ammortamenti e perdite di valore	(24.775)	(12.971)	(633)	(983)	(1.577)	(40.939)
Contributi	(55.841)	(1.274)	(625)	(220)	(21.142)	(79.102)
Consistenza al 31.12.2021	32.802	9.255	213	283	4.496	47.049
Investimenti	49	209	12	21	7.472	7.763
Passaggi in esercizio	4.178	1.841	134	38	(6.191)	
Ammortamenti	(181)	(1.133)	(21)	(51)		(1.386)
Perdite di valore		(60)			(1)	(61)
Operazioni straordinarie						
Variazione area di consolidamento	10	115	2	2	5	134
Differenze di Cambio		(1)				(1)
Alienazioni e dismissioni	(4)	(29)	(1)			(34)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(4.039)	(178)	(126)	(31)	(1.577)	(5.951)
Altre riclassifiche	(49)	47	1	4	877	881
Totale variazioni	(36)	811	1	(17)	586	1.344
Costo storico	117.592	24.771	1.616	1.576	29.316	174.871
Ammortamenti e perdite di valore	(24.889)	(13.254)	(650)	(1.018)	(1.584)	(41.395)
Contributi	(59.926)	(1.451)	(752)	(292)	(22.650)	(85.071)
Consistenza al 31.12.2022	32.777	10.066	214	266	5.082	48.405
Investimenti	85	136	13	15	12.083	12.332
Passaggi in esercizio	3.316	1.685	51	82	(5.134)	
Ammortamenti	(184)	(1.215)	(21)	(48)		(1.468)
Perdite di valore		(15)		(3)	(79)	(97)
Operazioni straordinarie			1	2		3
Variazione area di consolidamento			(1)			(1)
Alienazioni e dismissioni	(3)	(26)		(2)	(7)	(38)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(3.233)	(261)	(44)	(43)	(6.341)	(9.922)
Altre riclassifiche	(42)	82	2	2	68	112
Totale variazioni	(61)	386	1	5	590	921
Costo storico	120.909	25.644	1.678	1.650	36.329	186.210
Ammortamenti e perdite di valore	(25.039)	(13.495)	(667)	(1.047)	(1.664)	(41.912)
Contributi	(63.154)	(1.697)	(796)	(332)	(28.993)	(94.972)
Consistenza al 31.12.2023	32.716	10.452	215	271	5.672	49.326

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 12.083 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso, sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale (10.145 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile ed in particolare al proseguimento del rinnovo delle flotte, sia per il servizio Alta Velocità, con la consegna di 9 ETR 1000 relativi al servizio commerciale di ILSA in Spagna, sia per il Trasporto Regionale, con la consegna di 98 treni di cui 34 treni "New Pop", 35 treni "Rock" e 29 treni "Blues" (1.025 milioni di euro);
- agli interventi di manutenzione incrementativa e di revamping/restyling sul materiale rotabile (555 milioni di euro);
- agli oneri sostenuti per ammodernamento degli impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche (165 milioni di euro);
- alla manutenzione dei rotabili e alla manutenzione programmata dell'infrastruttura sul mercato tedesco (25 milioni di euro);
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti principalmente spese di progettazione e lavori relativi agli interventi di Legge Obiettivo e per la riqualificazione e accessibilità delle stazioni, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi di manutenzione straordinaria (19 milioni di euro);
- agli investimenti per la costruzione di una nuova nave traghetto (17 milioni di euro);
- agli investimenti per lavori in corso per revamping locomotori e terminali (10 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisto di nuovi autobus in Italia (43 milioni di euro) e all'estero (9 milioni di euro);
- alle capitalizzazioni dei costi sostenuti per le attività di manutenzioni cicliche sul materiale rotabile merci (66 milioni di euro).

I passaggi in esercizio della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono legati all'infrastruttura ferroviaria (3.296 milioni di euro), ad interventi di manutenzione e riqualificazione straordinaria dell'armamento delle officine di manutenzione rotabili (10 milioni di euro) e agli interventi di Legge Obiettivo effettuati all'interno delle stazioni (10 milioni di euro), mentre quelli della voce "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.621 milioni di euro), di revisioni cicliche su carri e locomotori merci (29 milioni di euro), di navi traghetto (5 milioni di euro), di materiale rotabile diagnostico (13 milioni di euro) e di manutenzione straordinaria del patrimonio immobiliare nonché di valorizzazione dei complessi immobiliari relativi alle grandi

stazioni ferroviarie (9 milioni di euro).

Le perdite di valore degli "Immobili, impianti e macchinari" sono principalmente legate alle Immobilizzazioni in corso e acconti correlate ai maggiori costi di bonifica per lo smaltimento del materiale contenente amianto inizialmente capitalizzato su specifici asset e al materiale rotabile risultato obsoleto sia tecnicamente che commercialmente (74 milioni di euro) e ai lavori in corso sull'infrastruttura ferroviaria (15 milioni di euro).

Le riclassifiche avvenute nel periodo sono legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle stesse tra le voci "Immobili, Impianti e Macchinari", "Attività Immateriali", "Investimenti Immobiliari" e "Rimanenze".

Contributi governativi

Nel corso del 2023, in linea con lo stato di avanzamento dei lavori delle attività materiali, degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 9.922 milioni di euro, sostanzialmente così dettagliati:

- 8.626 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal MEF e dal MIT destinati agli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria;
- 229 milioni di euro relativi ai contributi ricevuti dalle Regioni per acquisto di materiale rotabile;
- 8 milioni di euro relativi ai lavori in corso di realizzazione per le "opere complementari ai complessi di stazione", approvati nell'ambito del programma per le infrastrutture strategiche (Legge 443/2001 – cd. Legge Obiettivo), della Convenzione relativa agli interventi per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie di cui alla legge 11 dicembre 2016 e del contributo per riqualificazione energetica ex lege 296/2006 (Eco-bonus) a seguito dell'intervento di razionalizzazione ed efficientamento dell'impianto termico della stazione di Milano Centrale;
- 16 milioni di euro per il progetto di Bigliettazione elettronica e per autobus;
- altri contributi, pari a 1.043 milioni di euro, erogati principalmente dall'Unione Europea e da Enti Locali.

Al 31 dicembre 2023 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 1.635 milioni di euro.

Si segnala l'esistenza di vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, insistenti sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati, principalmente per il rinnovo ed ampliamento del parco autobus, per un totale di 12 milioni di euro.

Si segnala l'esistenza di vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, insistenti sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati, principalmente per il rin-

novo ed ampliamento del parco autobus, per un totale di 12 milioni di euro.

21. Diritti di utilizzo beni in leasing (874 milioni di euro)

Nella tabella di seguito è riportata la movimentazione nel periodo dei diritti d'uso.

valori in milioni di euro

	Diritti d'uso Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Attrezzatura industriale e commerciale	Diritti d'uso Altri beni	Diritti d'uso Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	189	856	3	50		1.098
Ammortamenti e perdite di valore	(49)	(299)	(1)	(25)		(374)
Consistenza al 31.12.2021	140	557	2	25		724
Acquisizioni per nuovi contratti	37	141	2	4		184
Ammortamenti	(28)	(125)	(2)	(11)		(166)
Differenze di Cambio		(1)				(1)
Remeasurement e cessazioni						
contrattuali	3	(26)		1		(22)
Totale variazioni	13	104		(6)		111
Costo storico	210	1.002	4	47		1.263
Ammortamenti e perdite di valore	(57)	(341)	(2)	(28)		(428)
Consistenza al 31.12.2022	153	661	2	19		835
Acquisizioni per nuovi contratti	74	38		4		116
Ammortamenti	(28)	(142)	(1)	(9)		(180)
Variazione area di consolidamento			(1)			(1)
Remeasurement e cessazioni						
contrattuali	28	75	1			104
Totale variazioni	74	(29)	(1)	(5)		39
Costo storico	287	929	2	35		1.253
Ammortamenti e perdite di valore	(60)	(297)	(1)	(21)		(379)
Consistenza al 31.12.2023	227	632	1	14		874

I diritti d'uso al 31 dicembre 2023, pari a 874 milioni di euro, si incrementano di 39 milioni di euro rispetto al periodo precedente (835 milioni di euro nel 2022). La variazione è sostanzialmente imputabile all'ordinaria

dinamica di sottoscrizione di nuovi contratti (116 milioni di euro), al processo di ammortamento dei diritti d'uso (180 milioni di euro), nonché ai remeasurement e alle estinzioni contrattuali (104 milioni di euro).

Le passività di leasing e i loro movimenti durante l'anno sono riportati nella tabella che segue.

valori in milioni di euro

Movimentazione delle passività per leasing

2023

Passività del leasing al 1° gennaio	828
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	128
Rilevazione oneri finanziari	34
Pagamenti	(230)
Altre variazioni	105
Passività del leasing al 31 dicembre	865

Le passività del leasing al 31 dicembre 2023, pari a 865 milioni di euro, si incrementano di 37 milioni di euro rispetto al periodo precedente (828 milioni di euro nel 2022). La variazione è connessa alla sottoscrizione di nuovi contratti (128 milioni di euro), alla rilevazione

degli oneri finanziari di periodo (34 milioni di euro) nonché ai pagamenti effettuati nel corso del 2023 (230 milioni di euro). Le altre variazioni, pari a 105 milioni di euro, si riferiscono ai già citati remeasurement e alle estinzioni contrattuali anticipate.

Gli impatti a conto economico dell'esercizio sono riportati nella tabella che segue.

valori in milioni di euro

Impatti a conto economico

2023

Ammortamento dei diritti d'uso	180
Interessi passivi sulle passività del leasing	34
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	142
Totale Impatti a conto economico	356

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relativa ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi dalla società in leasing operativo:

valori in milioni di euro

	Entro l'esercizio	Tra 1-2 esercizi	Tra 2-3 esercizi	Tra 3-4 esercizi	Tra 4-5 esercizi	Oltre cinque esercizi	Totale
Pagamenti da ricevere per leasing operativi non attualizzati	172	171	173	179	181	1.139	2.014

Infine, si segnala che relativamente ai contratti di leasing, non ci sono al momento opzioni di proroga ragionevolmente optabili.

22. Investimenti immobiliari (1.399 milioni di euro)

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2023 che al 31 dicembre 2022, degli investimenti immobiliari.

valori in milioni di euro

	Terreni	Fabbricati
Costo storico	2.210	1.683
Contributi	(20)	(272)
Fondo Ammortamento		(563)
Fondo Svalutazione	(1.326)	(235)
Consistenza al 1.1.2022	864	613
Variazioni del periodo		
Acquisizioni/Incrementi	22	19
Riclassifiche	(2)	(17)
Ammortamenti		(9)
Perdite di valore	(55)	(15)
Alienazioni e dismissioni	(6)	(1)
Totale Variazioni	(40)	(23)
Costo storico	2.204	1.602
Contributi	(24)	(210)
Fondo Ammortamento		(550)
Fondo Svalutazione	(1.363)	(256)
Consistenza al 31.12.2022	817	586
Variazioni del periodo		
Acquisizioni/Incrementi		15
Riclassifiche	(2)	(1)
Ammortamenti		(13)
Alienazioni e dismissioni	(2)	(1)
Totale Variazioni	(4)	
Costo storico	2.198	1.610
Contributi	(24)	(215)
Fondo Ammortamento		(555)
Fondo Svalutazione	(1.361)	(254)
Consistenza al 31.12.2023	813	586

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione ed alcuni fabbricati, officine e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

Le riclassifiche avvenute nell'anno, sia sui terreni sia sui fabbricati, sono legate principalmente ad una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle partite stesse tra gli Immobili, impianti e macchinari e le Rimanenze.

23. Attività immateriali (1.798 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir. di brev. ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Diritti Concessori	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	143	5	1.804	757	1.930	31	190	4.860
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(1.033)	(7)	(672)	(12)	(81)	(1.907)
Contributi	(25)		(349)	(19)				(393)
Consistenza al 1.1.2022	20	1	422	731	1.258	19	109	2.560
Investimenti			11	298	2			311
Passaggi in esercizio			98	(111)	13			
Ammortamenti	(1)		(128)		(125)	(6)		(260)
Alienazioni e dismissioni			(1)					(1)
Operazioni straordinarie	1		4			65	9	79
Perdite di valore				(1)			(7)	(8)
Incrementi dei contributi di periodo			(25)	25				
Altre riclassifiche			(1)	(848)		1		(847)
Totale variazioni			(41)	(637)	(110)	60	2	(726)
Costo storico	144	5	1.886	111	1.945	127	199	4.387
Ammortamenti e perdite di valore	(99)	(4)	(1.131)		(797)	(48)	(88)	(2.137)
Contributi	(25)		(374)	(18)				(417)
Consistenza al 31.12.2022	20	1	381	93	1.148	79	111	1.833
Investimenti			16	224	1		2	243
Passaggi in esercizio			232	(242)	8	2		
Ammortamenti	(1)		(129)		(123)	(10)		(263)
Alienazioni e dismissioni			(4)	(1)				(5)
Perdite di valore					(1)		(2)	(3)
Incrementi dei contributi di periodo			(84)	84				
Riclassifiche			1	(8)				(7)
Totale variazioni	(1)		32	57	(115)	(8)		(35)
Costo storico	144	5	2.035	167	1.955	108	201	4.615
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(1.173)		(922)	(37)	(90)	(2.324)
Contributi	(27)		(449)	(17)				(493)
Consistenza al 31.12.2023	19	1	413	150	1.033	71	111	1.798

Nella voce Diritti concessori è iscritto per 894 milioni di euro il valore della concessione di Anas SpA.

sione, si rimanda alle pregresse Relazioni Finanziarie Annuali. Si riepilogano di seguito le novità registrate nel 2023.

Per i dettagli relativi al percorso di prima iscrizione e successive conferme di valorizzazione della conces-

Il 30 dicembre 2023 è stato pubblicato nella Gazzetta

Ufficiale n. 303 il decreto legge 30 dicembre 2023, n. 215, con il quale è stato precisato che il regime temporale degli oneri di investimento al 9% si applica solo ai quadri economici approvati dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2023 e che, "A decorrere dal 1° gennaio 2024, gli oneri di investimento di cui al primo periodo del comma 3-bis, comprensivi delle spese di progettazione degli interventi, sono riconosciuti all'ANAS S.p.A. nella misura non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato. Entro il predetto limite percentuale, le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a. e verificate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base delle risultanze della contabilità analitica, rimangono a disposizione della società".

A seguito di tali disposizioni, il CIPESS, nella seduta del 21 marzo 2024, ha approvato, con prescrizioni, la proposta di Contratto di programma MIT-ANAS 2021-2025, precisando che "il completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 costituisce atto presupposto per il successivo aggiornamento del Piano Economico-Finanziario (PEF) e la stipula della nuova Convenzione in osservanza alle disposizioni normative di cui all'oggetto (Art. 1, commi 1018 [e 1019] della legge n. 296/2006. Art. 2, commi sexies/sestiesdecies, decreto-legge n. 121/2021 convertito in legge n. 156/2021, n.d.r.)" Tutti questi elementi innovativi fattuali, rispetto al contesto normativo e regolatorio precedente, appaiono rafforzare l'impostazione della società di poter attuare la fattispecie prevista dalla legge 296/2006 e, quindi, allo stato attuale, si ritiene adeguato considerare l'estensione della Concessione all'esercizio 2052. Pertanto, sono stati considerati i flussi di cassa su tale orizzonte temporale, sulla base delle informazioni disponibili alla data.

Alla luce di quanto descritto sopra, il Capitale Investito Netto "Regolatorio", strettamente correlato ai flussi di cassa generati dalla gestione della concessione, al 31 dicembre 2023, è stato oggetto di verifica di recuperabilità (cd. Impairment test) predisposta sulla base dei flussi di cassa del Piano Industriale di Anas 2024-2033, approvato dal CdA in data 27 marzo 2024, con orizzonte temporale al 2052. Il Piano si basa sugli elementi informativi contenuti nel Contratto di Programma 2021-2025 e nelle relative prescrizioni, nonché sulla legittima aspettativa qualificata di ANAS di vedere riconosciuto l'adeguamento della durata della Concessione, attualmente in scadenza al 31.12.2032, fino al 2052.

In particolare, la configurazione utilizzata per determinare il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi

finanziari è il "value in use", calcolato, nella fattispecie, utilizzando le proiezioni di flussi di cassa basate sulle previsioni finanziarie del Piano, considerate per un periodo esplicito fino al 2052, sulla base delle considerazioni sopra riportate. Ai fini della determinazione del valore recuperabile, è stata inclusa anche una stima del valore residuo attualizzato (terminal value), basato sull'ipotesi che questo sia pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione.

I flussi finanziari attesi dalla CGU sono stati attualizzati in base ad un tasso di sconto "regolatorio" ("WACC") pari al 2,8%, ritenuto adeguato ad attualizzare tali flussi finanziari. Il WACC applicato per attualizzare i flussi di cassa è stato ponderato sulla base del peso che i servizi societari "core" e "non core" hanno a livello di EBITDA cumulato dal 2024 al 2052, considerando il costo del debito regolatorio e il WACC di mercato.

All'esito dell'impairment test non sono emerse perdite di valore sulla Concessione e sul Capitale Investito Netto da riflettere in bilancio. Tenendo conto delle ipotesi chiave sopra riportate, l'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione (WACC +0,5%), a parità di altre condizioni, non comporterebbe la rilevazione di una perdita di valore. Si specifica che il WACC di break-even è pari al 4,3%.

Qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.

La concessione è ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, ossia fino al 2032, e conseguentemente la quota di competenza del periodo è pari a 99 milioni di euro.

Gli investimenti nelle immobilizzazioni in corso e acconti nonché i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione dei software, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita relativi ai business del Gruppo.

Test di Impairment

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 – "Impairment of assets", in presenza di avviamenti e attività non correnti a vita utile indefinita, o di indicatori di possibili riduzioni di valori sulle altre attività non correnti (c.d. trigger events), sono stati effettuati test di impairment. La valutazione di recuperabilità è stata effettuata per singola cash generating unit ("CGU") ovvero a livello di gruppo di CGU a cui l'avviamento è stato allocato.

In dettaglio, per il 2023, il test di impairment, oltre

a quanto evidenziato nel paragrafo precedente, ha riguardato la verifica degli avviamenti iscritti in bilancio scaturenti dalle acquisizioni del gruppo Netinera Deutschland GmbH, nonché agli avviamenti rivenienti da Mercitalia Logistics SpA, Busitalia - Sita Nord Srl, Busitalia Campania SpA, Cremonesi Workshop ed Hellenic Train, ognuna delle quali rappresenta un'autonoma Cash Generating Unit (CGU).

In merito a tali CGU, il test è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di Budget 2023 delle relative società e sui valori dell'ultimo Piano Industriale ufficiale (2024-2033) approvato dal management delle stesse.

Per le diverse CGU cui si è fatto cenno sopra, il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU, determinato con riferimento al maggiore tra il fair value ed il valore d'uso. Il terminal value è stato stimato sulla base delle migliori assunzioni effettuate dal management (Perpetuity o CIN

a seconda delle peculiarità del business a cui la CGU fa riferimento), facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,0-1,7%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (Weighted Average Cost of Capital), differenziato per ciascuna CGU. L'applicazione del metodo finanziario per la determinazione del valore recuperabile e il successivo confronto con i rispettivi valori contabili ha comportato, principalmente, per ciascuna CGU oggetto di impairment test, la stima del WACC post tax, del valore dei flussi operativi desunti dai Piani Industriali approvati dai Consigli di amministrazione, del valore terminale, del tasso di crescita utilizzato per la proiezione dei flussi oltre l'orizzonte del piano approvato.

Di seguito si fornisce informativa sui principali valori relativamente all'impairment test dell'avviamento allocato al gruppo di CGU riferibile al perimetro delle attività di Gruppo:

valori in milioni di euro

CGU	Avviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Netinera Deutschland	87	6,40%	1,50%
Busitalia- CGU Umbria	11	6,23%	
Busitalia Campania		6,25%	
Cremonesi Workshop	7	7,83%	1,00%
Hellenic Train	2	5,70%	

Dai test di impairment effettuati è emersa una perdita di valore relativa all'avviamento iscritto su Busitalia Campania, pari a 2 milioni di euro, per effetto della quale tale avviamento risulta totalmente svalutato.

Ad eccezione del test che ha determinato la non recuperabilità dell'avviamento precedentemente rilevato, con riferimento al quale il valore recuperabile risulta pertan-

to allineato al carrying amount della relativa CGU al netto di tale avviamento e conseguentemente ogni variazione dei parametri di input potrebbe determinare un impatto sulla recuperabilità, l'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione e al growth rate (+/- 50 basis points) non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate.

24. Attività per imposte anticipate (98 milioni di euro) e passività per imposte differite (151 milioni di euro)

Nel prospetto di seguito si riporta la tabella riepilogativa delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite.

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Passività per imposte differite lorde	427	485
Attività per imposte anticipate compensabili	(276)	(298)
Passività per imposte differite	151	187
Attività per imposte anticipate al netto del fondo svalutazione	374	386
Passività per imposte differite compensabili	(276)	(298)
Attività per imposte anticipate	98	88

Nell'esercizio corrente è stata effettuata una diversa classificazione dei dati relativi alle imposte anticipate e differite che sono state esposte come valore netto. Al fine quindi di una migliore comparabilità, sono stati riclassificati anche i dati dell'esercizio precedente.

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza e la natura delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intersocietari nel 2023 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2022	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2023
Attività per imposte anticipate	386	(12)			374
Asset	106	2			108
Rimanenze	55	(4)			51
Fondi	37	(6)			31
Perdite fiscali	35	(5)			30
Strumenti finanziari					
TFR	3	1			4
Attività e Passività finanziarie					
IFRS 16	121	(17)			104
Altro	29	17			46
Passività per imposte differite	485	(30)	(28)		427
Asset	240	(4)			236
Rimanenze	46	(1)			45
Fondi	2	2			4
Strumenti finanziari	50		(28)		22
TFR	6	(2)			4
Attività e Passività finanziarie					
IFRS 16	112	(5)			107
Altro	29	(20)			9

La movimentazione del periodo accoglie le nuove differenze temporanee e i rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno.

25. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto) (1.217 milioni di euro)

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2023, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da ver-

sare, comparato con il valore al 31 dicembre 2022. La tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nel corso del 2023 è sotto riportata:

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2022	Quota %	Diminuzione per Dividendi	Variazioni del perimetro di consolidamento	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2023	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
B.B.T. SE SpA	156	50				10	166	50
Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	101	50			20		121	50
Trenitalia TPER Scarl*	3	70			15		18	70
Trenord Srl	34	50			10		44	50
TELT Sas	95	50					95	50
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2	57					2	57
Altre**	10		(1)		2	(2)	9	
Partecipazioni in imprese collegate								
Autostrada Asti-Cuneo SpA	31	35			4		35	35
Ferrovie Nord Milano SpA	40	15	(1)		13		52	15
Metro 5 SpA	79	37			7	(4)	82	37
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7	50				2	9	50
SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	68	32	(3)		6		71	32
Sitaf	195	32			20	(1)	214	32
Stretto di Messina SpA		95		365	(78)		287	43
Altre**	12		(7)	4	4	(1)	12	
Totale	833		(12)	369	23	4	1.217	

* Benchè il Gruppo detenga più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri soci.
** Tra le "Altre" partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative.

La voce "Altro" nelle partecipazioni in imprese collegate si riferisce essenzialmente alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari 150 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF a RFI SpA e relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 140 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa. Tra le partecipazioni in imprese a controllo congiun-

to, si segnala che la società TELT Sas ha effettuato un aumento di capitale sociale, pari a 453 milioni di euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MIT per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7532. Per i dettagli relativi alla società Stretto di Messina SpA si rimanda alla nota "4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie". L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso dell'esercizio 2023.

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto

Di seguito le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese a controllo congiunto ritenute più significative. Le tabelle includono anche una

riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della partecipazione.

valori in milioni di euro

	Trenord Srl		TELT Sas		BT SE		Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Percentuale di possesso	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
Attività Correnti	357	329	604	297	329	219	91	159
Attività Non Correnti	951	475	3.152	2.497	3.977	3.558	596	569
Passività Correnti	(568)	(595)	(581)	(299)	(203)	(263)	(92)	(103)
Passività Non Correnti	(641)	(129)	(3.174)	(2.494)	(1.595)	(1.316)	(348)	(424)
Patrimonio Netto	99	80	1	1	2.508	2.198	247	201
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	49	40			1.254	1.099	124	101
Valore contabile della partecipazione*	44	34	95	95	166	156	121	101
Ricavi Operativi	897	832	13	16	24	24	185	87
Risultato Netto	19	(9)	-	-	-	-	31	9
Dividendi ricevuti dal Gruppo								

*Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Partecipazioni in imprese collegate

Nelle tabelle seguenti sono sintetizzate le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese collegate detenute dal Gruppo, ritenute singolarmente rilevanti. Inoltre, le stesse includono anche una

riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della singola partecipazione.

valori in milioni di euro

	Gruppo Sitaf		Gruppo Ferrovie Nord Milano		Metro 5 SpA		Autostrada Asti-Cuneo SpA		Stretto di Messina		SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	
	31.12.2023	31.12.2022	30.09.2023	30.09.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2022	30.06.2022	30.11.2023		30.06.2023	30.06.2022
Percentuale di possesso	32%	32%	15%	15%	37%	37%	35%	35%	43%		32%	32%
Attività Correnti	204	191	858	927	117	107	102	124	515		182	217
Attività Non Correnti	1.724	1.642	1.165	1.168	601	626	146	125	227		381	376
Passività Correnti	(175)	(268)	(742)	(840)	(90)	(89)	(38)	(52)	(64)		(177)	(194)
Passività Non Correnti	(1.178)	(1.050)	(930)	(982)	(417)	(442)	(111)	(110)	(5)		(166)	(188)
Patrimonio Netto	575	515	351	273	211	202	99	87	673		220	211
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	183	163	52	40	77	74	35	31	286		71	68
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	31	32			5	5						
Altre rettifiche									1			
Valore contabile della partecipazione	214	195	52	40	82	79	35	31	287		71	68
Ricavi Operativi	411	354	538	513	33	25	166	82			33	30
Risultato Netto	68	43	54	37	20	22	26	14	(84)		6	5
Dividendi ricevuti dal Gruppo												

26. Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti (3.549 milioni di euro)

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti, pari complessivamente a 3.549 milioni di euro (quota corrente pari a 3.314 milioni di euro), si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento. Al 31 dicembre 2022 la posta era pari a 3.521 milioni di euro (2.042 milioni di euro come quota corrente).

L'importo, esposto al netto del fondo iscritto in compliance con l'IFRS 9 (96 milioni di euro), si riferisce sostanzialmente sia a costi sostenuti da Anas SpA di cui è già stata predisposta la relativa rendicontazione e richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia a costi sostenuti dalla stessa che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora oggetto di pagamento alle ditte appaltatrici.

Il fondo ha subito un incremento netto di 1 milione di euro, a seguito del venir meno delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali.

La variazione in aumento rispetto al 2022, pari a 28 milioni di euro, è principalmente imputabile all'effetto netto della produzione di periodo (1.985 milioni di euro) e degli incassi e riclassifiche dell'esercizio (1.927 milioni di euro) e, per la parte restante, al delta dell'effetto attualizzazione tra i due periodi.

Si evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 4,1%, che riflette la valutazione corrente di mercato per ricorrere ai finanziamenti da parte di Anas SpA. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo.

27. Attività finanziarie (inclusi i derivati) (1.320 milioni di euro)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	63	45	108	167	56	223	(104)	(11)	(115)
Altre partecipazioni	135		135	406		406	(271)		(271)
Titoli e Finanziamenti	44		44	51		51	(7)		(7)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	85	10	95	95	10	105	(10)		(10)
Crediti per finanziamenti	356	19	375	349	12	361	7	7	14
Crediti vs MIT L.191/2023 (ex art. 7 L. 178/02)		768	768	755		755	(755)	768	13
Altri crediti finanziari		123	123		156	156		(33)	(33)
Valore lordo attività finanziarie	683	965	1.648	1.823	234	2.057	(1.140)	731	(409)
Fondo svalutazione	(56)	(272)	(328)	(276)	(9)	(285)	220	(263)	(43)
Totale attività finanziarie	627	693	1.320	1.547	225	1.772	(920)	468	(452)

La voce in oggetto ha subito un decremento di 452 milioni di euro, riconducibile principalmente alle variazioni di seguito esposte.

Gli "Strumenti finanziari derivati di copertura", a seguito della valutazione del fair value effettuata al 31 dicembre 2023, hanno subito un incremento pari a 115 milioni di euro, dovuto all'andamento dei tassi oggetto di copertura nel periodo di riferimento. Per maggiori dettagli sulle operazioni di copertura, si rimanda al paragrafo della gestione dei rischi.

I "Titoli e finanziamenti" si decrementano di 7 milioni di euro, principalmente come effetto netto dell'incremento relativo all'iscrizione delle quote di fondi comuni di investimenti sottoscritte nell'esercizio (+10 milioni di euro), a cui si sono contrapposti i decrementi correlati al conflitto Russia-Ucraina (-13 milioni di euro) e ai rimborsi dei finanziamenti effettuati nei confronti delle società collegate o JV (-4 milioni di euro).

I "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere", pari a 95 milioni di euro, rappresentano il valore del credito attualizzato per i contributi previsti dall'art. 25 co. 1 del D.L. n. 4 del 27 gennaio 2022, convertito con L. n. 25 del 28 marzo 2022 (cd. "Decreto Sostegni Ter"), relativo alla copertura degli effetti Covid-19 e legato al business dell'infrastruttura ferroviaria. Il valore iscritto rappresenta l'attualizzazione dell'impegno di spesa pluriennale (10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034) e si decrementa rispetto al 2022 per effetto dell'incasso di periodo.

Il credito verso il MIT L.191/2023 - Concessioni Ex Art. 7 L.178/02 ammonta a 768 milioni di euro, ed accoglie la posizione creditoria che il Gruppo vantava nei confronti della Società Strada dei Parchi, riclassificata nei confronti del MIT, a seguito della Legge 191 del 2023 comma 3 dell'art. 14-bis, che ha stabilito che il MIT provvede direttamente nei confronti di ANAS alla regolazione dei crediti da questa vantati verso Strada dei Parchi, "con conseguente estinzione delle relative obbligazioni a carico del concessionario".

Le voci "Altri crediti finanziari" e "Crediti per finanziamenti", che subiscono una variazione in diminuzione complessiva per 19 milioni di euro, accolgono sostanzialmente le variazioni dei depositi a breve stipulati con i depositi dell'ex Fondo Centrale di Garanzia e le disponibilità liquide che risultano indisponibili per effetto di pignoramenti.

La voce "Altre partecipazioni", che accoglie il fair value delle partecipazioni minoritarie, ovvero le partecipazioni di cui non si ha più il controllo o il collegamento, ammonta a 135 milioni di euro e subisce un decremento di 271 milioni di euro, sostanzialmente per effetto dell'uscita dallo stato di liquidazione di Stretto di Messina SpA (-367 milioni di euro), dell'iscrizione della partecipazione in AIE SpA in liquidazione (+49 milioni di euro), a seguito della sua messa in liquidazione a far data dal 27 giugno 2023 e dell'iscrizione della partecipazione nel Gruppo Exploris DE GmbH (+55 milioni di euro). Per ulteriori dettagli in merito alle operazioni sopra descritte si rimanda alla nota 4. Variazione area di consolidamento ed operazioni straordinarie.

valori in milioni di euro

	Valore al		Quota %	
	31.12.2023	31.12.2022		
Stretto di Messina SpA	0	367		95
Eurofima	15	15	14	14
Altre	120	24		
Valore lordo altre partecipazioni	135	406		
Fondo svalutazione	53	9		
Totale altre partecipazioni	82	397		

Il Fondo svalutazione crediti, che ammonta a 328 milioni di euro al 31 dicembre 2023, accoglie prevalentemente la stima delle potenziali perdite di valore del sopra cita-

to credito verso il MIT (ex Strada dei Parchi - 268 milioni di euro) e della partecipazione in AIE SpA in liquidazione (49 milioni di euro).

28. Crediti commerciali non correnti e correnti (2.801 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	3	1.892	1.895	3	1.815	1.818		77	77
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	1	242	243	2	206	208	(1)	36	35
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		497	497		882	882		(385)	(385)
- Contratto di Servizio verso lo Stato		406	406		386	386		20	20
Crediti verso società del Gruppo		263	263		311	311		(48)	(48)
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		249	249		233	233		16	16
Altri crediti commerciali		59	59		43	43		16	16
Valore lordo crediti commerciali	4	3.608	3.612	5	3.876	3.881	(1)	(268)	(269)
Fondo svalutazione		(811)	(811)		(784)	(784)		(27)	(27)
Totale crediti commerciali	4	2.797	2.801	5	3.092	3.097	(1)	(295)	(296)

La voce "Crediti commerciali non correnti e correnti" al netto del relativo fondo svalutazione è pari a 2.801 milioni di euro e presenta una variazione in diminuzione di 296 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

La voce Clienti Ordinari presenta un incremento di 77 milioni di euro legato principalmente ai seguenti fattori: i) incremento dei crediti verso clienti ordinari legati alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro Riyadh e alla formazione finanziata (+95 milioni di euro); ii) decremento dei crediti verso clienti ordinari del settore trasporto su ferro in particolare per effetto dell'incasso di penali attive verso un fornitore di materiale rotabile (-27 milioni di euro); iii) decremento dei crediti verso Imprese Ferroviarie Terze nazionali ed estere per l'utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria (-44 milioni di euro); iv) incassi dai gestori di servizi energetici e di telefonia (-23 milioni di euro); v) infine alla normale dinamica degli incassi di periodo (+76 milioni di euro).

I Crediti da Contratto di Servizio presentano un decremento complessivo di 365 milioni di euro dovuto alla riduzione dei crediti verso le Regioni (-385 milioni di

euro) per effetto della dinamica di andamento e di riequilibrio dei Contratti di Servizio, nonché alla parte dei corrispettivi di periodo non ancora incassati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (+20 milioni di euro).

La riduzione dei Crediti verso società del Gruppo, di 48 milioni di euro, è riferita sostanzialmente alla registrazione di note di credito per energia verso le società collegate Tper (- 8 milioni di euro) e Trenord (-7 milioni di euro), nonché alla firma dell'accordo per la ripartizione degli introiti tariffari 2020-2022 con il quale si è conguagliato il triennio dei service regionali con fatturazione e compensazione degli stessi verso le società collegate Tper (-10 milioni di euro) e Trenord (-16 milioni di euro).

Le "Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione", pari a 249 milioni di euro, rappresentano l'ammontare lordo dei contratti relativi alle commesse in corso per le quali i costi sostenuti, più i margini rilevati e meno le perdite registrate, eccedono la fatturazione in acconto per l'avanzamento dei lavori. L'incremento di periodo (+16 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile

all'incremento dei costi sostenuti nell'esercizio su strade non in concessione in attesa di rimborso da parte del Ministero concedente (+53 milioni di euro), al quale si contrappone il minor valore delle fatture in acconto emesse rispetto all'avanzamento dei lavori relativi all'in-

frastruttura ferroviaria (-38 milioni di euro). Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti, comprensivi delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, per area geografica:

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Nazionali	3.117	3.616	(499)
Paesi dell'area euro	283	199	84
Regno Unito	13	20	(7)
Altri paesi europei (UE non Euro)	12	7	5
Altri paesi europei non UE	27	15	12
Stati Uniti			
Altri paesi	160	24	136
Totale	3.612	3.881	(269)

c2c, Regno Unito



Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti, comprensivi delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, per area geografica suddivisa per Poli:

valori in milioni di euro

31.12.2023	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Infrastrutture	Polo Urbano	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	1.637	368	1.414	92	760	(1.154)	3.117
Paesi dell'area euro	232	32	11		4	4	283
Regno Unito	13				4	(4)	13
Altri paesi europei (UE non Euro)	9	3					12
Altri paesi europei non UE	13	7	4		3		27
Stati Uniti							
Altri paesi			10		150		160
Totale	1.904	410	1.439	92	921	(1.154)	3.612

valori in milioni di euro

31.12.2022	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Infrastrutture	Polo Urbano	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	2.146	311	1.586	94	644	(1.165)	3.616
Paesi dell'area euro	165	30	6		8	(10)	199
Regno Unito	20				4	(4)	20
Altri paesi europei (UE non Euro)	1	5	1				7
Altri paesi europei non UE	1	9	5				15
Stati Uniti							
Altri paesi		1	9		16	(2)	24
Totale	2.333	356	1.607	94	672	(1.181)	3.881

29. Altre attività non correnti e correnti (13.319 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		3	3	10	36	46	(10)	(33)	(43)
Crediti per IVA	6	67	73	24	38	62	(18)	29	11
MEF	4.713	1.886	6.599	3.045	639	3.684	1.668	1.247	2.915
MIT	2.331	1.303	3.634	2.360	993	3.353	(29)	310	281
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		97	97		96	96		1	1
Crediti verso Stato per contenziosi	484		484	704		704	(220)		(220)
Altre Amministrazioni dello Stato	23	654	677	24	838	862	(1)	(184)	(185)
Debitori diversi e ratei/risconti	36	1.933	1.969	41	1.628	1.669	(5)	305	300
Valore lordo altre attività	7.593	5.943	13.536	6.208	4.268	10.476	1.385	1.675	3.060
Fondo svalutazione	(9)	(208)	(217)	(11)	(188)	(199)	2	(20)	(18)
Totale altre attività	7.584	5.735	13.319	6.197	4.080	10.277	1.387	1.655	3.042

I crediti verso il MEF e verso il MIT, pari complessivamente a 10.233 milioni di euro, sono sostanzialmente legati:

- ai contributi stanziati a favore di FS SpA (2.294 milioni di euro) relativamente al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin – TELT di cui 254 milioni di euro iscritti nel 2023;
- ai contributi in conto capitale MIT stanziati a favore di FSE Srl al fine di assicurare la continuità operativa della società (70 milioni di euro), ai sensi dell'art.1, comma 867 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 "L. di Stabilità 2016";
- ai contributi MIT stanziati in favore di Grandi Stazioni

Rail SpA per il Programma "Grandi Stazioni" e per gli interventi di riqualificazione, sicurezza e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie nonché per potenziare l'interscambio tra il sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto (45 milioni di euro);

- ai contributi a favore di RFI SpA (7.212 milioni di euro);
- ai contributi straordinari riconosciuti dal MEF e MIT in favore del Gruppo FS a seguito dell'emergenza epidemiologica causata dal Covid-19 (612 milioni di euro), di cui 567 milioni di euro relativi ad esercizi precedenti e 45 milioni di euro iscritti nel 2023.

Nella tabella seguente sono indicati i dettagli relativi alla movimentazione dei contributi complessivi (inclusi la parte legata all'emergenza epidemiologica):

valori in milioni di euro

Trasferimenti a favore del Gruppo FS	Valori al 31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2023
In conto esercizio:					
dal MEF	327	1.109	(1.276)		160
dal MIT	520	144	(212)	20	472
Totale in conto esercizio	847	1.253	(1.488)	20	632
In conto impianti:					
dal MEF	3.357	7.893	(4.811)		6.439
dal MIT	2.763	670	(324)	(17)	3.092
Totale in conto impianti	6.120	8.563	(5.135)	(17)	9.531
In conto capitale:					
dal MIT	70				70
Totale trasferimenti a favore del Gruppo FS	7.037	9.816	(6.623)	3	10.233

Trasferimenti in conto esercizio

Nel corso del 2023 sono stati iscritti:

- crediti MEF inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", pari a 1.106 milioni di euro, stanziati a valere sul capitolo 1541 in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2023" (Legge 29 dicembre 2022 n. 197). Nel corso dell'esercizio i contributi risultano tutti incassati;
- crediti MIT pari a 102 milioni di euro relativi al contributo Merci per il 2023 (100 milioni di euro), alle risorse stanziati per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina (2 milione di euro);
- ulteriori crediti MEF (3 milioni di euro) legati alle misure di contrasto dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 per effetto della rilevazione del reversal sui contributi precedentemente iscritti da Anas SpA;
- ulteriori crediti MIT (42 milioni di euro) relativi ai contributi stanziati in favore delle società del Gruppo per fronteggiare il perdurare dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e per il cui dettaglio si rimanda a quanto descritto in precedenza nel presente paragrafo. Nel corso dell'esercizio, a valere sulle risorse stanziati dal MIT, sono stati incassati 96 milioni di euro.

Trasferimenti in conto impianti

Nel 2023 sono stati iscritti:

- crediti verso il MEF, inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", per un importo pari a 7.893 milioni di euro destinati agli

investimenti e alla manutenzione straordinaria per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, in misura pari a quanto stabilito dalle "Leggi di stabilità" 2013, dalla "Legge di bilancio" 2023 e dal D.L. 59/2021 (convertito con la Legge n. 108/2021) nonché a quanto rifinanziato dalla "Legge di stabilità" 2015. La voce accoglie anche gli ulteriori stanziamenti previsti sul capitolo 7122 dai piani di gestione 4, 9, 11, e 15;

- crediti verso il MIT in conto impianti per 416 milioni di euro destinati al rinnovo flotta, bus e navi verdi, agli interventi sui raccordi ferroviari, agli interventi infrastrutturali previsti in vista dei giochi olimpici Milano-Cortina 2026 (interventi di potenziamento, soppressione passaggi a livello e ammodernamento stazioni) e al fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione.

Infine, nel corso dell'esercizio sono stati incassati 6.623 milioni di euro complessivi.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti iscritti come somme dovute dal MEF e MIT in forza del Contratto di Programma si riferiscono principalmente a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del passivo. I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e altri" pari a 97 milioni di euro accolgono i contributi ricevuti

dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I crediti verso Stato per contenziosi legati alla manutenzione e costruzione delle strade, pari a 484 milioni di euro, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori sull'infrastruttura stradale ritenuto probabile e riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA. Il decremento, pari a 220 milioni di euro, è dovuto alla chiusura dei contenziosi finanziati con economie realizzate a valere su precedenti contratti di programma (-269 milioni di euro) compensata in parte dall'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso.

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" si decremen-

ta di 185 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente per effetto del decremento dei crediti verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (CSEA) (-233 milioni di euro), compensati in parte dai maggiori crediti di Hellenic Train SA (+28 milioni di euro) nei confronti del Ministero dei Trasporti Greco legati a ritardi nella regolazione finanziaria.

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" si è incrementata di 300 milioni di euro rispetto al 2022 essenzialmente a causa dei maggiori acconti a fornitori (+291 milioni di euro) legati ad enti locali per lavori sulla rete stradale.

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Nazionali	13.175	10.144	3.031
Paesi dell'area euro	325	290	35
Regno Unito	17	29	(12)
Altri paesi europei (UE non Euro)	8	1	7
Altri paesi europei non UE	7	6	1
Altri paesi	4	6	(2)
Totale	13.536	10.476	3.060

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica suddivisa per Poli:

valori in milioni di euro

31.12.2023	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Infrastrutture	Polo Urbano	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	621	102	10.269	1	2.612	430	13.175
Paesi dell'area euro	313	5	3		4		325
Regno Unito	17						17
Altri paesi europei (UE non Euro)	7	1					8
Altri paesi europei non UE	1	3	3				7
Stati Uniti							
Altri paesi			4				4
Totale	959	111	10.279	1	2.616	430	13.536

valori in milioni di euro

31.12.2022	Polo Passeggeri	Polo Logistica	Polo Infrastrutture	Polo Urbano	Altri servizi	Eliminazioni e rettifiche	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Nazionali	654	90	7.487	15	2.155	255	10.144
Paesi dell'area euro	256	10	2		22		290
Regno Unito	28						29
Altri paesi europei (UE non Euro)		1					1
Altri paesi europei non UE		3	3				6
Stati Uniti							
Altri paesi			5				6
Totale	938	104	7.497	15	2.177	255	10.476

30. Rimanenze (2.487 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.905	1.718	187
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	4	2	2
Prodotti finiti e merci		1	(1)
Cespiti radiati da alienare	1	1	
Immobili e terreni trading	928	944	(16)
Certificati bianchi	90	55	35
Valore lordo Rimanenze	2.929	2.721	208
Fondo svalutazione	(442)	(439)	(3)
Totale Rimanenze	2.487	2.282	205

La voce "Materie prime, sussidiarie e di consumo" si riferisce alle giacenze da destinare agli impianti di materiale per investimenti, materiale d'armamento, impianti elettrici e di navigazione e materiali impiegati nel processo di manutenzione. La variazione in aumento, pari a 187 milioni di euro, è stata generata principalmente dall'effetto congiunto dei maggiori acquisti, e relativi consumi, di materiale rotabile e per l'infrastruttura (+222 milioni di euro), in parte compensato dalla campagna di dismissione/rottamazione dei ricambi e dei componenti (-23 milioni di euro) e dagli accantonamenti a fondo svalutazioni (-26 milioni di euro).

La voce "Immobili e terreni trading" si riferisce al valore dei beni immobili del Gruppo destinati alla vendita. La variazione in diminuzione di 16 milioni di euro è attribu-

ibile principalmente alle vendite effettuate nell'esercizio (-8 milioni di euro), tra cui si segnalano quelle relative alle aree di Milano Lambrate, Massa, Firenze Porta al Prato ex OGR (avveramento), Firenze Leopolda (strada) e Belluno.

La voce "Certificati bianchi" rappresenta i titoli di efficienza energetica maturati dalle società del Gruppo alla data di bilancio a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti (+35 milioni di euro) e si incrementano rispetto al precedente esercizio per effetto dell'iscrizione dei certificati bianchi maturati nell'anno (+63 milioni di euro) al netto della vendita degli stessi (-28 milioni di euro).

31. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (2.295 milioni di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Depositi bancari e postali	1.965	1.082	883
Assegni			
Denaro e valori in cassa	98	103	(5)
Conti correnti di tesoreria	233	1.507	(1.274)
Valore lordo	2.296	2.692	(396)
Fondo svalutazione	(1)	(1)	
Totale Disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti	2.295	2.691	(396)

Il decremento della voce al 31 dicembre 2023, pari a 396 milioni di euro, è attribuibile all'effetto netto del decremento rilevato nel periodo corrente sui Conti correnti di tesoreria per 1.274 milioni di euro, nei quali confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea, e dell'incremento dei de-

positi bancari e postali per 883 milioni di euro, afferenti al cash pooling delle società.

Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

32. Crediti tributari (105 milioni di euro)

I crediti tributari ammontano nel 2023 a 105 milioni di euro (97 milioni di euro nel 2022) e si riferiscono a cre-

diti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti e a ritenute d'acconto estere.

Impianto fotovoltaico, Foligno



33. Patrimonio netto del Gruppo (41.900 milioni di euro)

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2023 e 2022 per le principali voci del patrimonio netto di pertinenza del Gruppo sono riportate analiticamente nell'apposito prospetto contabile.

Capitale sociale

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2023, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta pertanto costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204 milioni di euro.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 71 milioni di euro, si è incrementata di 4 milioni di euro a seguito della destinazione della quota prevista dall'art. 2430 del Codice civile a valere sull'utile 2022.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione, negativa per 4 milioni di euro, riflette le variazioni intervenute ai tassi di cambio nel periodo rispetto all'esercizio precedente (-1 milione di euro).

Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del fair value degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti

strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2022, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di early termination prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2023 il saldo è positivo per 98 milioni di euro (192 milioni di euro al 31 dicembre 2022), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al fair value degli strumenti di copertura alla data (con variazione negativa pari a 98 milioni di euro) e al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata dei contratti derivati in riferimento all'opzione di early termination precedentemente menzionata (con variazione positiva pari a 4 milioni di euro).

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2023 il saldo della riserva è negativo per 333 milioni di euro (-327 milioni di euro al 31 dicembre 2022).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, positivo per 2.726 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate nonché alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

Altre componenti del conto economico complessivo (al netto dell'effetto fiscale)

Il Conto economico complessivo, cui si rinvia, evidenzia analiticamente le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale.



Stazione di Roma Tiburtina

34. Interessenze di terzi (189 milioni di euro)

La tabella seguente fornisce un riepilogo dei dati economico-finanziari relativi a ciascuna controllata con partecipazioni di terzi significative per il Gruppo, al lordo

delle eliminazioni infragruppo. Tali dati, quindi, coincidono con le informazioni inserite dalle stesse società nei propri bilanci.

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Intermodalidad de Levante SA*	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Intermodal S.p.A.	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2023								
Non controlling interest (%)	40%	55%	42%	46,72%	9,28%			
Attività correnti	8	46	8	55	58			
Attività non Correnti	47	740	17	65	1.260			
Passività correnti	(21)	(92)	(5)	(89)				
Passività non Correnti	(1)	(702)		(13)				
Attività nette	33	(8)	20	18	1.318			
Attività nette di pertinenza dei terzi	13	3	8	9	122	34		189
Ricavi	6	213		202				
Risultato del periodo		(79)		(8)	1			
Altre componenti del conto economico complessivo								
Totale Conto Economico Complessivo		(79)		(8)	1			
Risultato attribuibile ai terzi		(36)		(3)		2		(37)
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi								
Flusso di cassa netto da attività operativa	3	(4)		5	1			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento		(6)	(3)	(5)	(150)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria		5	5	(5)	150			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	3	(5)	2	(5)	1			
Dividendi pagati ai terzi								

* Integralmente consolidata nel bilancio del Gruppo FS Italiane in considerazione degli accordi sottoscritti dai soci per la gestione della stessa.

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Intermodalidad de Levante SA	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Intermodal S.p.A.	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2022								
Non controlling interest (%)	40%	55%	42%	46,72%	9,66%			
Attività correnti	6	32	4	67	58			
Attività non Correnti	49	414	18	71	1.110			
Passività correnti	(21)	(28)	(7)	(97)				
Passività non Correnti	(1)	(392)		(15)				
Attività nette	33	26	15	26	1.168			
Attività nette di pertinenza dei terzi	13	14	6	12	113	36	1	195
Ricavi	7	4		212				
Risultato del periodo	(1)	(9)	(1)	(4)				
Altre componenti del conto economico complessivo								
Totale Conto Economico Complessivo	(1)	(9)	(1)	(4)				
Risultato attribuibile ai terzi		(5)		(1)		4		(2)
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi								
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	(4)	18	3		50			
Dividendi pagati ai terzi								

Il valore al 31 dicembre 2023, pari a 189 milioni di euro, presenta un decremento di 6 milioni di euro rispetto al 2022 (195 milioni di euro) connesso principalmente agli aumenti di capitale sociale e/o riserva soprapprezzo azioni riconducibili alle società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni

S.p.A. (9 milioni di euro) e Terminal Alptransit (2 milioni di euro) ed Intermodalidad de Levante SA (25 milioni di euro), nonché ai dividendi erogati da ATAF e Cremonesi Workshop (-3 milioni di euro) e alla perdita di periodo (-37 milioni di euro).

35. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (14.982 milioni di euro)

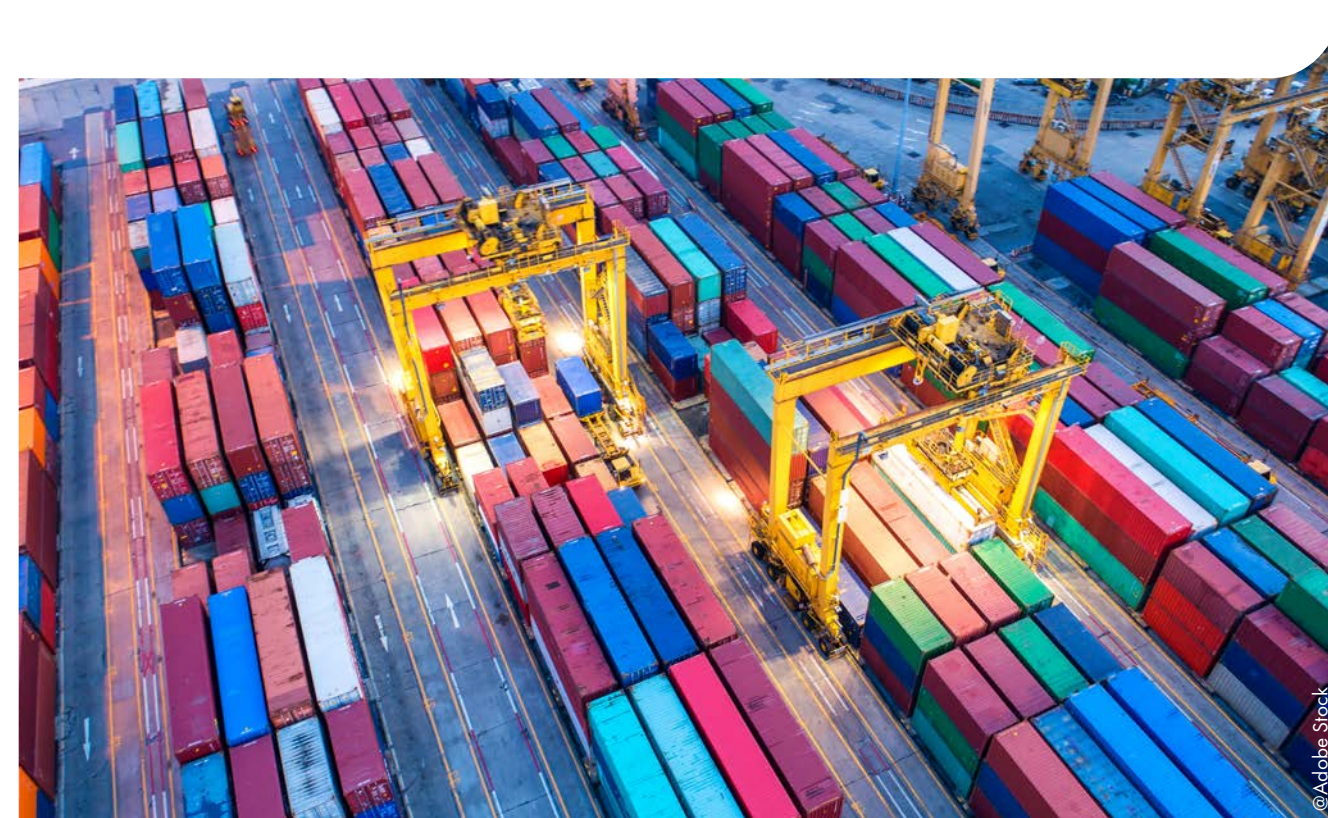
La voce ammonta complessivamente a 14.982 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro

Valore Contabile			
Finanziamenti a medio/lungo termine, al netto della quota corrente	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Prestiti obbligazionari	9.107	7.758	1.349
Finanziamenti da banche	1.622	1.391	231
Debiti verso altri finanziatori	3	10	(7)
Totale	10.732	9.159	1.573

valori in milioni di euro

Valore Contabile			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	456	745	(289)
Finanziamenti da banche (breve termine)	3.783	1.831	1.952
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	11	23	(12)
Totale	4.250	2.599	1.651
Totale Finanziamenti	14.982	11.758	3.224



La voce "Prestiti Obbligazionari" al 31 dicembre 2023 è composta da:

- quattordici emissioni obbligazionarie (private placement), per un valore nominale all'emissione di 2.115 milioni di euro, e un valore contabile (debito residuo + rateo interessi) in essere di 2.132 milioni di euro, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società, di diritto svizzero, Eurofima SA, partecipata dalla stessa FS e destinati al finanziamento di

materiale rotabile. Il rimborso di tali prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile per tutti i quattordici prestiti obbligazionari. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario. Si riportano i dettagli delle singole emissioni nella tabella che segue:

valori in milioni di euro

Serie EUROFIMA	Valuta	Data Emissione	Tasso di interesse Nominale	Importo emissione	Valore contabile al 31.12.2023	Data Scadenza
13	EUR	15/05/2006	Euribor 6 m + Spread	190	191	15/05/2026
14	EUR	15/05/2006	Euribor 6 m + Spread	100	101	15/05/2026
15	EUR	23/04/2007	Euribor 6 m + Spread	129	130	30/03/2027
16	EUR	19/04/2007	Euribor 6 m + Spread	116	117	15/05/2026
18	EUR	22/05/2007	Euribor 6 m + Spread	122	123	22/05/2024
19	EUR	22/05/2007	Euribor 6 m + Spread	66	66	30/03/2027
26	EUR	20/12/2012	Euribor 6 m + Spread	43	43	08/07/2025
27	EUR	19/12/2019	Euribor 6 m + Spread	200	202	10/10/2034
28	EUR	02/04/2020	Euribor 6 m + Spread	200	202	10/10/2034
29	EUR	30/06/2020	Euribor 6 m + Spread	200	201	20/05/2030
30	EUR	31/07/2020	Euribor 6 m + Spread	240	242	10/10/2034
31	EUR	19/04/2021	Euribor 6 m + Spread	250	252	23/04/2041
32	EUR	07/06/2022	Euribor 6 m + Spread	160	162	10/10/2034
33	EUR	16/06/2023	Euribor 6 m + Spread	100	100	16/06/2033
Totale				2.115	2.132	

- diciotto emissioni obbligazionarie collocate da FS SpA a valore del Programma Euro Medium Term Notes quotato presso la Borsa Valori di Dublino, per un valore nominale all'emissione di 7.430 milioni di euro e un valore contabile (debito residuo + rateo interessi) in essere di 7.450 milioni di euro, di cui si riportano i dettagli nella tabella che segue. In particolare: le Serie 10, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23 sono green bond emessi nell'ambito del Green Bond Framework

istituito da FS nel 2017; le Serie 3, 8, 14, 18, 19 e 23 sono collocamenti privati sottoscritti interamente dalla Banca Europea per gli Investimenti. Per maggiori dettagli in merito ai target da raggiungere, l'attuale status ed i relativi impatti si rimanda a quanto descritto nel paragrafo "Nuove emissioni obbligazionarie al servizio degli investimenti del Gruppo FS" nella Relazione sulla Gestione.

valori in milioni di euro

Serie EMTN	Valuta	Data Emissione	Importo emissione	Valore contabile al 31.12.2023	Tasso cedolare	Data Scadenza
3	EUR	12/01/2016	300	300	Euribor 6M + 1,15%	31/12/2025
5	EUR	25/07/2016	50	50	1,65%	25/07/2031
6	EUR	28/06/2017	1000	1007	1,50%	27/06/2025
8	EUR	21/12/2017	100	100	Euribor 6M + 0,78%	21/12/2025
9	EUR	26/03/2018	200	203	Euribor 6M + 0,982%	26/03/2030
10	EUR	09/07/2019	700	704	1,13%	09/07/2026
11	EUR	07/08/2019	100	100	1,04%	07/08/2029
12	EUR	23/12/2019	140	140	Euribor 6M + 0,90%	23/12/2029
13	EUR	23/12/2019	190	190	Euribor 6M + 0,52%	23/06/2024
14*	EUR	31/07/2020	150	115	Euribor 6M + 1,23%	31/07/2032
15	EUR	04/12/2020	250	250	0,64%	04/12/2030
17	EUR	25/03/2021	1000	999	0,38%	25/03/2028
18*	EUR	23/12/2021	350	339	Euribor 6M + 0,62%	23/12/2038
19*	EUR	20/07/2022	200	205	Euribor 6M + 1,35%	20/07/2039
20	EUR	14/09/2022	1100	1126	3,75%	14/04/2027
21	EUR	23/05/2023	600	612	4,13%	23/05/2029
22	EUR	23/05/2023	500	509	4,50%	23/05/2033
23*	EUR	14/12/2023	500	501	Euribor 6M + 1,60%	14/12/2040
Totale			7.430	7.450		

* profilo di rimborso amortizing.

Si precisa inoltre che la voce risulta decrementata per effetto della valutazione periodica del derivato di copertura FVH, che ha generato nel periodo un differenziale pari a 20 milioni di euro.

Nel corso del 2023, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è incrementato di 1.061 milioni di euro, sostanzialmente per effetto delle nuove emissioni obbligazionarie a valore sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) per complessivi 1.600 milioni di euro in valore nominale (Serie 21 – 600 milioni di euro, Serie 22 – 500 milioni di euro e Serie 23 – 500 milioni di euro) e della nuova emissione obbligazionaria a tasso variabile in private placement, finalizzata nel mese di giugno con Eurofima (Serie 33 – 100 milioni di euro), a cui si sono contrapposti i rimborsi di periodo effettuati nell'anno, per complessivi 692 milioni di euro.

I finanziamenti da banche (quota a medio/lungo e quota a breve) registrano un incremento pari a 2.182 milioni

di euro nel corso del 2023, dovuto principalmente all'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- incremento per effetto delle nuove sottoscrizioni per 3.075 milioni di euro, di seguito rappresentate: i) stipula del contratto di finanziamento a breve termine con Intesa Sanpaolo (+2.000 milioni di euro), al fine di aumentare la disponibilità finanziaria del Gruppo FS per supportare il piano di sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie; ii) stipula del contratto di finanziamento con CaixaBank SA (+250 milioni di euro); e iii) incremento dei finanziamenti con BNL, Unicredit, BPER, BBVA, Credit Agricole e BPM per complessivi 825 milioni di euro;
- decremento per effetto dei rimborsi di periodo per 1.016 milioni di euro, finanziati da BEI, Intesa Sanpaolo, Unicredit e BPM;
- incremento degli scoperti di c/c, per far fronte alle esigenze di liquidità a breve per 126 milioni di euro;
- decremento relativo alle operazioni di factoring da parte del Gruppo per 20 milioni di euro.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo

che quota a breve) diminuiscono di 19 milioni di euro, principalmente per effetto del rimborso del finanziamento verso Cassa Depositi e Prestiti (CDP).

Nel seguito viene riportata la posizione finanziaria netta, rispettivamente al 31 dicembre 2023 e al 31 dicem-

bre 2022, in linea con l'Orientamento n. 39, emanato il 4 marzo 2021 dall'ESMA, applicabile dal 5 maggio 2021, e con il Richiamo di Attenzione n. 5/2021 emesso dalla CONSOB il 29 aprile 2021, riconciliata con l'indebitamento finanziario netto predisposto secondo le modalità di rappresentazione del Gruppo.

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
A) Disponibilità liquide	2.294	2.678	(384)
B) Mezzi equivalenti e disponibilità liquide	1	13	(12)
C) Altre attività finanziarie correnti	641	165	476
D) Liquidità (A + B + C)	2.936	2.856	80
E) Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente)	4.322	1.976	2.346
F) Parte corrente del debito finanziario non corrente	463	768	(305)
G) Indebitamento finanziario corrente (E+F)	4.785	2.744	2.041
H) Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)	1.849	(112)	1.961
I) Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli strumenti di debito)	11.570	10.401	1.169
J) Strumenti di debito			
K) Debiti commerciali e altri debiti non correnti			
L) Indebitamento finanziario non corrente	11.570	10.401	1.169
M) Totale indebitamento finanziario come da orientamento ESMA (H+L)	13.419	10.289	3.130
N) Diritti concessori e Acconti per opere da realizzare	1.752	1.677	75
di cui quota corrente	2.737	1.560	1.177
O) Crediti finanziari non correnti e titoli	482	982	(500)
P) Totale Posizione Finanziaria Netta (M-N-O)	11.185	7.630	3.555

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività

finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'Amendment allo IAS 7:

valori in milioni di euro

Voci del flusso di cassa generato/ (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2022	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari			31.12.2023
			Variazione area	Effetti IFRS 16	Riserva CFH	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2.691)	396				(2.295)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	11.758	3.210	(12)		26	14.982
Variazione delle altre attività finanziarie	(1.370)	42	(19)		122	(1.232)
Variazione delle altre passività finanziarie	1.610	(226)		220	(121)	1.483
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	(1.677)	(246)			170	(1.753)
Totale	7.630	3.176	(31)	220	122	11.185

36. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC) (683 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	2023	2022
Valore attuale obbligazioni TFR	630	698
Valore attuale obbligazioni CLC	43	43
Valore attuale obbligazioni altri benefici definiti ai dip.ti	10	15
Totale valore attuale obbligazioni	683	756

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

valori in milioni di euro

	2023	2022
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	756	1.030
Service Costs	1	1
Interest cost (*)	26	24
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	6	(95)
di cui da cambiamenti assunzioni demografiche		(1)
di cui da cambiamenti assunzioni finanziarie	16	(143)
di cui derivanti dall'esperienza	(10)	49
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(106)	(204)
Totale obbligazioni a benefici definiti	683	756

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

valori in milioni di euro

	2023	2022
Tasso di attualizzazione TFR	2,96%	3,57%
Tasso di attualizzazione CLC	3,17%	3,77%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,23%
Tasso di inflazione TFR	2,00%	2,30%
Tasso di inflazione CLC	2,00%	2,30%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti TFR	3,37%	3,38%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti CLC	3,06%	3,07%
Tasso atteso di anticipazioni	1,96%	1,96%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati, in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi

attuariali ragionevolmente possibili. Nell'ultima tabella è fornita la durata (duration) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in milioni di euro

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione +0,25%	643	45	13
Tasso di inflazione -0,25%	632	43	(3)
Tasso di attualizzazione +0,25%	629	43	(4)
Tasso di attualizzazione -0,25%	647	45	13
Tasso di turnover + 1%	639		
Tasso di turnover - 1%	637		
Duration del piano	6	19	9
Erogazione 1° anno	102	4	4
Erogazione 2° anno	76	4	2
Erogazione 3° anno	71	4	1
Erogazione 4° anno	29	3	1
Erogazione 5° anno	70	3	1

37. Fondo per rischi ed oneri (1.995 milioni di euro)

La tabella seguente riporta le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio

2023 dei fondi per rischi ed oneri, con il dettaglio della quota a medio/lungo termine e della quota a breve.

valori in milioni di euro

Fondi rischi e oneri	31.12.2022	Acc.nri	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2023
Fondo imposte	12		(1)		11
Fondo contenzioso personale	76	26	(21)	(2)	79
Fondo contenzioso terzi	1.465	356	(271)	(189)	1.361
Fondo bonifiche	79		(1)		78
Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito	97				97
Incentivo all'esodo	21		(10)		11
Fondo Oneri e Perdite Patrimoniali	17	2	20		39
Rischi contrattuali	168	87	(30)	(28)	197
Altri fondi diversi	220	46	(31)	(113)	122
Totale fondi rischi ed oneri	2.155	517	(345)	(332)	1.995
Di cui quota corrente	25	11	23	(1)	58
Di cui quota non corrente	2.130	506	(368)	(331)	1.937

Il Fondo per contenzioso nei confronti del personale, costituito a fronte dei probabili oneri derivanti da contestazioni in essere e da cause attivate presso le competenti sedi essenzialmente a seguito di rivendicazioni economiche e di carriera e del risarcimento dei danni subiti per malattie professionali, ammonta a 79 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2023 sono pari a 26 milioni di euro; il fondo è stato poi utilizzato, per complessivi 21 milioni di euro, a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale, e rilasciato per 2 milioni di euro.

I Fondi per contenzioso nei confronti dei terzi, che sono pari a 1.361 milioni di euro, accolgono i probabili oneri a fronte di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori, nonché gli accantonamenti prudenziali di oneri relativi a probabili contestazioni da parte delle Regioni e dallo Stato in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei contratti di servizio. Tali fondi, in contropartita di voci diverse di conto economico e della voce crediti verso lo stato per contenziosi, come riflesso nella nota 29 "Altre attività correnti e non correnti", sono stati nel corso dell'esercizio adeguati per circa 356 milioni di euro, utilizzati, a seguito della risoluzione di cause concluse con giudizio sfavorevole per il Gruppo e di riconoscimento di penali ai clienti e alle Regioni, per circa 271 milioni di euro, e rilasciati, per minori esigenze

complessive su alcuni contenziosi in essere e per la favorevole conclusione di alcune cause, per circa 189 milioni di euro.

Il Fondo istituito a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati e alla valorizzazione delle opere da dismettere, pari a 78 milioni di euro, è stato utilizzato nel corso dell'esercizio per 1 milioni di euro a copertura dei costi di bonifica sostenuti.

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, ammonta a 97 milioni di euro e non ha subito alcuna variazione rispetto allo scorso esercizio.

Gli "Altri fondi diversi" (pari a circa 122 milioni di euro) includono anche gli accantonamenti effettuati negli anni principalmente per manutenzione, oneri officine, obblighi contrattuali ed oneri legati agli immobili di trading e contenziosi con agenti. Nel corso del 2023 sono stati effettuati accantonamenti per probabili rischi ed oneri futuri per 46 milioni di euro; i fondi in questione sono inoltre stati utilizzati per 31 milioni di euro, essenzialmente a copertura degli oneri sostenuti per obblighi contrattuali, e sono stati rilasciati a conto economico per circa 113 milioni euro per minori esigenze a fronte di controversie pendenti e rischi di natura contrattuale, tra cui si evidenzia il rilascio, per 67 milioni di euro, del fondo

accantonato per garanzie, non più esercitabili, connesse ad operazioni di cessione di asset e per 49 milioni

38. Acconti per opere da realizzare non correnti e correnti (1.797 milioni di euro)

Gli acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, pari complessivamente a 1.797 milioni di euro (quota corrente pari a 577 milioni di euro), si riferiscono alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA (al 31 dicembre 2022 la voce era pari a 1.748 milioni di euro, dei quali 482 milioni di euro correnti).

La voce accoglie principalmente acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L.178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vincolo di rendicontazione preventiva all'incasso. A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi ed interventi in corso di realizzazione, che hanno generato ribassi d'asta ed

di euro, del fondo a copertura degli oneri connessi alla liquidazione di Stretto di Messina.

economie, in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti. La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 sospesi negli esercizi fino al 2016 (66 milioni di euro).

La variazione rispetto allo scorso esercizio, pari a 49 milioni di euro, è generata sostanzialmente dai nuovi acconti ricevuti al netto delle riclassifiche (560 milioni di euro), dall'incremento dei reversal di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione di periodo (-29 milioni di euro) e dal decremento degli acconti dell'esercizio precedente per effetto della produzione realizzata nel corso dell'esercizio al netto dei relativi incassi (-482 milioni di euro).

39. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati) (1.483 milioni di euro)

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	19	2	21	28		28	(9)	2	(7)
Passività del leasing	712	153	865	660	168	828	52	(15)	37
Altre passività finanziarie	172	425	597	722	33	755	(550)	392	(158)
Totale passività finanziarie	903	580	1.483	1.410	201	1.611	(507)	379	(128)

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il fair value dei derivati passivi, qualificati come strumenti di copertura. In particolare, in base alla natura dei rischi coperti, il Gruppo presenta relazioni di copertura cash flow hedge e fair value hedge. A seguito della valutazione effettuata al 31 dicembre 2023, la voce ha subito un decremento pari a 7 milioni di euro, riconducibile sostanzialmente all'andamento dei tassi nel periodo di riferimento.

La voce Passività del leasing è pari a 865 milioni di euro, con un incremento di 37 milioni di euro rispetto al precedente periodo di confronto. Per maggiori dettagli

in merito, si rimanda all'apposito paragrafo "22. Diritti di utilizzo beni in leasing".

Le altre passività finanziarie si riducono di 158 milioni di euro, sostanzialmente per effetto del decremento dei debiti verso lo Stato (-170 milioni di euro), che rappresentano il valore degli acconti incassati per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione.

Metodologia di valutazione del fair value

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Grup-

po sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2.

Le valutazioni al fair value degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati standard di mercato. In particolare, si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli Swap;
- all'uso di modelli finanziari di valutazione considerati standard di mercato per i contratti di opzione (Cap e Collar).

I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori info-provider finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva Swap vs Euribor 3mesi, della curva Swap vs Euribor

6mesi, delle curve Basis USD vs EUR e Basis USD vs GBP, la curva GBP LIBOR 6 mesi Post-Cessation (fallback Rate), della Eur Interest Rate Normal Volatility Cube nonché le Credit Default Swap curve (CDS) delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del non-performance risk. La determinazione del non-performance risk è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati i) l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di mark-to-market durante la vita dello strumento finanziario, ii) le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di default (PD).

40. Debiti commerciali non correnti e correnti (9.010 milioni di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	10	8.503	8.513	2	7.270	7.272	8	1.233	1.241
Acconti commerciali	5	171	176	4	107	111	1	64	65
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		270	270		224	224		46	46
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione		51	51		25	25		26	26
Totale debiti commerciali	15	8.995	9.010	6	7.626	7.632	9	1.369	1.378

L'incremento della voce "Debiti verso fornitori" (+1.241 milioni di euro) è principalmente riconducibile ai maggiori lavori effettuati nel corso dell'esercizio precedente per progetti di investimento sulla rete AV-AC e tradizionale (+402 milioni di euro) e sulla rete stradale e autostradale (+259 milioni di euro), alle rinegoziazioni di contratti di fornitura con i principali fornitori di materiale rotabile e acquisto di locomotori da manovra (+185 milioni di euro), all'iscrizione di un debito verso lo Stato a seguito della decisione della Commissione europea per l'incompatibilità di talune compensazioni ricevute dal settore trasporto per obblighi di servizio pubblico nel settore merci (107 milioni di euro), al sostenimento di maggiori costi relativi a prestazioni di servizi e investimenti per la realizzazione delle Common Platform (+69 milioni di euro), all'incremento dei debiti verso il gestore

dell'infrastruttura ferroviaria greca (+46 milioni di euro) e verso i locatori di materiale rotabile greci (+19 milioni di euro), nonché alla normale dinamica dei pagamenti di periodo (+154 milioni di euro).

L'incremento della voce "Acconti commerciali" (+65 milioni di euro) riguarda essenzialmente incassi ricevuti a fronte della commessa estera Metro Riyadh.

La voce Debiti commerciali verso società del Gruppo accoglie le posizioni debitorie verso le società consolidate con il metodo del patrimonio netto e, in particolare, verso le società Tper e Trenord per i biglietti di competenza delle suddette società venduti da Trenitalia; l'incremento di 46 milioni di euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente è prevalentemente dovuto a maggiori vendite di titoli di viaggio correlate all'aumento del traffico viaggiatori.

41. Altre passività non correnti e correnti (7.499 milioni di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	1.786	3.272	5.058	1.588	4.336	5.924	198	(1.064)	(866)
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	6	333	339	12	304	316	(6)	29	23
Debiti per IVA	0	6	6	0	15	15	0	(9)	(9)
Altri debiti verso società del Gruppo	0	66	66	0	54	54	0	12	12
Altri debiti e ratei/risconti passivi	105	1.925	2.030	113	1.855	1.968	(8)	70	62
Totale altre passività	1.897	5.602	7.499	1.713	6.564	8.277	184	(962)	(778)

Gli "Acconti per contributi" sono principalmente legati:

- agli stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas, pari a 2.294 milioni di euro, come già descritto nel paragrafo relativo alle "Altre Attività correnti e non correnti" a cui si rimanda;
- agli acconti iscritti da RFI SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, destinati agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale, pari a 2.534 milioni di euro;
- agli acconti iscritti da Trenitalia SpA a fronte di contributi in conto esercizio di cui al D.L. Rilancio pari a 90 milioni di euro e in conto impianti in relazione

al bando UE CEF Transport 2022 per l'installazione dell'ERTMS a bordo treno delle flotte AV Spagna e Intercity Italia pari a 29 milioni di euro;

- agli acconti iscritti da GS Rail SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MIT) per il per il Programma "Grandi Stazioni" e per gli interventi di riqualificazione, sicurezza e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie e per il potenziamento dell'interscambio tra il sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto pari a 41 milioni di euro;
- agli acconti iscritti da FSE Srl per contributi ricevuti dalla Regione Puglia in relazione ai progetti di investimento finanziati con risorse comunitarie/nazionali pari a 62 milioni di euro.

Nella tabella seguente sono dettagliati i movimenti relativi agli acconti per contributi del Gruppo FS:

valori in milioni di euro

	31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2023
Acconti per contributi:					
- MEF	1.216	7.901	(8.026)	(140)	951
- MIT	3.667	560	(631)	(17)	3.579
- FESR	3	111	(107)		7
- TEN	59	4	(22)		41
- PNRR	580		(580)		
- Altri	399	419	(338)		480
Totale acconti per contributi	5.924	8.995	(9.704)	(157)	5.058

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIT includono i nuovi crediti per contributi stanziati nell'anno, che trovano corrispondenza nel paragrafo "Altre attività correnti e non correnti" e "Attività finanziarie".

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli "Immobili, impianti e macchinari", nelle "Attività Immateriali" e nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio.

Le "altre variazioni" si riferiscono per -140 milioni di euro al decremento netto connesso all'aumento di capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, come meglio descritto nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio e per -17 milioni di euro alla rimodulazione del finanziamento relativo al progetto di riqualificazione urbana di Piazza dei Cinquecento e delle aree adiacenti alla Stazione di Roma Termini.

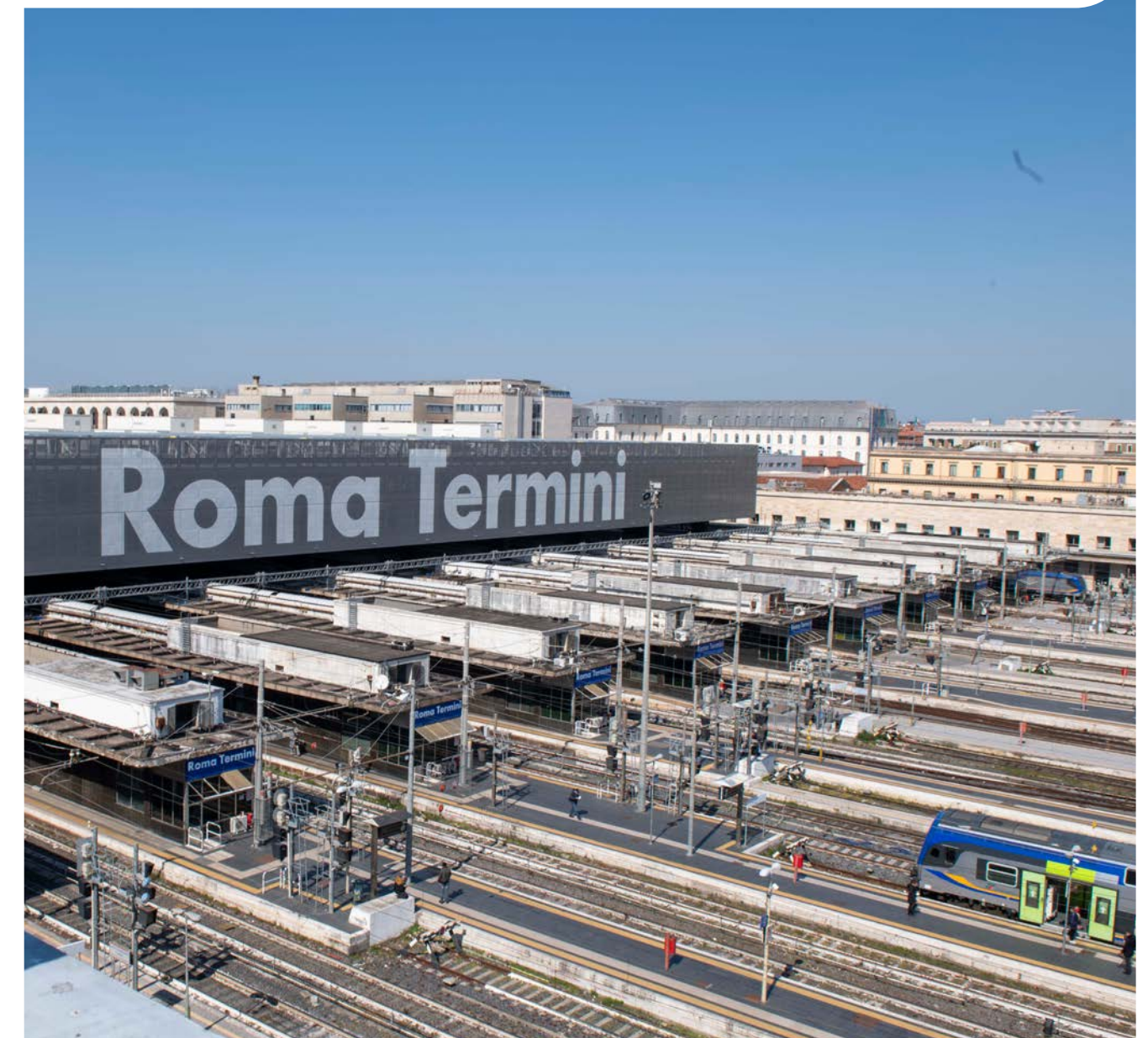
La voce "Altri debiti e ratei e risconti passivi" pari a 2.030 milioni di euro accoglie debiti verso il personale (460 milioni), depositi cauzionali (115 milioni di euro), debiti verso società concessionarie (210 milioni di euro), debiti verso l'Erario (145 milioni di euro), ratei e risconti (249 milioni di euro) e altri debiti diversi (851 milioni di euro).

42. Debiti per imposte sul reddito (26 milioni di euro)

Il saldo dell'esercizio 2023, pari a 26 milioni di euro (11 milioni di euro al 31 dicembre 2022), accoglie per 20 milioni di euro le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale,

per IRAP, e dalle altre non rientranti, per IRES ed IRAP, e per 6 milioni di euro le somme per imposte sul reddito delle società estere.

Stazione di Roma Termini



43. Gestione dei rischi finanziari ed operativi

Il Gruppo FS Italiane è esposto ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuno dei

rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente Bilancio consolidato include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

La gestione dei rischi del Gruppo FS Italiane si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica del Gruppo stesso.

valori in milioni di euro

	2023	2022
Crediti commerciali al costo ammortizzato	2.801	3.097
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	2.295	2.691
Altre attività al costo ammortizzato	13.215	10.175
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	3.549	3.521
Altre attività finanziarie:	1.321	1.772
- Al costo ammortizzato	1.119	1.152
- Derivati attivi AI FVOCI	109	223
- Derivati attivi al FVTPL		
- Altre attività valutate al FVOCI		
- Altre attività valutate al FVTPL	92	397
Totale attività finanziarie (*)	23.181	21.256
Finanziamenti al costo ammortizzato	14.982	11.758
Debiti commerciali al costo ammortizzato	9.010	7.632
Altre passività al costo ammortizzato	7.348	8.114
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato	1.797	1.844
Altre passività finanziarie:	1.483	1.611
- Al costo ammortizzato	1.462	1.582
- Derivati passivi al FVOCI	2	1
- Derivati passivi al FVTPL	19	28
- Altre passività valutate al FVOCI		
- Altre passività valutate al FVTPL		
Totale passività finanziarie (*)	34.620	30.959

(*) Non sono inclusi i crediti e debiti di natura tributaria

In relazione alla presente informativa sui rischi finanziari, al fine di riconciliare il valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7 con le attività e passività riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, si fa presente che i valori esposti nella situazione patrimoniale e finanziaria

corrispondono al valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7 al netto dei crediti di natura tributaria e delle partecipazioni. Si evidenzia inoltre che il valore delle attività e delle passività finanziarie è comprensivo dei rispettivi derivati di copertura.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione. Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dalla potenziale esposizione relativa a strumenti finanziari derivati e dagli investimenti finanziari del Gruppo.

Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una policy per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare

esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore specifiche policy che definiscono limiti di concentrazione per controparte e per classe di rating.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, ogni società del Gruppo è responsabile per la gestione e analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti e della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, per categoria e per controparte. **Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.**

valori in milioni di euro

31.12.2023					
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	1.030	1.719		61	2.810
Altre attività correnti e non correnti	11.360	1.796		2	13.158
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.644	711	426	1	4.782
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			2.197		2.197
Totale attività finanziarie (*)	16.034	4.226	2.623	64	22.947

(*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

valori in milioni di euro

31.12.2022					
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	1.364	1.658		75	3.097
Altre attività correnti e non correnti	8.553	1.563		3	10.119
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.626	720	537	13	4.896
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			2.588		2.588
Totale attività finanziarie (*)	13.543	3.941	3.125	91	20.700

(*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni italiane e il MEF. L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto

da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti. La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2023 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in milioni di euro

31.12.2023

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione (lordo)	15.071	53	96	342	829	16.391
Fondo Svalutazione	(121)	(5)	(6)	(2)	(223)	(357)
Pubblica Amministrazione (netto)	14.950	48	90	340	606	16.034
Clienti terzi (lordo)	3.980	368	88	130	705	5.271
Fondo Svalutazione	(327)	(34)	(10)	(23)	(651)	(1.045)
Clienti terzi (netto)	3.653	334	78	107	54	4.226
Istituti finanziari (lordo)	2.579	25	20		1	2.625
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
Istituti finanziari (netto)	2.578	25	20			2.623
Società del gruppo (lordo)	52	4	3		5	64
Fondo Svalutazione						
Società del gruppo (netto)	52	4	3		5	64
Totale attività finanziarie	21.233	411	191	447	665	22.947

valori in milioni di euro

31.12.2022

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione (lordo)	11.966	131	69	885	804	13.855
Fondo Svalutazione	(105)		(1)	(9)	(197)	(312)
Pubblica Amministrazione (netto)	11.861	131	68	876	607	13.543
Clienti terzi (lordo)	3.755	209	142	90	779	4.975
Fondo Svalutazione	(319)	(20)	(13)	(20)	(662)	(1.034)
Clienti terzi (netto)	3.436	189	129	70	117	3.941
Istituti finanziari (lordo)	3.109	6	8	2	1	3.126
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
Istituti finanziari	3.108	6	8	2	1	3.125
Società del gruppo (lordo)	77	4	5	6	5	97
Fondo Svalutazione				(6)		(6)
Società del gruppo (netto)	77	4	5		5	91
Totale attività finanziarie	18.482	330	210	948	730	20.700

L'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito è stata riclassificata per classe di rischio al 31 dicembre 2023, così come determinato

dall'agenzia di rating Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in milioni di euro

31.12.2023

	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato		
			12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired
da AAA a BBB-		108	9.132	9.856	348
da BB a BB+	1		2.588	70	157
da B a CCC			14	823	429
da CC a C			8	769	47
D					
Valori Contabili Lordi	1	108	11.742	11.518	981
Fondo Svalutazione			(48)	(608)	(747)
Valore Netto	1	108	11.694	10.910	234

valori in milioni di euro

31.12.2022

	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato		
			12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired
da AAA a BBB-		221	9.509	7.402	311
da BB a BB+			2.149	810	567
da B a CCC			21	182	66
da CC a C			14	755	47
D					
Valori Contabili Lordi		221	11.693	9.149	991
Fondo Svalutazione			(45)	(589)	(720)
Valore Netto		221	11.648	8.560	271

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito.

valori in milioni di euro

31.12.2023				
	12-months expected credit losses	Lifetime-not	Istituti finanziari	Società del gruppo
Saldo al 1° gennaio 2023	45	589	720	1.354
Rivalutazione/Svalutazione netta del fondo				
svalutazione	10	20	66	96
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato				
Variazione area di consolidamento	(6)			(6)
Attività finanziarie rimborsate	(1)	(1)	(18)	(20)
Nuove attività acquisite	2	4	9	15
Utilizzo fondo	(2)	(4)	(30)	(36)
Saldo al 31 dicembre 2023	48	608	747	1.403



FrecciaLink

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance & Investor Relations di Holding, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Capogruppo adotta tecniche di asset liability management nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo. Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo ha in essere una linea di credito (cd. "Sustainability linked Back-up Facility") dell'importo di euro 3 miliardi, con una finalità "general purpose" concessa a FS su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") con scadenza al 25 giugno 2024. Nel febbraio 2024 il CdA di FS ha deliberato l'avvio delle attività necessarie al rinnovo triennale della linea in scadenza, per un ammontare massimo di euro 3,5 miliardi. Il Gruppo ha inoltre a disposizione varie linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario. Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, indicate al lordo degli interessi da versare:

valori in milioni di euro

31 dicembre 2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	624	1.180	1.077	4.246	3.827	10.954
Finanziamenti da banche	3.527	345	253	1.162	339	5.626
Debiti verso altri finanziatori	6					6
Debiti finanziari verso società del Gruppo						
Altri finanziamenti	(5)	6			3	4
Passività del leasing	61	111	117	345	331	965
Debiti finanziari non derivati	4.257	2.026	1.447	5.753	4.668	18.151
Debiti commerciali						
	4.324	4.547	16	1		8.888
Debiti finanziari derivati						
	2					2
Totale passività finanziarie						
	8.583	6.573	1.463	5.754	4.668	27.041

valori in milioni di euro

31 dicembre 2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	87	788	566	4.461	3.945	9.847
Finanziamenti da banche	1.538	329	917	272	312	3.368
Debiti verso altri finanziatori	6	6	6	7	3	28
Debiti finanziari verso società del Gruppo						
Altri finanziamenti						
Passività finanziarie	28	8		1	718	755
Passività del leasing	68	114	78	292	370	922
Debiti finanziari non derivati	1.727	1.245	1.567	5.033	5.348	14.920
Debiti commerciali						
	3.396	4.099	18	12		7.525
Debiti finanziari derivati						
Totale passività finanziarie						
	5.123	5.344	1.585	5.045	5.348	22.445

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 2 anni, da 2 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2023	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.563	1.461	4.728	3.374
Finanziamenti da banche	5.405	3.782	1.301	322
Debiti verso altri finanziatori	14	12		2
Debiti finanziari verso società del Gruppo				
Passività finanziarie	597	428		169
Passività del leasing	865	152	409	304
Debiti finanziari non derivati	16.444	5.835	6.438	4.171
Debiti commerciali	9.010	8.994	16	

valori in milioni di euro

31 dicembre 2022	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	8.503	717	4.335	3.451
Finanziamenti da banche	3.222	1.813	1.120	289
Debiti verso altri finanziatori	33	23	7	3
Debiti finanziari verso soc del Gruppo				
Passività finanziarie	755	36		719
Passività del leasing	828	166	328	334
Debiti finanziari non derivati	13.341	2.755	5.790	4.796
Debiti commerciali	7.633	7.599	34	

Si evidenzia che, con riferimento alle passività finanziarie non derivate in scadenza entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

Il Gruppo nello svolgimento della sua attività operativa è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposto al rischio dell'oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia, RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche policy di gestione del rischio approvate dai rispettivi CDA in coordinamento con la Holding Fs. Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di business proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle policy adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

In attuazione delle suddette policy, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "plain vanilla" quali interest rate swap, interest rate collar ed interest rate cap.

Il Gruppo potrebbe inoltre essere esposto al rischio di variazione del fair value, legato all'oscillazione dei tassi di interesse, di strumenti finanziari iscritti in bilancio. A tal fine il Gruppo ha in essere delle coperture attraverso Interest Rate Swap finalizzati all'ottimizzazione e al bilanciamento dei portafogli di attività e passività finanziarie.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	8.180	9.106	3.527	1.155	1.594	2.830
Tasso fisso	8.264	9.045	2.756	292	4.159	1.838
Saldo al 31 dicembre 2023	16.444	18.151	6.283	1.447	5.753	4.668
Tasso variabile	6.030	7.491	1.809	1.359	1.630	2.693
Tasso fisso	7.311	7.429	1.163	208	3.403	2.655
Saldo al 31 dicembre 2022	13.341	14.920	2.972	1.567	5.033	5.348

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che con-

vertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	50%	45%
Tasso fisso	50%	55%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	34%	22%
Tasso variabile protetto	1%	8%
Tasso fisso	64%	70%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di

+/- 50 basis points dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2023.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	34	(29)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(16)	17
Totale	18	(12)

Si riporta altresì una sensitività che evidenzia gli effetti di uno shift parallelo di 50 basis point in aumento e in diminuzione della curva dei tassi swap rilevata al 31

dicembre 2023 sul fair value degli strumenti derivati di copertura:

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	22	(22)
Totale	22	(22)

Di seguito è esposta, per le coperture di flussi finanziari e per categoria di rischio, la variazione del valore

dell'elemento coperto utilizzata come base per il rilevamento dell'inefficacia della copertura nell'esercizio:

valori in milioni di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Variazione di valore, dall'inizio della copertura, relativa alla componente di rischio iscritta in hedge accounting	93	216
Variazione del valore dell'elemento coperto utilizzata per determinare l'inefficacia della copertura	93	218

Le potenziali fonti di inefficacia delle relazioni di copertura dei flussi finanziari per il Gruppo possono derivare da un potenziale disallineamento delle caratteristiche dello strumento di copertura da quello dell'elemento coperto o dall'effetto della componente rischio di credito sulle variazioni di valore dello strumento di copertura e dell'elemento coperto.

In ogni caso non si rileva inefficacia delle relazioni di copertura in essere o scadute nell'anno 2023 sia in cash flow hedge che in fair value hedge.

Rischio di cambio

Il Gruppo è principalmente attivo nel mercato italiano ed è pertanto esposto solo limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera relativi sostanzialmente a contratti stipulati da Italferr.

44. Passività ed attività potenziali

Il Gruppo FS è parte in procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Oltre ai fondi rischi stanziati in bilancio, è possibile che in futuro il Gruppo possa sostenere altre passività allo stato valutate come improbabili e/o non quantificabili. Nel seguito sono riportate le principali attività e passività potenziali.

RFI/Gruppo COSIAC. Nel 2011 il Gruppo COSIAC SpA ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma un'azione risarcitoria di danni, di circa 1 miliardo di euro, derivanti dalla asserita violazione delle regole di correttezza, imparzialità e buona fede nell'esecuzione della Concessione relativa al raddoppio della Linea Ferroviaria Tommaso Natale – Carini ed al collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi. Per i dettagli dei ricorsi succedutesi nel tempo si rinvia alle precedenti relazioni finanziarie annuali. Con sentenza n. 5698/2023 la Corte ha rigettato l'appello proposto dal Gruppo COSIAC, condannandolo alla rifusione delle spese di lite in favore di RFI. Avverso tale sentenza, COSIAC SpA ha proposto ricorso in Cassazione. RFI si è costituita depositando controricorso il 19 dicembre 2023.

Il prestito intercompany vs. Trenitalia UK per GBP 60 mln è stato oggetto di rimodulazione e prolungamento nel corso del 2023. In tale sede la precedente scadenza al 31 dicembre 2023 è stata posticipata al 31 dicembre 2024. A fronte dell'esposizione intercompany di FS Italiane vs. Trenitalia UK sono stati stipulati dei currency forward a copertura del rischio di cambio.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. Il Gruppo FS si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Anas e Presidenza del Consiglio dei Ministri/Consorzio As.co.sa. La pretesa del Consorzio As.co.sa formulata innanzi al Tribunale di Napoli con atto di citazione del 5 luglio 2019, di circa 247 milioni di euro, concerne una completa reintegrazione patrimoniale nell'ambito dei lavori relativi alla costruzione della "Breccella stradale di collegamento tra l'asse mediano e l'asse di supporto ASI" conseguente, ex art.1458 c.c., alla dichiarata risoluzione della Concessione stipulata nel 1981 per grave inadempimento di Anas. Con sentenza n. 11464 del 30 settembre 2013, il Tribunale di Napoli, affermava la responsabilità di Anas, e dichiarava la risoluzione della Concessione condannando Anas al pagamento, a vario titolo, di circa 12 milioni di euro, già versati. Anas propose appello, ma anche la Corte di Appello confermò l'avvenuta risoluzione della Concessione e la condanna di Anas al risarcimento dei danni. Il giudizio pende ora avanti alla Corte di Cassazione.

Anas e MINT/Alessandro Patanè Consulting. In data 15 novembre 2019 la Alessandro Patanè Consulting ha notificato un atto di citazione nei confronti del Ministero dell'Interno ed Anas per indebito utilizzo del software di gestione del sistema Vergilius, illegittimamente – secondo controparte – ottenuto da Autostrade,

richiedendo la condanna al pagamento di 21 milioni di euro e/o a quanto sarà ritenuto di giustizia. Anas si è costituita chiamando in causa Autostrade SpA e Autostrade Tech SpA, le quali hanno contestato a loro volta le domande di Patanè. Il Tribunale ha sospeso nel 2021 il giudizio ex art. 295 c.c. per pregiudizialità rispetto ad altri due procedimenti pendenti tra Patané e terze parti per il medesimo oggetto. L'attore, nel corso del 2020, ha modificato il petitum a 396 milioni di euro oltre accessori.

Anas – MIT - MEF/SALT SpA. Con atto di citazione notificato in data 28 settembre 2021, la concessionaria SALT SpA ha convenuto in giudizio Anas, il MIT e il MEF dinanzi al Tribunale civile di Firenze, chiedendo che venga accertata la responsabilità per i loro inadempimenti agli obblighi derivanti dalle Convenzioni del 1999 e del 2009. Tali oneri ammontano complessivamente a circa 712,9 milioni di euro. Di tale somma, la concessionaria chiede la condanna in solido tra le Amministrazioni convenute, attesa l'unitarietà del rapporto concessorio, ma solo una parte (32,7 milioni di euro) è imputata direttamente ad Anas. All'udienza del 14 marzo 2023 il giudice ha concesso i termini ex art. 183 comma 6 c.p.c. per la precisazione di domande ed eccezioni. Attualmente il giudizio è sospeso per trattative tra SALT e MIT per la revisione della concessione.

Anas/Strada dei Parchi. A seguito del subentro - disposto dalla Legge n. 191 del 15 dicembre 2023 - di Strada dei Parchi in luogo di Anas nella concessione

delle tratte Autostradali A24-A25, i procedimenti giudiziari pendenti con Anas e riportati nelle precedenti Relazioni finanziarie sono stati rinunciati, in adempimento di quanto prescritto dalla normativa sopra richiamata. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Quadro normativo e regolamentare" nella Relazione sulla Gestione.

Trenitalia – Procedimento civile n. 43504/2022.

Trenitalia è citata innanzi al Tribunale di Roma per la condanna a titolo di responsabilità da "contatto sociale qualificato", riferito alla gara Gazzetta Ufficiale UE n. 2018/S 048-106383 del 9 marzo 2018, quantificato in risarcimento danni subiti a titolo di lucro cessante e danno emergente per una somma non inferiore a complessivi 24,8 milioni di euro.

DLB (controllata al 100% di NETINERA)/DB Netz AG.

Giudizio contro il fornitore di infrastrutture ferroviarie tedesche DB Netz AG () nel quale DLB contesta costi eccessivi di accesso all'infrastruttura nel periodo di utilizzo dal 1° dicembre 2009 al 31 dicembre 2010, richiedendo la restituzione di complessivi 54,6 milioni di euro, oltre interessi. Sentenza favorevole a DLB davanti alla Corte federale di giustizia (BGH). DB Netz AG ha presentato ricorso alla Corte costituzionale federale (BVerfG). Il giudizio è sospeso a seguito del rinvio pregiudiziale, in data 1° settembre 2022, alla Corte di giustizia europea sui poteri di controllo dell'autorità di regolazione tedesca sulle decisioni del Gestore dell'Infrastruttura in merito ai canoni che le IF devono versare.

Personale Anas sulla strada statale



45. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società apparte-

menti al suo network per l'esercizio 2023 è pari a 4.331 milioni di euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (914 mila euro).

valori in milioni di euro

Tipologia di servizi	Revisore della capogruppo			Rete del revisore della capogruppo			Totale		
	Società capogruppo	Società controllate	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Società capogruppo	Società controllate	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Società capogruppo	Società controllate	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Revisione legale dei conti	438	2.290	2.728		404	404	439	2.695	3.134
Servizi di attestazione	73	541	614				73	541	614
Altri servizi	58	17	75	150	360	510	207	376	583
Totale corrispettivi	569	2.848	3.417	150	764	914	719	3.612	4.331

46. Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

valori in milioni di euro

Percipienti	2023	2022	Variazione
Amministratori	1.209	1.212	(3)
Sindaci	100	116	(16)
TOTALE	1.309	1.328	(19)

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello dei componenti esterni dell'Organismo

di Vigilanza, pari a 105 mila euro per il 2023 (109 mila euro per il 2022). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

47. Parti correlate

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche
Le condizioni generali che regolano le eventuali ope-

razioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

valori in milioni di euro

	2023	2022
Benefici a breve termine	12	29
Benefici successivi al rapporto di lavoro	1	2
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro		1
Totale	13	32

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2023 erogati, pari a 12 milioni di euro, in riduzione rispetto al 2022 per effetto di una variazione di perimetro dei soggetti individuati con responsabilità strategiche in forza del Regolamento Parti correlate del Gruppo FS, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2024, per un importo indicativamente non superiore a 3,4 milioni di euro (7,6 milioni di euro nel 2022).

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo FS Italiane e le imprese che ne fanno parte, o con altre parti ad esse correlate.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti commerciali e di altra natura

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	13	94	20	4	118
Gruppo Eni	3	5		8	31
Gruppo Leonardo		3			7
Gruppo Invitalia		2		1	3
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	35	664	4.085	496	345
Gruppo GSE		(87)		1	669
Gruppo Poste Italiane	1	1		1	5
Gruppo SO.G.I.N.	1	1		2	
IPZS					2
EUROFER		16			27
PREVINDAI		5			9
Altri fondi previdenziali	4	13			45
Altri Parti correlate	30	5	1	65	32
Totale	87	722	4.106	580	1.293

Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Garanzie	Proventi	Oneri
Gruppo Enel			8		
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		6		9	5
Gruppo Poste Italiane	3				
Totale	3	6	8	9	5

La natura dei principali rapporti sopradescritti con entità correlate esterne è di seguito riepilogata.

I rapporti attivi con il gruppo Enel e con il gruppo Eni riguardano prevalentemente canoni di locazione e costi di trasporto materiali, mentre i rapporti passivi sono relativi a canoni per utenze varie.

I rapporti passivi con il gruppo Leonardo riguardano prevalentemente manutenzioni varie (Materiale rotabile, linea, software) e acquisto materiali.

I rapporti passivi verso il gruppo GSE si riferiscono

principalmente ad acquisto di energia elettrica per la trazione dei treni.

I rapporti attivi con il gruppo Cassa Depositi e Prestiti si riferiscono principalmente a canoni di locazione e di servitù su terreni, mentre i rapporti passivi sono relativi a finanziamenti ed energia elettrica verso la società Terna SpA.

I rapporti attivi con il gruppo Poste Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

48. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:

- garanzie reali costituite su rotabili di Trenitalia SpA, rilasciate dalla società a favore di Eurofima SA a garanzia dei finanziamenti a medio/lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (il debito verso Eurofima SA al 31 dicembre 2023 è pari a 2.115 milioni di euro);
- garanzie bancarie emesse nell'interesse di Trenitalia SpA, anche in relazione ai Contratti di Servizio stipulati con le Regioni, per un importo pari a circa 261 milioni di euro;
- lettera di patronage (per un importo pari a 420 milioni di euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa Sanpaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di RFI SpA e in favore di Terna SpA (per il Contratto di Servizio del dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per gli altri usi) per un importo complessivo pari a 24,2 milioni di euro, una garanzia diretta a favore di GSE SpA (per l'approvvigionamento di energia elettrica sul libero mercato) per un importo di 150 milioni di euro, garanzie bancarie emesse sempre nell'interesse di RFI SpA e in favore di Areti SpA, e-distribuzione SpA, Unareti SpA, Inrete Distribuzione Energia SpA ed Edyna Srl (per i contratti relativi a servizi di trasporto dell'energia sia per la trazione ferroviaria sia per gli altri usi) per un importo complessivo pari a circa 12,3 milioni di euro, altre garanzie dirette e ban-

carie emesse nell'interesse di RFI SpA per un importo complessivo di circa 33 milioni di euro;

- garanzie dirette e bancarie nell'ambito di progetti all'estero emesse principalmente nell'interesse di Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di circa 12 milioni di euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 13,6 milioni di euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 3,8 milioni di euro), Hellenic Train SA (per un importo pari ad 3,1 milioni di euro), Qbuzz BV (per un importo pari a 41,7 milioni di euro), TX Logistik AG (per un importo pari a 67,5 milioni di euro) e Netinera Deutschland GmbH (per un importo pari a 275 milioni di euro);
- altre garanzie dirette e bancarie emesse nell'interesse delle Società del Gruppo per un ammontare complessivo di circa 184 milioni di euro (di cui, in particolare, 49,7 milioni di euro per il Polo Busitalia e 67 milioni di euro per il Polo Merci);
- garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione finanziaria per un importo complessivo pari a circa 44 milioni di euro (di cui 10,2 milioni di euro nell'interesse di Trenitalia SpA e 15,7 milioni di euro nell'interesse di FS Technology SpA);
- garanzie bancarie emesse nell'interesse della Capogruppo: nell'ambito di progetti all'estero, si segnala una controgaranzia bancaria di importo pari a un controvalore di 45,6 milioni di euro, a valere sul performance bond emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC);

- fidejussioni bancarie emesse a favore di altri soggetti come bid bond (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), performance bond (garanzie di buona esecuzione), advance payment bond (garanzie di rimborso di un anticipo);
- fidejussioni rilasciate in favore di terzi da parte di Anas per 27 milioni di euro di cui 16,5 milioni di euro per le commesse estere (Algeria, Libia e Georgia), 8 milioni di euro in favore di ENEL SpA come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati dall'esecuzione di lavori e fidejussioni bancarie e assicurative per euro 2,5 milioni principalmente a

favore di enti pubblici;

- una garanzia corporate rilasciata nell'interesse di AIE SpA in liquidazione dal 23 giugno 2023 da parte di Anas SpA a favore di Simest, relativamente alla commessa in Russia, per complessivi 2,5 milioni di euro.

Per ulteriori dettagli in relazione alle garanzie e agli impegni della Capogruppo emessi nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione (Nota 40) delle Note al Bilancio di esercizio.

49. Informazioni ex Legge n. 124 del 2017

Le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 comma 125, relative alle società partecipate italiane, consolidate con il metodo integrale, sono riportate in

Allegato 6, così come esposte nei bilanci d'esercizio delle suddette società.

50. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Riassetto infragruppo del ramo immobiliare

In esecuzione della delibera dell'Assemblea straordinaria di FS del 29 novembre 2023, è stato stipulato in data 10 gennaio 2024 l'atto di scissione mediante scorporo, ai sensi dell'art. 2506.1 c.c., di parte del patrimonio di FS con assegnazione ad una società beneficiaria di nuova costituzione denominata Nuova Sistemi Urbani SpA, efficace a far data dal 15 gennaio 2024. Per effetto di tale operazione - che in ogni caso non determina variazioni del patrimonio netto di FS - il nuovo capitale sociale è pari a 38.579.767.278 euro. Per maggiori dettagli, si rimanda al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

dulazione del patrimonio netto di FS come deliberata dall'Assemblea degli Azionisti lo scorso 29 novembre 2023. In particolare, decorsi i termini di legge, si è data esecuzione alla riduzione volontaria del capitale sociale di FS da 38.579.767.278 euro (quale importo già risultante dal perfezionarsi dell'operazione di riassetto infragruppo del ramo immobiliare di FS) a 31.062.952.307 euro, con contestuale incremento della riserva legale (fino a saturazione) e della riserva di capitale per importi che mantengono comunque invariata l'entità del patrimonio netto di FS. Per maggiori dettagli, si rimanda al capitolo "Principali eventi" della Relazione sulla Gestione.

Trasferimento di prestiti bancari alla Nuova Sistemi Urbani

Il 15 gennaio 2024, nell'ambito dell'assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore della società Nuova Sistemi Urbani, sono stati altresì trasferiti due prestiti bancari sottoscritti con Caixa ed Intesa Sanpaolo per un totale di 200 milioni di euro e scadenza dicembre 2024, precedentemente in capo a FS Holding. A copertura delle obbligazioni della Nuova Sistemi Urbani in relazione ai prestiti trasferiti, FS Holding ha rilasciato due Parent Company Financial Guarantees, nell'interesse della Nuova Sistemi Urbani ed in favore delle due banche, per un totale di 213 milioni di euro.

Acquisto della partecipazione Italia Loyalty

Il 28 marzo 2024 si è perfezionato il trasferimento da Alitalia a Trenitalia del 100% del capitale sociale di Italia Loyalty. A seguito dell'operazione, Trenitalia avrà a disposizione una banca dati con oltre 6,2 milioni di persone - gli iscritti al programma MilleMiglia di Alitalia - cui indirizzare comunicazioni, notizie, offerte.

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

Il 29 marzo 2024 è stata perfezionata la vendita a REDEUS Fund - Fondo di investimento alternativo immobiliare chiuso gestito da Prelios SGR SpA - degli scali ferroviari dismessi Farini e San Cristoforo da parte di FS Sistemi Urbani. L'importo della cessione è di 489,5 milioni di euro.

Rimodulazione del patrimonio netto di FS

Il 25 marzo 2024 si è perfezionata l'integrale rimo-

ALLEGATI

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

1. IMPRESA CONTROLLANTE ED ELENCO DELLE IMPRESE CONTROLLATE

Impresa controllante							
Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	39.204.173.802	EUR	Altri servizi	Ministero dell'Economia e delle Finanze	100,00
Società controllate							
Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	70,00
Anas SpA	Roma	Italia	2.269.892.000	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	100,00
Blu Jet Srl	Messina	Italia	200.000	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Bluferries Srl	Messina	Italia	20.100.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	100,00
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	73.000.000	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	100,00
Busitalia Campania SpA	Salerno	Italia	5.900.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Busitalia Veneto SpA	Padova	Italia	20.500.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	78,78
Cremonesi workshop Srl	Brescia	Italia	100.000	EUR	Infrastrutture	Italferr SpA	80,00
Die Länderbahn CZ s.r.o.	Ústí nad Labem	Repubblica Ceca	500.000	CZK	Passeggeri	Die Länderbahn GmbH DLB	100,00
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach	Germania	1.022.584	EUR	Passeggeri	Regentalbahn GmbH	100,00
erixx GmbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	87,51
erixx Holstein GmbH	Lübeck	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	87,51
Eurogateway Srl	Genova	Italia	600.000	EUR	Logistica	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	100,00
Fercredit SpA	Roma	Italia	32.500.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	4.682.830	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	100,00
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	EUR	Passeggeri	Ataf Gestioni Srl	42,00
FS International SpA	Roma	Italia	6.830.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
FS Park SpA	Roma	Italia	3.016.463	EUR	Urbano	FS Sistemi Urbani SpA	100,00
FS Security SpA	Roma	Italia	500.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
FS Treni Turistici Italiani Srl	Roma	Italia	2.000.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
FS Sistemi Urbani SpA	Roma	Italia	532.783.501	EUR	Urbano	FS Italiane SpA	100,00
FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh	Arabia Saudita	10.030.000	SAR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
FSTechnology SpA	Roma	Italia	27.578.244	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	100,00
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	Italia	4.000.000	EUR	Urbano	FS Italiane SpA	60,00
Grandi Stazioni Rail SpA	Roma	Italia	4.304.201	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Hellenic Train - Railway Company SA - già TrainOSE SA	Atene	Grecia	34.406.509	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Infrarail Srl	Firenze	Italia	5.500.000	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado	Serbia	39.626.684	EUR	Infrastrutture	Italferr SpA	100,00
Intermodalidad de Levante SA	Valencia	Spagna	2.070.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	45,00
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	EUR	Altri servizi	FS Italiane SpA	55,67
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	100,00
Mercitalia Intermodal SpA	Milano	Italia	7.000.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	53,28
Mercitalia Logistics SpA	Roma	Italia	385.294.666	EUR	Logistica	FS Italiane SpA	100,00
Mercitalia Rail Srl	Roma	Italia	164.884.293	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	100,00
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Genova	Italia	5.000.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	100,00
metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	Germania	500.000	EUR	Passeggeri	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	74,76
Neißerverkehr GmbH	Forst	Germania	1.074.000	EUR	Passeggeri	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00
NETINERA Bachstein GmbH	Celle	Germania	150.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach	Germania	1.025.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	Germania	100.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	87,51
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	52,50
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim	Germania	500.000	EUR	Passeggeri	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	50,00
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde	Germania	250.000	EUR	Passeggeri	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	50,00
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle	Germania	21.034.037	EUR	Passeggeri	NETINERA Bachstein GmbH	87,51

Società controllate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino	Germania	200.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Qbuzz BV	Amersfoort	Paesi Bassi	400.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Qbuzz Groningen-Utrecht BV	Amersfoort	Paesi Bassi	18.000	EUR	Passeggeri	Qbuzz BV	100,00
Qbuzz Mobility Service BV	Utrecht	Paesi Bassi	18.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
Qbuzz Multimodaal BV	Amersfoort	Paesi Bassi	100	EUR	Passeggeri	Qbuzz BV	100,00
Qbuzz Taxi BV	Amersfoort	Paesi Bassi	100	EUR	Passeggeri	Qbuzz BV	100,00
Quadrilatero Marche-Umbria SpA	Roma	Italia	50.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	92,38
Regentalbahn GmbH	Viechtach	Germania	2.444.152	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.528.425.068	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	100,00
Rom Rail Transport Srl	Bucarest	Romania	385.943	EUR	Logistica	Mercitalia Rail Srl	93,00
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	EUR	Passeggeri	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
sei mobil on demand GmbH	Sendenhorst	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	sei mobil Verkehrsgesellschaft GmbH	100,00
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH	Sendenhorst	Germania	26.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	19.500.000	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	58,00
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Trenitalia c2c Limited	Londra	Regno Unito	100.000	GBP	Passeggeri	Trenitalia UK Limited	100,00
Trenitalia France SAS - già Thello SAS	Parigi	Francia	1.500.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.607.137.500	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	100,00
Trenitalia UK Limited	Londra	Regno Unito	13.000.100	GBP	Passeggeri	Trenitalia SpA	100,00
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni SpA	Roma	Italia - Austria	1.315.790.910	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	90,72
TX Consulting GmbH	Troisdorf	Germania	25.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik A/S	Padborg	Danimarca	500.000	CKK	Logistica	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik AB	Helsingborg	Svezia	2.240.238	SEK	Logistica	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik AG	Troisdorf	Germania	55.079.070	EUR	Logistica	Mercitalia Logistics SpA	100,00
TX Logistik GmbH	Basel	Svizzera	50.000	CHF	Logistica	TX Logistik AG	100,00
TX Logistik Transalpine GmbH	Schwechat	Austria	35.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	100,00
TX Service Management GmbH	Troisdorf	Germania	50.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	100,00
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	NETINERA Deutschland GmbH	100,00
vlexx GmbH	Mainz	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Regentalbahn GmbH	100,00

2. ELENCO DELLE JOINT VENTURE

Società a controllo congiunto

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Die Länderbahn GmbH DLB	50,00
Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA	Venezia	Italia	2.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	50,00
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	EUR	Infrastrutture	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	45,35
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg	Germania	25.565	EUR	Passeggeri	KVG Stade GmbH & Co. KG	31,02
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	Germania	1.099.300	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	27,42
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	Germania	4.600.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	31,02
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	26,97
Operation Alliance OPS Co	Riyadh	Arabia Saudita	100.000	SAR	Infrastrutture	FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	50,00
SWS Italferr Adi Ortakligi	Ankara	Turchia	1.000	TRL	Infrastrutture	Italfer SpA	50,00
Trenitalia TPER Scarl	Bologna	Italia	11.000.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	70,00
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	EUR	Passeggeri	Trenitalia SpA	50,00
Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT SaS (già Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas)	Le Bourget du Lac	Italia - Francia	1.000.000	EUR	Infrastrutture	FS Italiane SpA	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle	Germania	600.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen AG	44,95

3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Società collegate

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Valuta	Settore	Società Partecipante	% possesso gruppo
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	EUR	Logistica	Mercitalia Rail Srl	33,33
Autostrada Asti - Cuneo SpA	Roma	Italia	50.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	35,00
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	9,46
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	Germania	25.000	EUR	Passeggeri	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH	9,43
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle	Germania	572.680	EUR	Passeggeri	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	9,52
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	Belgio	100.000	EUR	Logistica	Mercitalia Intermodal SpA	13,37
Concessioni Autostradali Lombarde - CAL SpA	Milano	Italia	4.000.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	50,00
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster	Germania	84.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	29,67
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	Germania	36.000	EUR	Passeggeri	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	29,67
First Trenitalia West Coast Limited	Londra	Regno Unito	100	GBP	Passeggeri	Trenitalia UK Limited	30,00
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	14,74
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg	Germania	1.750.000	EUR	Passeggeri	Osthannoversche Eisenbahnen AG	26,25
Logistica SA	Levallois	Francia	37.000	EUR	Logistica	Mercitalia Rail Srl	50,00
METRO 5 SpA	Milano	Italia	53.300.000	EUR	Passeggeri	FS Italiane SpA	36,70
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	20.476.000	EUR	Infrastrutture	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	50,00
Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	Susa	Italia	65.016.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	31,74
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco SpA	Prè Saint Didier	Italia	198.749.000	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	32,12
Stretto di Messina SpA	Roma	Italia	672.527.489	EUR	Infrastrutture	Anas SpA	36,70 5,83
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	78.363	EUR	Infrastrutture	Bluferries Srl	33,33
Ziel Terminal GmbH	Duisburg	Germania	1.000.000	EUR	Logistica	TX Logistik AG	25,10

4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

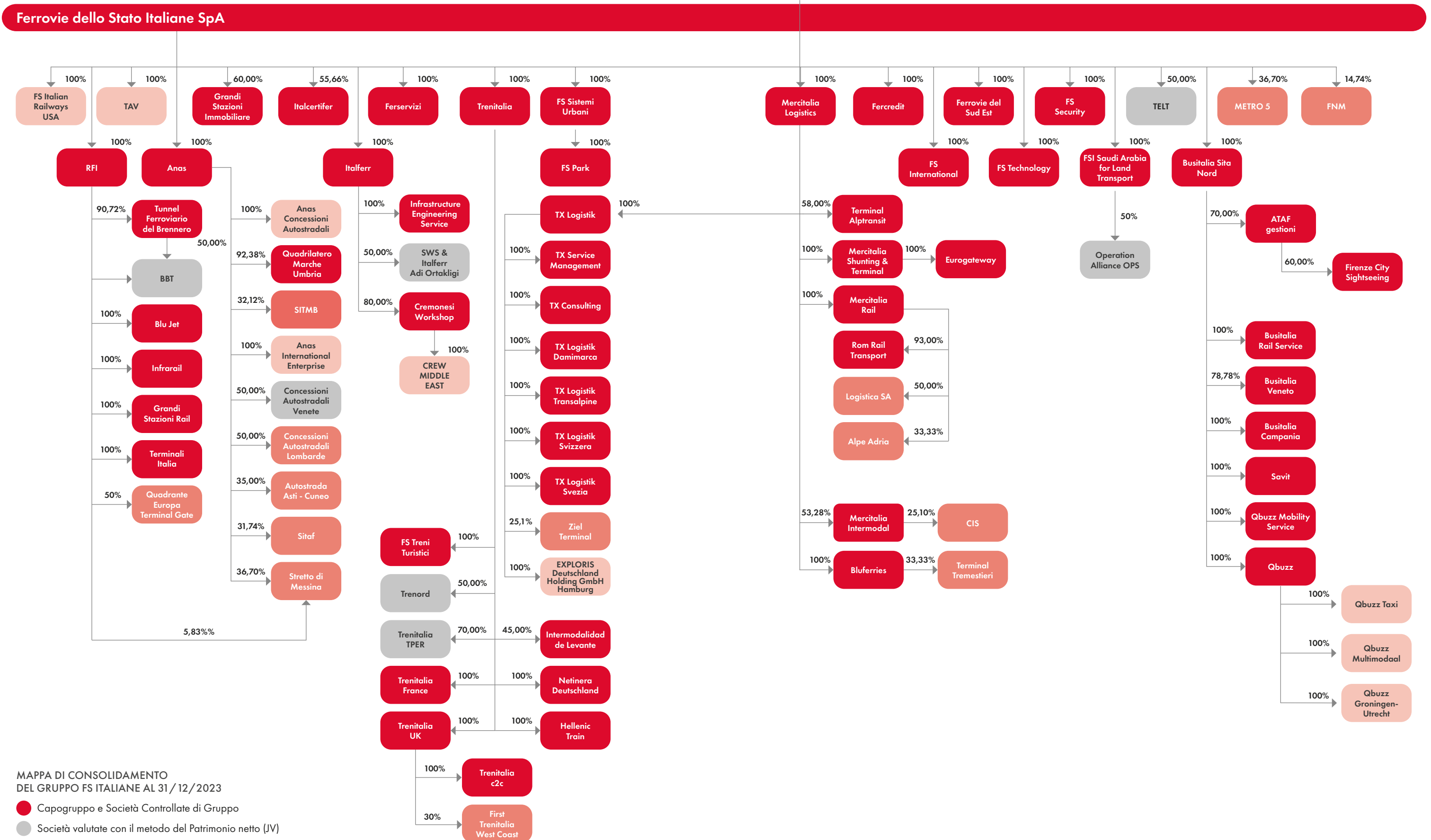
Altre partecipazioni

Denominazione	Sede legale	Nazione	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto
Anas Concessioni Autostradali SpA in liquidazione	Roma	Italia	1.000.000	Anas SpA	100,00
Anas International Enterprise in liquidazione	Roma	Italia	3.000.000	Anas SpA	100,00
Crew Middle East DMCC	Dubai	Emirati Arabi Uniti	25.220	Cremonesi workshop Srl	100,00
TAV Srl	Roma	Italia	50.000	FS Italiane SpA	100,00
FS Italian Railways USA Inc	New York City	New York	100.000	FS Italiane SpA	100,00
Exploris DE Holding GmbH	Hamburg	Germania	0	TX Logistik AG	100,00



Smart Road, Anas

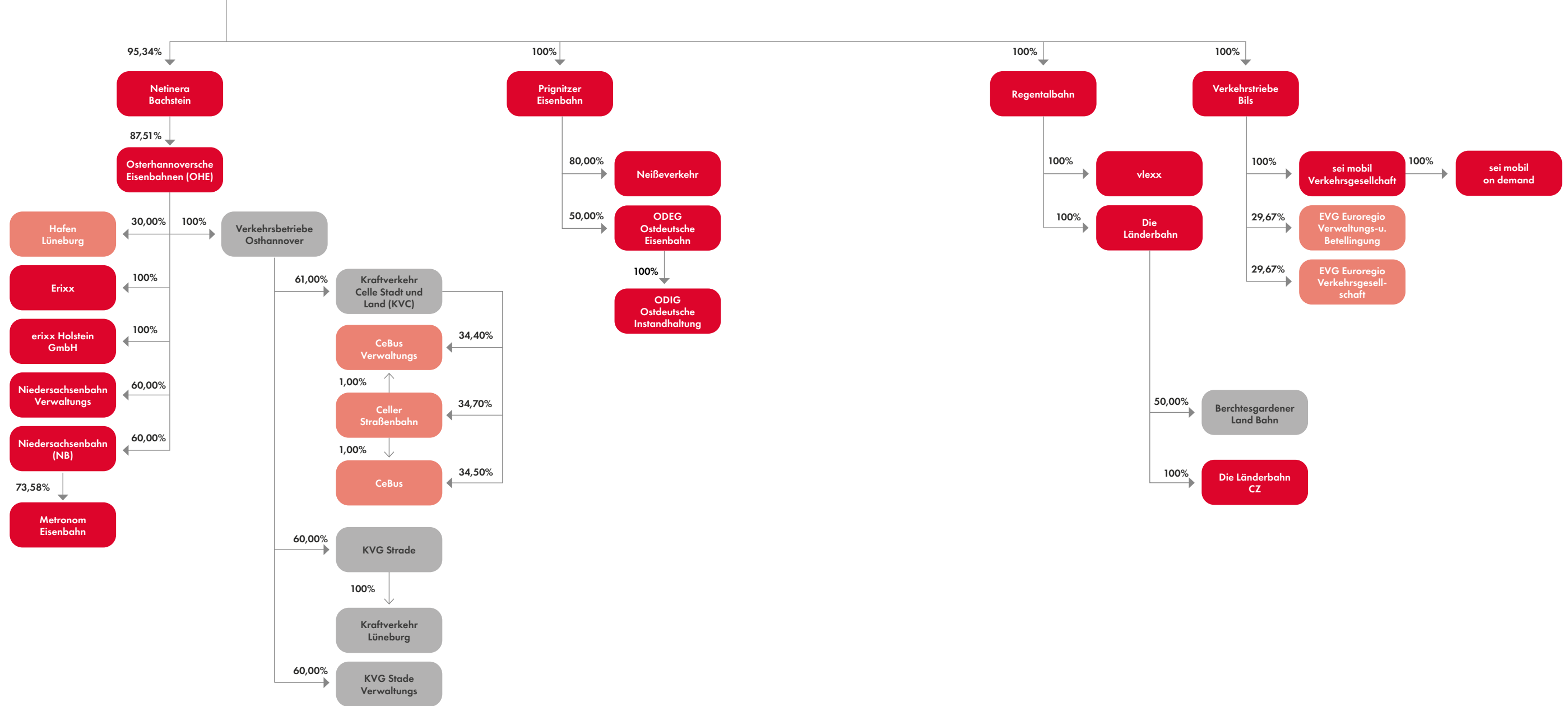
5. MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS ITALIANE AL 31/12/2023

- Capogruppo e Società Controllate di Gruppo
- Società valutate con il metodo del Patrimonio netto (JV)
- Società valutate con il metodo del Patrimonio netto
- Società controllate valutate al costo

Netinera Deutschland GmbH



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO NETINERA AL 31/12/2023

- Capogruppo e Società Controllate di Gruppo
- Società valutate con il metodo del Patrimonio netto (JV)
- Società valutate con il metodo del Patrimonio netto
- Società controllate valutate al costo

6. INFORMATIVA EX LEGGE N. 124 DEL 2017

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT a favore di TELT Sas	Capitolo 7532	452.640.000

TRENITALIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Liguria	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	3.946.723
Infrastrutture Venete	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	15.052.962
Regione Toscana	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	5.227.124
Regione Trento	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	1.007.294
Regione Abruzzo	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	941.736
Regione Puglia	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	4.895.368
Regione Campania	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	7.545.317
Regione Umbria	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	3.945.764
Agenzia della Mobilità Piemontese	compensazione mancati ricavi trasporto regionale	17.626.867
MIT	compensazione mancati ricavi AV	41.491.291
Europe's Rail	Innovation Pillar ERJU	628.279
Mise	Progetto Artes 4.0	148.542

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MEF	Contributi c/impianti	4.810.813.240
MIT	Contributi c/impianti	522.428.872
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	19.073.293
UE	Contributi c/impianti	58.235.726
Enti Locali	Contributi c/impianti	98.799.459
Ministero della cultura	Contributi c/impianti	16.600.000
MIT	Contributi c/esercizio	21.360.000
MEF	Contributi c/esercizio	1.105.556.791
MIT Cap 1274/7302/1300 incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	104.905.000
CSEA	Contributi passanti*	1.143.605.310

ANAS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributi c/impianti	2.327.076.000
Enti locali	Contributi c/impianti	243.794.000
Enti locali - UE (Programmi POR)	Contributi c/impianti	8.509.000
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	Contributi c/impianti	41.980.000

GRANDI STAZIONI RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributi per riqualificazione e realizzazione delle infrastrutture complementari alle grandi stazioni	517.019
MIT	Contributi per riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie	11.370.852

ITALFERR

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU)	Contributi c/esercizio	285.000.000
HADEA (European Health and Digital Executive Agency)	Contributi c/esercizio	118.000.000
ESA (European Space Agency)	Contributi c/esercizio	32.000.000

Treno regionale ibrido Blues



FS PARK

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Comune di Albano	Locazione spazi	25.000
Comune di Aversa	Locazione spazi	12.000
Comune di Certaldo	Locazione spazi	20.000
Comune di Legnano	Locazione spazi	17.000
Comune di Abbiategrasso	Locazione spazi	14.000

MERCITALIA LOGISTICS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Gestore Servizi Energetici	Tariffa incentivante riconosciuta alla Società da GSE per l'impianto di produzione di energia elettrica mediante conversione fotovoltaica della fonte solare	179.467
Regione Piemonte e Lombardia	Ferrobonus	14.593
Lugo Terminal SpA	Credito d'imposta	170
CFI Intermodal Srl	Riaccredito contributo Ferrobonus	5.988
Mercitalia Intermodal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	18.997

MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Agenzia delle Entrate	Contributo imposta per le imprese non energivore (art. 3 D.L. n. 21/2022)	9.915
GSE	Contributo energia da fonti rinnovabili	2.351

MERCITALIA RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributi in c/esercizio - trasporto merci	48.397.051
European Commission - Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail)	Contributi in conto esercizio alle imprese ferroviarie il cui utilizzo ha l'obiettivo di sviluppare nuove tecnologie	391.908

MERCITALIA INTERMODAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Contributo Ferrobonus	4.137.730
MIT	Contributo Ferrobonus	2.399.629
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo Merci	794.297
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo Merci	756.777
Europe's Rail (UE)	Contributi Flagship Project 5 - Sustainable Competitive Digital Green Rail Freight Services	189.353
Regione Calabria	Contributo Ferrobonus	171.243
Regione Lombardia	Contributo "Dote merci Ferroviaria" art.4 L.R. 42/2017 annualità 2021	114.050
Regione Piemonte	Contributo "Dote merci Ferroviaria" art.4 L.R. 42/2017 - IV annualità	28.538
Service public fédéral Mobilité et Transports	Legge 20 maggio 2022 sugli aiuti per l'adeguamento dei carri per la riduzione dell'inquinamento acustico del trasporto merci su rotaia in territorio belga	34.819

BUSITALIA CAMPANIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Campania	Ristori carburante II e III trimestre 2022	507.734
Ministero del lavoro	Contributi Oneri malattia 2021	32.982

BUSITALIA VENETO

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1491/2023 All A- Finanz. del FNT	2.808.025
Regione Veneto	c/esercizio DDR 1586/2023 AllB Finanz. copertura di minori ricavi tariffari 2021	12.765.682
Regione Veneto	c/esercizio DDR 1493/2023 Finanz. copertura di finanziamenti aggiuntivi straordinari 2023 (importo netto IVA)	2.726.348
Regione Veneto	c/esercizio DDR 1492/2023 All B Ristori carburante 2022	3.555.203
Comune di Padova	FIN DM 443 DEL 12.11.2021	1.298.604
Ministero Lavoro e Ministero Infrastrutture	c/esercizio Contributi oneri malattia 2023	28.622

ATAF GESTIONI

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Toscana - tramite One scarl	DGRT 23/12/2022 n. 26029	58.294
Regione Toscana - tramite One scarl	DGRT 21/04/2023 n. 8213	217.402
Regione Toscana - tramite One scarl	DGRT 13/12/2023 n. 27497	1.793.957
Regione Toscana - tramite One scarl	RT prot. 2024/089	2.978.790

BUSITALIA SITA NORD

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Contributo CCNL 2023- Umbria	6.079.495
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2023 stima 10%	71.863
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	1.512.745
Regione Umbria tramite le Scarl	Ristori Covid-19	1.545.547
Regione Umbria	Ristori Covid-19	192.681
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti	871.389



Stazione di Napoli Afragola

FS TECHNOLOGY

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Commissione Europea	Progetto IP5MAAS	52.303
Commissione Europea	Progetto PRECINT	11.874
Commissione Europea	Progetto ORCHESTRA	18.288

FERROVIE DEL SUD EST

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
MIT	Elettrificazione Martina F - Taranto 3kvcc 77+780 e 112+630	5.779.702
Regione Puglia	Interramento Triggiano - Capurso e raddoppio Mungivacca - Noicattaro Bretella Ferroviaria del Sud Est Barese	11.735.006
Regione Puglia	Interramento Triggiano - Capurso e raddoppio Mungivacca - Noicattaro Bretella Ferroviaria del Sud Est Barese	1.243.999
Regione Puglia	n. 5 composizioni Elettrotreni	1.092.500
MIT	Lavori di realizzazione di sottosistema di Terra (Anello di Bari) SCMT ENCODER	61.764
Regione Puglia	Lavori di realizzazione armamento ferroviario dell'anello di Bari	1.414.242
Regione Puglia	Metropolitana di superficie Martina/Lecce/Gagliano . Elettrificazione ed eliminazione PL.	26.000.000
MIT	Metropolitana di superficie Martina/Lecce/Gagliano . Elettrificazione ed eliminazione PL.	1.218.446
MIT	Metropolitana di superficie Martina/Lecce/Gagliano . Elettrificazione ed eliminazione PL	1.402.893
MIT	Adeguamento tecnologico PL	1.175.491
Regione Puglia	Fornitura n. 1 elettrotreno	244.500
Regione Puglia	n. 5 composizioni Elettrotreni	258.250
Regione Puglia	CA18/2020 rin. arm. tratta Noicatt. Km31	1.700.000
Regione Puglia	Potenziamento Armamento BA - TA fase 5	3.300.000
Regione Puglia	D21B21004890006_2° lotto Bari - Mungivacca raddoppio del binario + interr.	7.300.000
Regione Puglia	Realizzazione 20 HUB Intermodali	16.500.000
Regione Puglia	IS/SCMT Manduria-Lecce	8.765.000
MIT	IS/SCMT Manduria-Lecce	365.042
Regione Puglia	ERTMS Salento	13.080.000
Regione Puglia	Acquisto n. 4 elettrotreni (PNRR + L.297/78)	2.502.393
Regione Puglia	Acquisto 3 elettrotreni FSC	1.879.998
Regione Puglia	Acquisto n. 4 elettrotreni ETR POP (DM 408/2017 + 164/2021 + LEGGE 297/79)	7.536.949
Regione Puglia	Metropolitana di superficie (Fase 2) Lotto 3 e Lotto 4	10.000.000
Regione Puglia	Contributo per mancati ricavi Covid 19_anno 2021	1.696.706
Regione Puglia	Contributo per mancati ricavi Covid 19_anno 2021	2.528.153

ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO



Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2023 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Luigi Ferraris e Marco Fossataro, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e
 - l'effettiva applicazione,
 delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2023.
2. Al riguardo si segnala che:
 - a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"Internal Controls – Integrated Framework" emesso dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission" che rappresenta un framework di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1. Il bilancio consolidato:
 - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposte.

10 Aprile 2024

Luigi Ferraris
Amministratore Delegato

Marco Fossataro
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane SpA - Società con socio unico

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 31.062.952.907,00

Isotta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. IVA 06399901001 - R.F.C.A. 962806



RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO



Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del D.Lgs n° 38/2005.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Ferrovie dello Stato Italiane SpA (la Società) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 I.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119614 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 873181 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 536771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 23 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 666011 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Pascolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelondolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave

Recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali di Anas SpA

Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezione "Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali", nota esplicativa n° 23 "Attività immateriali" del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 include attività immateriali per euro 1.798 milioni, di cui euro 894 milioni attribuibili alla concessione della rete autostradale non a pedaggio di interesse nazionale attribuita ad Anas SpA ai sensi dell'articolo 7 c. 2 del DL n° 138/2002 convertito, con modificazioni, dalla Legge n° 178/2002 (di seguito anche la "concessione").

Gli amministratori, avendo individuato potenziali indicatori di perdita di valore sulle attività immateriali riferibili ad Anas SpA, hanno effettuato uno specifico test di impairment sul loro valore contabile iscritto alla data di bilancio, coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 "Riduzione di valore delle attività". Il valore recuperabile è basato sul valore d'uso, determinato mediante il metodo dell'attualizzazione dei flussi finanziari attesi ("Discounted Cash Flows") che è caratterizzato da un elevato grado di complessità e dall'utilizzo di stime.

Dagli esiti dell'impairment test svolto, gli amministratori non hanno evidenziato perdite durevoli di valore. L'impairment test è stato predisposto sulla base dei flussi di cassa del "Piano Industriale di Anas SpA 2024-2033, con orizzonte temporale 2052" (di seguito anche il "Piano"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas SpA in data 27 marzo 2024. Il Piano si basa sugli elementi informativi contenuti nel documento del Contratto di Programma 2021-2025 e delle relative prescrizioni, nonché sulla legittima aspettativa

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Abbiamo svolto le nostre procedure di revisione per indirizzare tale aspetto chiave ed al fine di valutare la coerenza del processo e della metodologia di stima di recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali utilizzata dal Gruppo con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 e dalla prassi valutativa, verificando l'appropriatezza della tipologia di flussi di cassa utilizzati, la coerenza degli stessi con il Piano e l'accuratezza matematica della quantificazione del valore recuperabile.

In particolare, le procedure di revisione svolte, anche con il supporto degli esperti della rete PwC, hanno incluso:

- la comprensione del processo adottato dagli amministratori per la predisposizione del test di impairment;
- la verifica della completezza e accuratezza circa la presenza di indicatori di perdite di valore identificati dalla direzione e per cui si è proceduto allo svolgimento dell'impairment test;
- la verifica della ragionevolezza delle principali assunzioni alla base dei flussi di cassa prospettici e dei tassi di attualizzazione utilizzati per lo svolgimento dell'impairment test (anche mediante confronto con i dati previsionali provenienti da fonti informative esterne, ove disponibili);
- le analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti e i



qualificata di Anas SpA a vedere riconosciuto l'adeguamento della durata della concessione, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032, fino al 2052.

Con riferimento al bilancio chiuso al 31 dicembre 2023 la direzione del Gruppo si è avvalsa di esperti esterni ai fini dello svolgimento del test di impairment.

Nell'ambito delle nostre attività di revisione, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle attività immateriali di Anas SpA un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato in quanto il relativo processo di stima risulta essere particolarmente complesso e basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche, finanziarie, di mercato e regolamentari future di difficile previsione; qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario rielaborato di conseguenza.

Determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria

Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezioni "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n° 20 "Immobili, impianti e macchinari", nota esplicativa n° 22 "Investimenti immobiliari" e nota esplicativa n° 23 "Attività immateriali" del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 include immobili, impianti e macchinari per un valore pari a euro 49.326 milioni, investimenti immobiliari per un valore pari a euro 1.399 milioni e attività immateriali per un valore pari a euro 1.798 milioni. Una quota significativa di tali immobilizzazioni è di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria.

L'ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria è calcolato sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni –

dati consuntivati (c.d. "retrospective review"), al fine di valutare l'adeguatezza e la capacità di stima del processo di valutazione adottato.

Abbiamo valutato la competenza tecnica e la relativa obiettività degli esperti esterni del Gruppo coinvolti nel processo di valutazione nonché i metodi da loro utilizzati.

Infine, abbiamo verificato l'adeguatezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato sugli aspetti precedentemente descritti.

Le procedure di revisione svolte per indirizzare tale aspetto chiave hanno incluso:

- la comprensione e la valutazione del processo adottato dal Gruppo e del relativo ambiente informatico per la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria in accordo alla normativa di riferimento;
- le procedure di conformità per i controlli rilevanti al fine di validare il sistema di controllo interno con riferimento ai



km, in ottemperanza all'articolo 1 c. 87 della Legge n° 266/2005. La determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori, tra cui:

- la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km (numero di eventi treno per i km di percorrenza);
- la stima del valore residuo;
- gli impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La determinazione degli ammortamenti richiede, pertanto, valutazioni significative da parte degli amministratori.

Per tali ragioni e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto abbiamo considerato la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria un aspetto chiave dell'attività di revisione.

Determinazione dei Fondi rischi ed oneri – riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi

Nota esplicativa n° 6 "Principi contabili" sezioni "Fondi rischi e oneri" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n° 37 "Fondo per rischi ed oneri" del bilancio consolidato

L'attività del Gruppo è esposta a riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 include nella voce "Fondo per rischi ed oneri", accantonamenti a "Fondo contenzioso terzi" riferibili, principalmente, a richieste e contenziosi per corrispettivi aggiuntivi avanzati dai fornitori.

La valutazione dei fondi per rischi ed oneri richiede la formulazione di stime sull'esito di

processi aziendali relativi alla determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria;

- le analisi della ragionevolezza delle stime effettuate nella determinazione dei volumi complessivi di produzione espressi in treni-km e nella determinazione del valore residuo;
- l'analisi storica della capacità degli amministratori di effettuare stime attendibili relativamente ai volumi di produzione espressi in treni-km attraverso l'analisi degli scostamenti tra dati previsionali e dati consuntivi (c.d. "restrospective review");
- la verifica dell'accuratezza del calcolo dei treni per km per macro-direttrici e delle connesse aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo;
- ricalcolo su base campionaria dell'accuratezza matematica della quota di ammortamento annuale delle immobilizzazioni dell'infrastruttura ferroviaria.

Infine, abbiamo verificato l'adeguatezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione agli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria.

Le procedure di revisione svolte per indirizzare tale aspetto chiave hanno incluso:

- la comprensione e la valutazione del processo adottato dal Gruppo per la determinazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi;
- le procedure di conformità per i controlli rilevanti al fine di validare il sistema di controllo interno con riferimento ai



richieste e contenziosi, per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza, che hanno comportato un significativo grado di giudizio da parte degli amministratori. Per tali ragioni, e per la significatività della voce di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la determinazione dei fondi per rischi ed oneri relativamente alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi un aspetto chiave dell'attività di revisione.

processi aziendali relativi alla determinazione dei fondi rischi ed oneri;

- le analisi degli scostamenti tra la stima contabile dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi degli esercizi precedenti e i valori consuntivati a seguito della successiva definizione dei contenziosi (c.d. "retrospective review"), al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato;

- l'ottenimento di informazioni, tramite richiesta scritta ai consulenti legali, selezionati a campione, che assistono il Gruppo, in merito alla valutazione del rischio di soccombenza nei contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi in essere ed alla quantificazione della relativa passività;
- le analisi delle assunzioni adottate nella determinazione dei fondi per rischi ed oneri, per i principali contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, attraverso colloqui con le funzioni aziendali coinvolte ed analisi della documentazione di supporto;
- la discussione con la direzione circa le assunzioni utilizzate per la determinazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi;
- per i principali contenziosi analisi degli eventi occorsi successivamente alla data di riferimento del bilancio che forniscano elementi informativi utili alla valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Infine, abbiamo verificato l'adeguatezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.



Altri aspetti

Il bilancio consolidato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 28 aprile 2023, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisce una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da



comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane SpA ci ha conferito in data 21 marzo 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.



Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998

Gli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio consolidato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob di attuazione del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254

Gli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254.

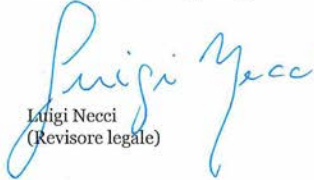
Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.



Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 24 aprile 2024

PricewaterhouseCoopers SpA


Luigi Necci
(Revisore legale)



**BILANCIO D'ESERCIZIO
FERROVIE DELLO STATO
ITALIANE SPA
AL 31 DICEMBRE 2023**

PROSPETTI CONTABILI DI FS SPA

Conto economico

valori in euro

	Note	2023	2022
Ricavi e proventi		121.444.104	155.092.526
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	116.735.787	145.341.259
Altri proventi	5	4.708.317	9.751.267
Costi operativi		(243.493.585)	(346.934.158)
Costo del personale	6	(73.793.425)	(67.990.655)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(7.288.717)	(22.138.333)
Costi per servizi	8	(115.523.308)	(152.820.594)
Altri costi operativi	9	(30.613.035)	(28.069.936)
Costi per lavori interni capitalizzati	10	564.796	531.008
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	11	(16.839.896)	(76.445.648)
Risultato operativo		(122.049.481)	(191.841.632)
Proventi e oneri finanziari		246.137.724	231.313.951
Proventi da partecipazioni	12	228.360.244	216.429.866
Altri proventi finanziari	12	542.172.747	155.751.939
Oneri su partecipazioni	13	(132.845.445)	(43.111.139)
Altri oneri finanziari	13	(391.549.822)	(97.756.715)
Risultato prima delle imposte		124.088.243	39.472.319
Imposte sul reddito	14	76.640.871	50.677.703
Risultato netto d'esercizio		200.729.114	90.150.022

Conto economico complessivo

valori in euro

	Note	2023	2022
Risultato netto d'esercizio		200.729.114	90.150.022
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:			
Utili / (perdite) relativi a benefici attuariali	27/29	(41.714)	887.961
Effetto fiscale Utili / (perdite) relativi a benefici attuariali	27/29	8.966	(243.071)
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni:			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	27/29	(117.281)	
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	27/29	28.147	
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(121.882)	644.890
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		200.607.232	90.794.912

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in euro

	Note	31.12.2023	31.12.2022
Attività			
Attività non correnti			
Immobilì, impianti e macchinari	15	52.899.207	54.747.980
Investimenti immobiliari	16	388.731.956	391.689.120
Attività immateriali	18	1.178.343	48.002.261
Partecipazioni	20	38.222.414.480	38.059.837.535
Attività finanziarie (inclusi derivati)	21	10.069.986.269	8.736.030.767
Attività per imposte anticipate	19	85.462.729	104.753.491
Crediti commerciali	24	2.553.508	3.782.117
Altre attività	22	1.792.552.801	1.611.918.196
Totale		50.615.779.293	49.010.761.467
Attività correnti			
Rimanenze	23	334.026.397	340.649.442
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	21	3.811.913.225	2.706.451.344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25	1.504.360.565	626.221.660
Crediti tributari	26	90.839.402	84.908.211
Crediti commerciali	24	370.987.205	196.706.328
Altre attività	22	779.735.700	605.601.588
Totale		6.891.862.493	4.560.538.573
Totale Attività		57.507.641.786	53.571.300.040
Patrimonio netto e passività			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	27	39.204.173.802	39.204.173.802
Riserve	27	71.620.621	67.235.002
Utili (Perdite) portati a nuovo	27	714.634.985	628.992.464
Utile (Perdite) d'esercizio	27	200.729.114	90.150.022
Totale		40.191.158.522	39.990.551.290
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	28	10.180.762.628	8.466.485.317
Benefici ai dipendenti	29	4.505.556	5.363.697
Fondi rischi e oneri	30	33.697.135	111.986.122
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	31	12.908.926	19.374.668
Passività per imposte differite	19	61.822.275	99.610.975
Altre passività	32	1.801.273.397	1.613.705.347
Totale		12.094.969.917	10.316.526.126
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	28	3.201.288.336	1.551.562.201
Passività finanziarie (inclusi derivati)	31	1.216.019.380	1.002.445.197
Debiti commerciali correnti	33	143.894.571	96.401.758
Altre passività	32	660.311.060	613.813.468
Totale		5.221.513.347	3.264.222.624
Totale Passività		17.316.483.264	13.580.748.750
Totale Patrimonio Netto e Passività		57.507.641.786	53.571.300.040

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto (Nota 27)

valori in euro

Patrimonio Netto

	Patrimonio Netto								
	Capitale sociale	Riserve				Totale Riserve	Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserve di valutazione				
				Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					
Saldo al 1 gennaio 2022	39.204.173.802	66.854.616		(271.354)	66.583.262	628.862.321	136.993	39.899.756.378	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		6.850			6.850	130.143	(136.993)		
Utile/(Perdita) d'esercizio							90.150.022	90.150.022	
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto				644.890	644.890			644.890	
Saldo al 31 dicembre 2022	39.204.173.802	66.861.466		373.536	67.235.002	628.992.464	90.150.022	39.990.551.290	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4.507.501			4.507.501	85.642.521	(90.150.022)		
Utile/(Perdita) d'esercizio									
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto				(121.882)	(121.882)		200.729.114	200.607.732	
Saldo al 31 dicembre 2023	39.204.173.802	71.368.967		251.654	71.620.621	714.634.985	200.729.114	40.191.158.522	

Rendiconto finanziario

valori in euro

	2023	2022
Utile/(perdita) di esercizio	200.729.114	90.150.022
Imposte sul reddito	(76.640.871)	(50.677.703)
Proventi/oneri finanziari	(246.137.724)	(231.313.951)
Ammortamenti	17.148.100	26.375.757
Accantonamenti e svalutazioni	1.570.000	
Svalutazioni	177.769	49.241.150
Accantonamenti e svalutazioni	1.747.769	49.241.150
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione		78
Variazione delle rimanenze	6.686.177	21.460.127
Variazione dei crediti commerciali	(173.052.269)	(22.011.525)
Variazione dei debiti commerciali	47.492.813	(9.867.230)
Variazione delle altre attività	(223.713.058)	167.952.533
Variazione delle altre passività	239.890.952	(189.303.246)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(4.023.674)	(25.377.590)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.087.347)	(1.147.794)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	147.186.000	259.691.535
Variazione dei crediti/debiti per imposte	62.158.250	53.426.878
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	(1.615.768)	138.599.041
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(2.138.108)	(2.560.744)
Investimenti immobiliari	(3.655.484)	(8.146.424)
Investimenti in attività immateriali	(4.923.538)	(11.989.220)
Investimenti in partecipazioni	(746.433.000)	(332.504.394)
Investimenti al lordo dei contributi	(757.150.130)	(355.200.782)
Contributi-partecipazioni	452.640.000	285.860.000
Contributi	452.640.000	285.860.000
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	1.890.266	
Disinv-Investimenti immobiliari	9.271	658.229
Disinvestimenti in attività immateriali	43.208.622	
Disinvestimenti in partecipazioni		1.144.394
Disinvestimenti	45.108.159	1.802.623
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	(259.401.971)	(67.538.159)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	1.754.179.010	672.738.513
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	1.508.993.396	(304.538.403)
Variazioni delle passività del leasing	(344.883)	(188.432)
Variazione delle attività finanziarie	(2.325.033.356)	(859.883.560)
Variazione delle passività finanziarie	(463.153)	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	937.331.014	(491.871.882)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	676.313.275	(420.811.000)
Disponibilità liquide a inizio periodo	(374.271.477)	46.539.523
Disponibilità liquide a fine periodo	302.041.798	(374.271.477)
di cui saldo del c/c intersocietario	(1.202.318.766)	(1.000.493.137)

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1. Attività della Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la "Società" o "FS SpA") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1. La pubblicazione del presente progetto di bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 10 aprile 2024 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza al principio contabile internazionale IFRS 10 "Consolidated Financial Statements" la Società ha redatto il Bilancio consolidato, che presenta nel 2023 un patrimonio netto di Gruppo pari a 41.900 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 137 milioni di euro.

La Società PwC SpA è incaricata della revisione legale dei conti per il novennio 2023-2031.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi esposti nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Il bilancio è redatto e presentato in euro, che rappresen-

ta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei Paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- la situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle continuing operation da quello delle discontinued operation;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".
- La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 34 - "Gestione dei rischi finanziari".

Il Bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value. Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente Bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione dello stesso al 31 dicembre 2022 ad eccezione di quanto indicato nel paragrafo "Principi contabili di recente emissione" nel Bilancio Consolidato.

3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato annuale, al quale si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate, che sono iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. In presenza di evidenze di perdita di valore, la recuperabilità è verificata attraverso il confronto tra il valore di carico e il maggiore tra il valore d'uso (determinato attualizzando i flussi di cassa prospettici, ove possibile, della partecipazione) e il valore corrente (fair value) al netto dei costi di vendita. La quota di perdite eccedente il valore di carico contabile è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui sussistano obbligazioni legali

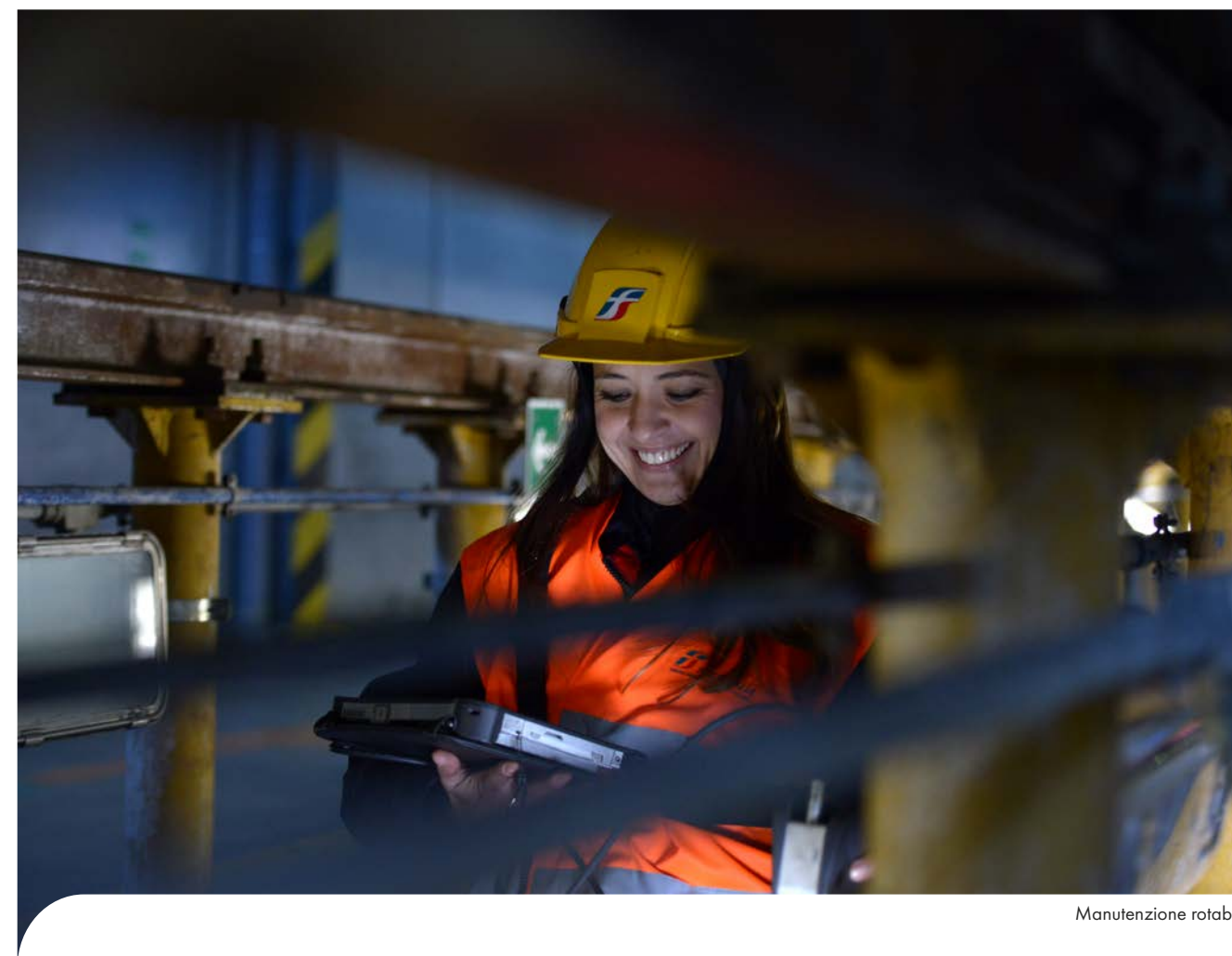
o implicite alla copertura delle perdite e/o al ripristino della misura legale del capitale sociale. Qualora l'andamento successivo della partecipata oggetto di svalutazione evidenzia un miglioramento tale da far ritenere che siano venuti meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni rilevate negli esercizi precedenti, nella voce "Oneri su partecipazioni". Le altre partecipazioni, differenti dalle società controllate, a controllo congiunto e collegate che non sono quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulterebbe attendibile, sono valutate al costo. I dividendi da partecipazioni sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui sono deliberati.

Principi contabili di recente emissione

Con riferimento ai principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

Uso di stime e valutazioni

Con riferimento all'utilizzo di stime contabili si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.



Manutenzione rotabili

4. Ricavi delle vendite e prestazioni (116.736 migliaia di euro)

Il dettaglio delle voci che costituisce i Ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Ricavi da contratti con i clienti	106.300	97.488	8.812
Servizi resi dalla capogruppo	55.393	58.213	(2.820)
Servizi diversi	42.674	25.535	17.139
Vendita immobili e terreni trading	7.971	13.496	(5.525)
Vendite diverse	262	244	18
Altri ricavi per vendite e prestazioni	10.436	47.853	(37.417)
Ricavi da gestione immobiliare	10.289	47.834	(37.545)
Ricavi per contributi	147	19	128
Totale	116.736	145.341	(28.605)

I ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un decremento di 28.605 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento dei "Ricavi da gestione immobiliare" (- 37.545 mila euro), a seguito dell'affitto di ramo del patrimonio immobiliare della Società dal 1° luglio 2022 realizzato con l'obiettivo di concentrare le attività di gestione operativa degli asset di proprietà verso FS Sistemi Urbani SpA e di riservare alla Holding Fs il suo naturale ruolo di coordinamento strategico e di governance, anche in ambito immobiliare. L'importo registrato nell'esercizio è principalmente costituito dal canone di affitto di ramo;
- incremento dei ricavi da "Servizi diversi" (+ 17.139 mila euro), da ricondurre all'avvio delle attività operative della commessa Metro Riyadh, nonché ad un incremento del margine operativo del Progetto a vita intera; tale revisione del margine è dovuta agli impatti

positivi della firma dell'Amicable Settlement (a seguito del riconoscimento da parte del cliente dei costi sostenuti e prospettici nel periodo di forza maggiore - Covid-19), alla revisione del planning del Progetto e ai positivi effetti delle azioni di ottimizzazione dei costi operativi;

- decremento dei ricavi per "Vendita immobili e terreni trading" (- 5.525 mila euro), per le minori vendite registrate nel corso del 2023 rispetto al 2022;
- decremento dei "Servizi resi dalla capogruppo" (- 2.820 mila euro) dovuto alla riduzione dei servizi informatici (- 11.149 mila euro), a seguito della cessione degli asset informatici e delle connesse attività alla controllata FS Technology SpA compensato dall'aumento dei ricavi per le prestazioni di servizio rese alle società del Gruppo (+ 13.969 mila euro) derivanti dai nuovi contratti stipulati nel 2023;
- incremento dei contributi dall'Unione Europea per 128 mila euro.

La tabella seguente fornisce il dettaglio dei "Ricavi da contratti con i clienti" in categorie:

valori in migliaia di euro

	Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Mercato geografico						
Nazionale	7.971	13.496	55.651	83.975	63.622	97.472
Europeo			4	14	4	14
Extra UE			42.674	3	42.674	3
Totale Ricavi da contratti con i clienti	7.971	13.496	98.329	83.992	106.300	97.488
Tempistica per la rilevazione dei ricavi						
Servizi trasferiti nel corso del tempo	7.971	13.496	98.329	83.992	106.300	97.488
Totale Ricavi da contratti con i clienti	7.971	13.496	98.329	83.992	106.300	97.488
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	10.289	47.834	147	19	10.436	47.853
Totale ricavi vendite e prestazioni	18.260	61.330	98.476	84.011	116.736	145.341

Di seguito le informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	62.692	22.938
Attività da contratto classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	15.420	68.065
Passività da contratto classificati nei "Debiti commerciali correnti"	60.916	

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato ma non ancora fatturato alla data di chiusura del periodo con riferimento ai contratti con Società del Gruppo e in misura residuale clienti terzi. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato. Le passività derivanti da contratti con i

clienti sono rappresentate principalmente da anticipi relativi alla Commessa Riyadh, per i quali i ricavi saranno rilevati nei futuri esercizi in linea con l'IFRS15.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in migliaia di euro

	31 dicembre 2023	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 31 dicembre 2022	68.065	
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		(60.916)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(66.422)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	13.777	
Saldo al 31 dicembre 2023	15.420	(60.916)

5. Altri proventi (4.708 migliaia di euro)

I dettagli degli Altri proventi sono riportati nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Commissioni attive su fidejussioni	1.757	1.041	716
Rimborsi	1.835	658	1.177
Cariche sociali di dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	1.781	534	1.247
Altri rimborsi	54	125	(71)
Proventi diversi	1.116	8.051	(6.935)
Totale	4.708	9.750	(5.043)

La variazione in diminuzione di 5.043 mila euro è riconducibile principalmente all'effetto combinato:

- del decremento dei proventi diversi (- 6.935 mila euro) rispetto all'esercizio precedente derivante dalla rilevazione nel 2022 della plusvalenza conseguita dalla vendita del compendio immobiliare di Porta Romana, come definito dal Protocollo d'intesa intersocietario re-

- lativo all'Accordo di Programma delle Aree di Milano;
- dell'incremento dei rimborsi (+ 1.177 mila euro) attribuibile principalmente alle cariche sociali verso società del Gruppo (1.071 mila euro);
- dell'incremento delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo (+ 716 mila euro).

6. Costo del Personale (73.793 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Salari e stipendi	51.511	49.827	1.684
Oneri sociali	15.156	14.422	734
Altri costi del personale a ruolo	(3.293)	(4.107)	814
Trattamento di fine rapporto	3.197	3.145	52
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(25)	(1.192)	1.167
Personale a ruolo	66.546	62.095	4.451
Salari e stipendi	198	137	61
Oneri sociali	90	78	12
Personale Autonomo e Collaborazioni	288	215	73
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	3.306	2.028	1.278
Altri costi collegati al personale	3.653	3.653	
Altri costi	6.959	5.681	1.278
Totale	73.793	67.991	5.802

Il costo del personale, che complessivamente ammonta a 73.793 mila euro, mostra un incremento rispetto all'esercizio precedente di 5.802 mila euro.

Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- un incremento di 4.451 mila euro dei costi per il personale a ruolo dovuto principalmente all'incremento della voce salari, stipendi ed oneri sociali per competenze fisse e contributi INPS (+ 2.142 mila euro),

dovuto all'aumento del costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale, compensato da un incremento dei rimborsi per personale distaccato presso Società del Gruppo (- 1.600 mila euro) e da minori rilasci per contenzioso con il personale rilevati nell'esercizio (+ 1.167 mila euro) e dall'incremento degli oneri per incentivazione all'esodo (+ 2.796 mila euro);

- un incremento degli altri costi del personale per 1.278 mila euro, attribuibile principalmente ai costi per personale distaccato da società del Gruppo;
- un incremento dei costi per personale autonomo e

collaborazioni per 73 mila euro dovuto ad un aumento degli incarichi di collaborazione; Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

	2023	2022	Variazioni
Personale			
Dirigenti	128	128	
Quadri	288	263	25
Altro personale	279	319	(40)
Totale	695	710	(15)

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (7.288 migliaia di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Materiali e materie di consumo	27	186	(159)
Illuminazione e forza motrice	10	1	9
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	7.251	21.951	(14.700)
Totale	7.288	22.138	(14.850)

Il decremento di tale voce (- 14.850 mila euro) è attribuibile principalmente alle minori svalutazioni sul patrimonio trading rilevate nel periodo rispetto all'eser-

cizio precedente (- 14.905 mila euro) e in minima parte compensata da una riduzione del costo del venduto di 205 mila euro.



Trasporto merci, Mercitalia Rail

8. Costi per servizi (115.523 migliaia di euro)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

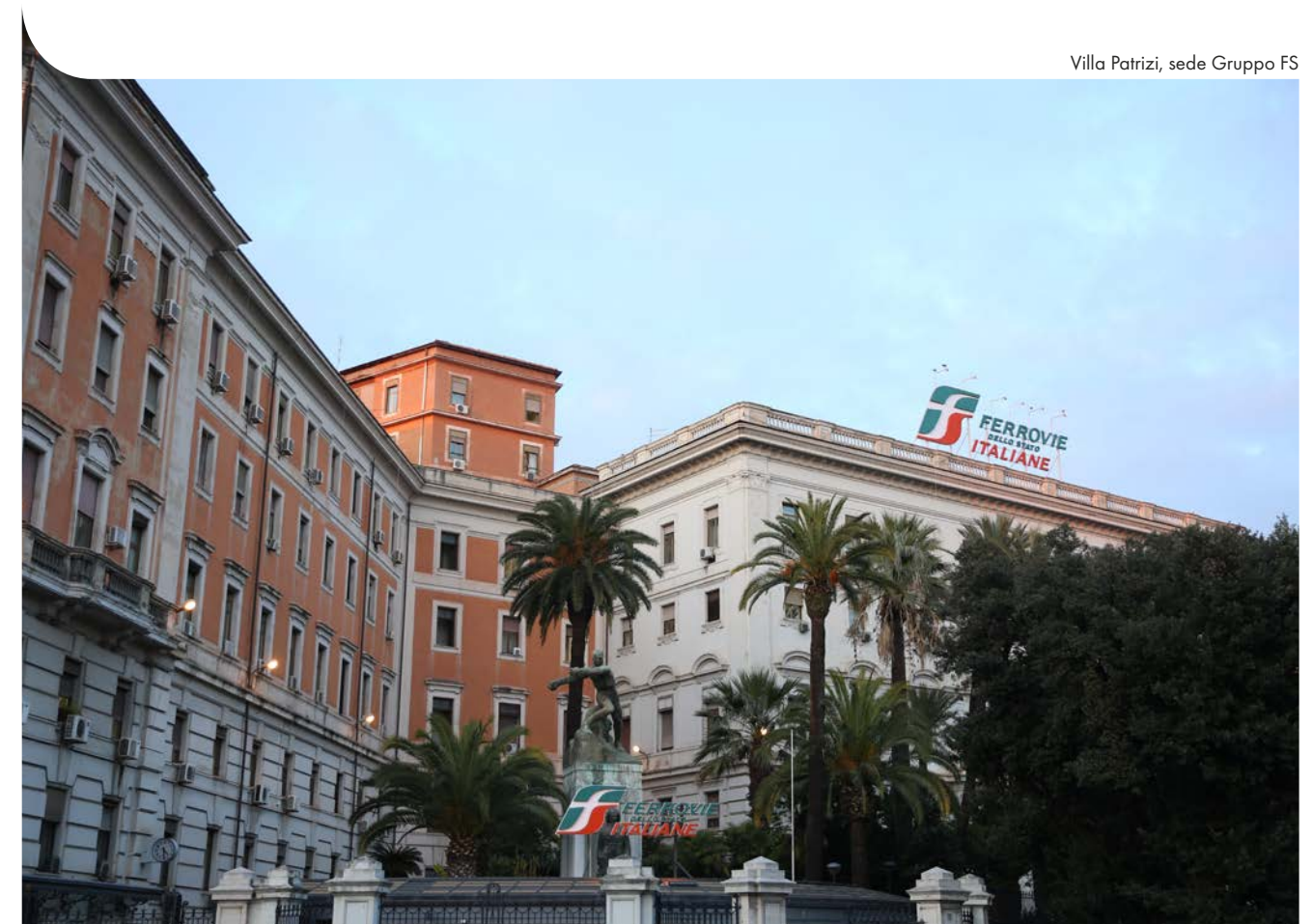
	2023	2022	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	1	3	(2)
Servizi trasporto Merci	1	3	(2)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	3.917	14.198	(10.281)
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	458	1.868	(1.410)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	17	373	(356)
Facility management	2.637	7.732	(5.095)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	815	5.089	(4.274)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	(10)	(864)	854
Servizi immobiliari e utenze	2.495	17.782	(15.287)
Servizi amministrativi ed informatici	35.723	55.427	(19.704)
Costi per comunicazione esterna e costi diversi	13.943	15.840	(1.897)
Costi per godimento beni di terzi	7.528	4.444	3.084
Diversi	51.916	45.127	6.789
Prestazioni professionali Consulenze	10.617	10.698	(81)
Assicurazioni	511	1.588	(1.077)
Viaggi e soggiorno	983	769	214
Altri servizi amministrativi	2.561	1.523	1.038
Altri costi per servizi	37.244	30.548	6.696
Accantonamenti e rilasci		1	(1)
Totale	115.523	152.821	(37.298)

La variazione in diminuzione della voce "Costi per servizi" ammonta a 37.298 mila euro e deriva, principalmente, dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori oneri sostenuti verso Ferservizi SpA per la gestione del patrimonio immobiliare, per manutenzioni, pulizie, utenze e oneri per facility management, per complessivi 25.568 mila euro, a seguito dell'operazione di affitto del ramo immobiliare in capo a FS Sistemi Urbani SpA;
- minori costi per servizi informatici (- 19.704 mila euro) principalmente forniti dalla società FS Technology e in minor parte da terzi, a seguito della cessione, nel mese di giugno 2023, degli asset informatici e delle connesse attività alla controllata FS Technology SpA;
- minor costi per comunicazione esterna per eventi, mostre e fiere (- 1.897 mila euro);
- minori oneri assicurativi (- 1.077 mila euro);
- maggiori costi per altri servizi (+ 6.696 mila euro)

rappresentati per lo più dall'incremento dei costi rivenienti dalla Commessa Metro Riyadh pari a + 5.224 mila euro (l'ammontare totale di costi della commessa è di 31.115 mila euro, che trova correlazione con i ricavi da contratto, generando un margine positivo complessivo di 11.492 mila euro) e per la restante parte da attribuire a maggiori costi per prestazioni varie tra le quali servizi di ingegneria, costi per iniziative sociali, servizi finanziari e ICT;

- maggiori costi per godimento beni di terzi (+ 3.084 mila euro) interamente legati al canone di locazione e oneri condominiali di Villa Patrizi, sede legale della Società, verso FS Sistemi Urbani SpA per l'affitto di ramo;
- ai maggiori costi verso Ferservizi SpA (+ 1.038 mila euro) per servizi amministrativi ricevuti nel corso dell'anno.



Villa Patrizi, sede Gruppo FS

9. Altri costi operativi (30.613 migliaia di euro)

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Altri costi	9.919	14.509	(4.590)
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	1.570	(6.086)	7.656
Imposte, tasse e tributi locali	19.124	19.647	(523)
Totale	30.613	28.070	2.543

L'incremento della voce, pari a 2.543 mila euro, è essenzialmente riconducibile:

- la voce "Altri costi" attiene ai minori oneri sostenuti rispetto all'esercizio precedente derivanti dalla rilevazione nel 2022 di oneri per la vendita del compendio immobiliare Porta Romana (- 4.233 mila euro), alle maggiori quote associative e contributi versati (+ 1.716 mila euro) in particolare verso Fondazione FS (+ 856 mila euro) e altre associazioni (per il cui detta-

glio si rinvia alla Nota 41), compensati dai maggiori rimborsi da società del gruppo (- 1.419 mila euro);

- agli accantonamenti al fondo rischi, rispetto ai rilasci effettuati nello scorso esercizio per la risoluzione dei contenziosi (+ 7.656 mila euro);
- alle minori imposte e tasse versate, principalmente dovuto all'effetto combinato dell'incremento dell'imposta raccolta rifiuti (+ 473 mila euro) e della riduzione dell'IVA non deducibile pro-rata (- 1.064 mila euro).

10. Costi per lavori interni capitalizzati (565 migliaia di euro)

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 565 mila euro (531 mila euro nel 2022), si riferiscono ai costi

capitalizzati per interventi di manutenzione straordinaria effettuati sul patrimonio immobiliare.

11. Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni (16.840 migliaia di euro)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	8.497	17.288	(8.791)
Ammortamento attività materiali	8.651	9.088	(437)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	9	50.133	(50.124)
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	(495)	171	(666)
Svalutazione delle disponibilità liquide	178	(234)	412
Totale	16.840	76.446	(59.606)

La variazione della voce in decremento di 59.606 mila euro rispetto all'esercizio precedente è imputabile alle svalutazioni operate sul patrimonio immobiliare della Società nell'esercizio 2022 (- 50.124 mila euro) e ai minori

ammortamenti delle attività immateriali (- 8.791 mila euro) a seguito della cessione, nel mese di giugno 2023, degli asset informatici alla controllata FS Technology SpA.

12. Proventi finanziari (770.532 migliaia di euro)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Proventi da partecipazioni	228.360	216.430	11.930
Totale Proventi da partecipazioni	228.360	216.430	11.930
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	354.131	120.823	233.308
Proventi finanziari diversi	179.138	34.388	144.750
Utili su cambi	8.903	541	8.362
Totale Altri proventi finanziari	542.172	155.752	386.420
Totale	770.532	372.182	398.350

Il saldo dei "Proventi finanziari" registra un incremento di 398.350 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale incremento è dovuto essenzialmente:

- all'incremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 11.930 mila euro, dovuto essenzialmente ai maggiori dividendi percepiti da Italferr SpA (+ 11.193 mila euro), e da Sita SpA in liquidazione (+ 3.300 mila euro), cui si contrappongono i minori dividendi percepiti da Ferservizi SpA (- 1.000 mila euro), da FS Sistemi Urbani SpA (- 1.000 mila euro), da Eurofima (- 567 mila euro) e da Hit Rail BV (- 10 mila euro);
- ai maggiori interessi maturati sui crediti per finanziamenti a medio/lungo termine per 233.308 mila euro erogati verso le società del Gruppo, determinati dall'effetto combinato delle nuove erogazioni Intercompany dell'anno, a valere principalmente sulla provvista realizzata dalla

Società verso il mercato nel corso del 2023 per oltre 2,5 miliardi di euro e dell'aumento dei tassi di interesse di mercato registrato nel corso dell'esercizio;

- ai maggiori proventi finanziari diversi per complessivi 144.750 mila euro dovuti per 77.750 mila euro all'aumento dei tassi di interesse di mercato, alla maggior consistenza dei finanziamenti a breve termine concessi alle società del Gruppo rispetto all'esercizio precedente e ai maggiori proventi derivanti dall'impiego di liquidità sul sistema bancario e per 67.000 mila euro al rilascio di un fondo connesso ad operazione di cessione di partecipazioni occorsa in anni precedenti;
- all'incremento degli utili su cambi per 8.362 mila euro determinato dall'effetto combinato dei maggiori utili relativi alle rilevazioni effettuate sui finanziamenti a breve e medio lungo termine e sui conti correnti bancari e alle valutazioni di fine periodo delle partite commerciali.

13. Oneri finanziari (524.395 migliaia di euro)

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Svalutazioni di attività finanziarie	132.845	43.111	89.734
Svalutazioni di partecipazioni società Gruppo	131.216	42.781	88.435
Altri oneri per svalutazioni su attività finanziarie	1.629	330	1.299
Totale Altri oneri finanziari	391.550	97.757	293.793
Oneri finanziari su debiti	381.088	96.664	284.424
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	183	199	(16)
Oneri finanziari su leasing	9	4	5
Oneri finanziari diversi	6.729	820	5.909
Perdita su cambi	3.541	5.020	(1.479)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci		(4.950)	4.950
Totale	524.395	140.868	383.527

Gli oneri finanziari evidenziano un incremento di 383.527 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, riconducibile prevalentemente:

- all'incremento complessivo degli interessi e delle commissioni bancarie per 284.424, da leggersi in coerenza con quanto evidenziato nel paragrafo relativo ai proventi finanziari, in virtù della nuova provvista poi ribaltata alle società del Gruppo FS e dell'aumento dei tassi di interesse di mercato che hanno determinato sia maggiori oneri per le passività a tasso variabile sottoscritte che una maggiore remunerazione dei conti correnti di tesoreria accentrata delle altre società del Gruppo presso FS in virtù dei meccanismi di cash pooling vigenti;

- all'incremento delle svalutazioni di partecipazioni in società del gruppo per 88.435 mila euro effettuate nel corso dell'esercizio e descritte nel paragrafo 20 "Partecipazioni". Nel periodo si evidenziano inoltre maggiori svalutazioni per 1.299 mila euro quale risultato dell'applicazione del principio contabile IFRS 9;
- all'incremento degli oneri finanziari diversi per 5.909 mila euro relativi a derivati Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio e Interest Rate Swap di copertura in Fair Value Hedge, riflesso nei minori proventi finanziari rappresentati nella precedente nota 12.

14. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate (76.641 migliaia di euro)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Proventi da adesione consolidato fiscale	(96.892)	(44.180)	(52.712)
Imposte differite e anticipate	19.328	(7.158)	26.486
Imposte estere	923	660	263
Accantonamenti e rilasci		1	(1)
Totale imposte sul reddito	(76.641)	(50.678)	(25.963)

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo dovuto principalmente alla voce "Proventi da adesione consolidato fiscale". L'incremento complessivo di 25.963 mila euro è attribuibile principalmente all'effetto

combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei citati proventi da adesione al consolidato fiscale, iscritti per 96.892 mila euro nel 2023 (+ 57.712 mila euro rispetto al 2022) dovuto principal-

mente alle maggiori imposte IRES dell'anno trasferite dalle società del Gruppo;

- incremento delle imposte anticipate e differite per 26.486 mila euro, per la cui movimentazione si

rimanda alla Nota 19 - Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite;

- incremento delle imposte estere per 263 mila euro.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in migliaia di euro

	2023		2022	
	Euro	%	Euro	%
Utile (Perdita) dell'esercizio	200.729		90.150	
Totale imposta sul reddito	76.641		50.678	
Utile (Perdita) ante imposte	124.088		39.472	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		24,0%		24,0%
Variazioni in diminuzione:				
Dividendi da partecipazione	(225.782)		(205.608)	
Utilizzo e Rilascio fondi	(70.908)		(38.858)	
Altre variazioni in diminuzione	(17.856)		(9.859)	
Variazioni in aumento:				
Accantonamenti ai fondi	1.600		894	
Svalutazione partecipazioni	131.216		42.781	
Sopravvenienze passive	2.600		297	
Differenza su cambi	2.464		441	
Ammortamenti Indeducibili	10.178		6.826	
Imposte indeducibili	13.477		14.087	
Altre variazioni in aumento	25.323		106.460	
Totale imponibile IRES	(3.600)		(43.067)	
Imposte estere	(917)		(660)	
Totale fiscalità differita	(19.328)		7.158	
Proventi da adesione consolidato fiscale	96.892		44.180	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	76.641		50.678	

Stazione di Roma Termini, Ala Mazzoniana



15. Immobili, impianti e macchinari (52.899 migliaia di euro)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce a inizio e fine esercizio, con le relative movimenta-

zioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2023 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	62.248	56	8.447	707	71.458
Ammortamenti e perdite di valore	(18.307)	(56)	(4.723)		(23.086)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 1.1.2022	43.941		3.710	707	48.358
Investimenti	175			2.561	2.736
Passaggi in esercizio	1.444		752	(2.196)	
Ammortamenti	(1.257)		(1.299)		(2.556)
Altre riclassifiche	6.040		15	155	6.210
Totale variazioni	6.402		(532)	520	6.390
Costo storico	72.291	56	9.145	1.227	82.719
Ammortamenti e perdite di valore	(21.948)	(56)	(5.953)		(27.957)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 31.12.2022	50.343		3.178	1.227	54.748
Investimenti				2.138	2.138
Passaggi in esercizio	900		1.725	(2.625)	
Ammortamenti	(1.218)		(893)		(2.111)
Alienazioni e dismissioni			(1.667)	(223)	(1.890)
Altre riclassifiche	20		15	(21)	14
Totale variazioni	(298)		(820)	(731)	(1.849)
Costo storico	73.128	56	5.710	496	79.390
Ammortamenti e perdite di valore	(23.083)	(56)	(3.338)		(26.477)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 31.12.2023	50.045		2.358	496	52.899

La voce "Terreni e fabbricati" è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società; la restante porzione è compresa negli Investimenti immobiliari, essendo locata dal momento che viene data in locazione alle società del Gruppo. La variazione complessiva degli immobili, impianti e macchinari di 1.849

mila euro rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuta agli investimenti di periodo pari a 2.138 mila euro costituiti dalle manutenzioni straordinarie effettuate sul fabbricato di Villa Patrizi. A tali incrementi si contrappongono gli ammortamenti dell'esercizio pari a 2.111 mila euro e le dismissioni pari a 1.890 mila euro.

16. Investimenti immobiliari (388.732 migliaia di euro)

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce ad inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che, nel corso del

2023, non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	31.12.2023		31.12.2022	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° gennaio				
Costo	358.657	451.671	367.375	449.786
Fondo Ammortamento	(37.152)	(233.397)	(38.775)	(232.876)
Fondo Svalutazione	(114.269)	(33.821)	(81.068)	(14.604)
Valore a bilancio	207.236	184.453	247.532	202.306
Variazioni del periodo				
Incrementi		3.655		8.146
Riclassifiche	(65)	(7)	(5.474)	(4.156)
Ammortamenti		(6.541)		(6.532)
Svalutazioni			(34.822)	(15.311)
Totale Variazioni	(65)	(2.893)	(40.296)	(17.853)
Saldo al 31 dicembre				
Costo	357.680	454.888	358.657	451.671
Fondo Ammortamento	(37.150)	(239.715)	(37.152)	(233.397)
Fondo Svalutazione	(113.358)	(33.613)	(114.269)	(33.821)
Valore a bilancio	207.171	181.561	207.236	184.453

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi nonché terreni e fabbricati non utilizzati dalla Società, pur non destinati alla vendita. Il decremento complessivo netto di periodo pari a 2.957 mila euro è dovuto principalmente agli ammortamenti dell'anno per 6.541 mila euro cui si

contrappongono gli incrementi di periodo pari a 3.655 mila euro. Le riclassifiche sono attribuibili al trasferimento alla voce "Rimanenze" di immobili che nell'esercizio sono rientrati in piani di vendita.

17. Diritto di utilizzo beni in leasing (423 migliaia di euro)

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2023:

valori in migliaia di euro

Di cui attività per diritti d'uso	Terreni, fabbricati	Altri beni	Totale
Costo storico	646	15	661
Ammortamenti e perdite di valore	(143)	(9)	(152)
Consistenza al 31.12.2022	503	6	509
Investimenti (nuovi leasing)			
Ammortamenti	(166)	(14)	(180)
Altre riclassifiche*	80	14	94
Totale variazioni	(86)		(86)
Costo storico	584	15	599
Ammortamenti e perdite di valore	(166)	(10)	(176)
Consistenza al 31.12.2023	418	5	423
Altre riclassifiche*			
Costo storico	(62)		(62)
Ammortamenti	142	14	156
Totale Altri movimenti	80	14	94

Le passività di leasing e i loro movimenti durante l'anno sono riportati nella tabella che segue:

valori in migliaia di euro

Movimentazione delle passività per leasing	2023
Passività del leasing al 1° gennaio	572
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	
Rilevazione oneri finanziari	9
Pagamenti	(61)
Altre riclassifiche	(96)
Passività del leasing al 31 dicembre	424

Gli impatti a conto economico dell'esercizio sono riportati nella tabella che segue:

valori in migliaia di euro

Impatti a conto economico	2023
Ammortamento dei diritti d'uso	180
Interessi passivi sulle passività del leasing	9
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	7.528
Totale Impatti a conto economico	7.717

La tabella riporta i pagamenti potenziali futuri:

Passività del leasing rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i leasing	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
424	961.362	50%

18. Attività Immateriali (1.178 migliaia di euro)

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo prevalentemente ai sistemi informativi di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali.

valori in migliaia di euro

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	227.252	8.952	236.204
Ammortamenti e perdite di valore	(172.580)		(172.580)
Contributi	(10.090)		(10.090)
Consistenza al 1.1.2022	44.582	8.952	53.534
Investimenti		11.989	11.989
Passaggi in esercizio	15.592	(15.592)	
Ammortamenti	(17.288)		(17.288)
Altre riclassifiche		(233)	(233)
Totale variazioni	(1.696)	(3.836)	(5.532)
Costo storico	242.844	5.116	247.960
Ammortamenti e perdite di valore	(189.868)		(189.868)
Contributi	(10.090)		(10.090)
Consistenza al 31.12.2022	42.886	5.116	48.002
Investimenti		4.924	4.924
Passaggi in esercizio	6.733	(6.733)	
Ammortamenti	(8.497)		(8.497)
Alienazioni e dismissioni	(40.581)	(2.628)	(43.209)
Altre riclassifiche		(42)	(42)
Totale variazioni	(42.346)	(4.478)	(46.824)
Costo storico	1.941	638	2.580
Ammortamenti e perdite di valore	(1.401)		(1.401)
Contributi			
Consistenza al 31.12.2023	540	638	1.178

Nel corso del mese di giugno 2023 è stata contrattualizzata la cessione degli asset Digital IT, inerenti e funzionali all'espletamento dei Servizi ICT verso le Società del Gruppo FS, alla controllata FS Technology SpA per un valore netto contabile di 43.209 mila euro.

Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 4.924 mila euro principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informatici di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica.

19. Attività per imposte anticipate (85.462 migliaia di euro) e passività per imposte differite (61.822 migliaia di euro)

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrati la consistenza delle "Attività per imposte anticipate" e delle "Passività per imposte differite", nonché i movimenti

intercorsi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2023
Attività per imposte anticipate				
Asset e Rimanenze	134.187	444		134.631
Fondo rischi	30.500	(20.536)		9.964
TFR	394	(401)	9	2
Altro	8.602	282	28	8.912
Totale Attività per imposte anticipate	173.683	(20.210)	37	153.510
Passività per imposte differite				
Fondo per imposte differite				
Asset e Rimanenze	67.849	(1.956)		65.893
Altro	1.081	1.073		2.154
Totale Fondo imposte differite	68.930	(882)		68.048
Attività nette per imposte anticipate	104.753	(19.328)	37	85.462
Fondo imposte da consolidato fiscale	99.611			61.822
Fondo imposte da consolidato fiscale	99.611			61.822

Le "Attività per imposte anticipate" e le "Passività per imposte differite" sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle immobilizzazioni materiali e investimenti Immobiliari, su cui si computano gli ammortamenti degli immobili di trading, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi e oneri, ed agli effetti derivanti dalla prima applicazione dell'IFRS 9.

La movimentazione relativa all'esercizio è dovuta, per 19.328 mila euro, all'effetto netto tra il decremento delle attività per imposte anticipate ed il decremento delle imposte differite, principalmente per le differenze rilevate tra il valore contabile e quello fiscale degli ammortamenti di periodo, per gli accantonamenti e utilizzi del fondo rischi e oneri e per le svalutazioni di crediti e partecipazioni effettuate nell'anno; per 37 mila euro

agli altri movimenti rilevati a patrimonio netto dovuti alle variazioni registrate nelle "riserve per utili attuariali per benefici ai dipendenti".

Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES è posto a presidio della remunerazione delle perdite fiscali trasferite dalle società ed utilizzate a compensazione delle imposte accertate dalla Capogruppo e dalle altre controllate che partecipano al consolidato fiscale. Il Fondo registra, altresì, gli utilizzi necessari a remunerare le società medesime per le perdite fiscali a suo tempo trasferite e compensate nell'esercizio con i loro imponibili fiscali.

Nell'esercizio corrente è stata effettuata una diversa classificazione dei dati relativi alle imposte anticipate e differite che sono state esposte come valore netto. Al fine quindi di una migliore comparabilità, sono stati riclassificati anche i dati dell'esercizio precedente.

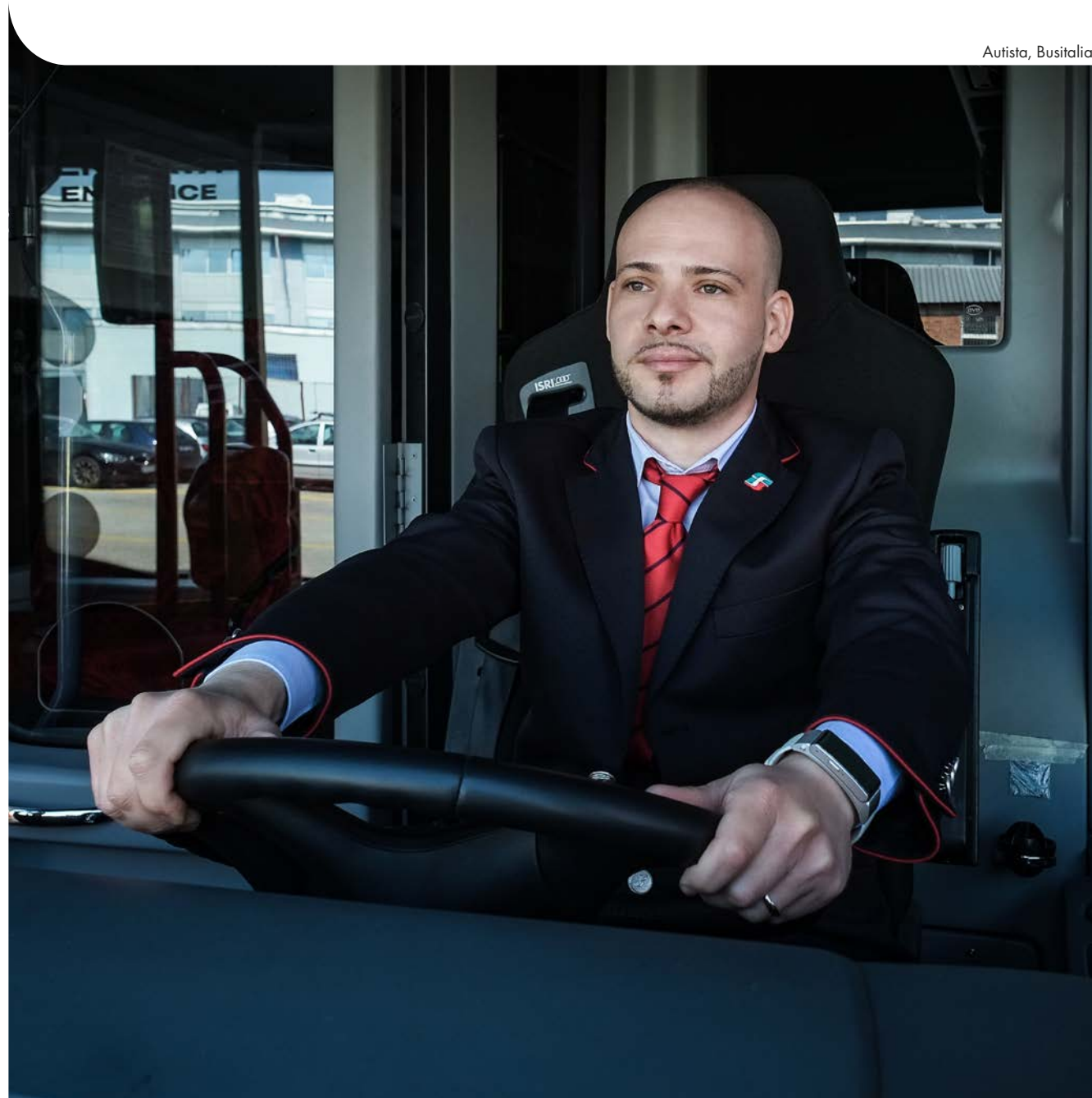
20. Partecipazioni (38.222.414 migliaia di euro)

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame,

raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2023 e 2022.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2023	Valore netto 31.12.2022	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	38.058.055	37.895.578	377.363
Imprese collegate	53.369	53.369	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	15.871	15.771	
Totale	38.222.414	38.059.838	377.363



Autista, Busitalia

Variazioni intervenute nel 2023

valori in migliaia di euro

	Movimenti del periodo						Fondo svalutazione cumulato
	Valore Netto 31.12.2022	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripresisti di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	
Partecipazioni in imprese controllate							
Anas SpA	2.863.741			(118.000)			2.745.741
Fercredit SpA	31.413						31.413
Ferservizi SpA	8.378						8.378
Mercitalia Logitics SpA	222.628	293.693					516.321
FS Sistemi Urbani SpA	534.094						534.094
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616
Italcertifer SpA	738						738
Italferr SpA	8.047						8.047
RFI SpA	32.463.899						32.463.899
Trenitalia SpA	1.607.137						1.607.137
Busitalia - Sita nord Srl	48.226						48.226
Tav Srl	50						50
FS Technology SpA	27.578						27.578
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300			(13.216)			60.084
FS Italian Railways USA Inc	3.034						3.034
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	2.199						2.199
FS International SpA							6.830
FS Security SpA	500						500
	37.895.578	293.693		(131.216)			38.058.055
							377.363
Partecipazioni in imprese collegate							
Metro 5 SpA	30.308						30.308
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061
	53.369						53.369
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto							
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	95.120	452.640			(452.640)		95.120
	95.120	452.640			(452.640)		95.120
Altre Imprese							
BCC Bureau Central de Clearing	7						7
Eurofima SA	14.583						14.583
Hit Rail B.V.	97						97
Isfort SpA	61						61
Treccani S.p.A.	1.000						1.000
Italiacamp Srl	23						23
ROAD - Rome Advanced District Road		100					100
Sita SpA in liquidazione*							
	15.771	100					15.871
Totale	38.059.838	746.433		(131.216)	(452.640)		38.222.414
							377.362

* Società in liquidazione. Riclassificata da controllata ad altre imprese.

Nel corso dell'esercizio si sono registrate le seguenti variazioni:

- **Mercitalia Logistics SpA** - L'Assemblea soci ha approvato il bilancio di esercizio 2022 con una perdita pari ad 157.823 mila euro, integrando i presupposti dell'art. 2446 c.c. ed ha deliberato di ripianare le suddette perdite attraverso: (i) l'utilizzo dell'intera riserva legale di 991 mila euro, degli utili di esercizio portati a nuovo negli anni precedenti di 18.823 mila euro e, per il residuo abbattendo il capitale sociale fino ad un ammontare di 91.602 mila euro; (ii) ricostituzione/aumento del capitale sociale mediante il versamento da parte del socio unico FS di un importo complessivo di 293.693 mila euro erogato nel 2023 in tre tranches. In data 12 settembre 2023, l'Assemblea Straordinaria ha approvato il progetto di scissione parziale di RFI SpA in favore di Mercitalia Logistics SpA della partecipazione detenuta nella società Blufferies

Srl. La scissione avverrà sulla base della Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022. La Società Beneficiaria non ha emesso nuove azioni in favore di FS (quale socio unico della Società Scissa e della Società Beneficiaria) in quanto la Scissione avverrà con incremento delle riserve della Società Beneficiaria; analogamente, la Società Scissa non procederà ad una diminuzione del proprio capitale sociale in quanto la Scissione comporterà una mera riduzione delle proprie riserve.

- **TELT SaS** - la partecipazione ha registrato un incremento per 452.640 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MIT per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7532.
- **Sita SpA** in liquidazione - la partecipazione è stata riclassificata da controllata ad altre imprese, trattandosi di una società in liquidazione.

In merito alle svalutazioni delle partecipazioni nate nel corso del 2023, si rinvia più avanti in questo stesso paragrafo.



Variazioni intervenute nel 2022

valori in migliaia di euro

	Movimenti del periodo						Valore Netto 31.12.2022	Fondo svalutazione cumulato
	Valore Netto 31.12.2021	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripresisti di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	2.863.741						2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
Mercitalia Logistics SpA	219.265	45.000		(41.637)			222.628	202.169
FS Sistemi Urbani SpA	534.094						534.094	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616	
Italcertifer SpA	738						738	
Italferr SpA	8.047						8.047	
RFI SpA	32.463.899						32.463.899	
Trenitalia SpA	1.607.137						1.607.137	
Busitalia - Sita nord Srl	48.226						48.226	37.148
Nugo SpA		1.107		(1.107)				
Tav Srl	50	37		(37)			50	
FS Technology SpA	27.578						27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300						73.300	
FS Italian Railways USA Inc	3.034						3.034	
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	2.199						2.199	
FS International SpA								6.830
FS Security SpA		500					500	
	37.891.715	46.644		(42.781)			37.895.578	246.147
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
	53.369						53.369	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	95.120	285.860			(285.860)		95.120	
	95.120	285.860			(285.860)		95.120	
Altre Imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	7						7	
Eurofima SA	14.583						14.583	
Hit Rail B.V.	97						97	
Isfort SpA	61						61	
Treccani SpA	1.000						1.000	
Italiacamp Srl	23						23	
	15.771						15.771	
Totale	38.055.975	332.504		(42.781)	(285.860)		38.059.838	246.147

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in migliaia di euro

Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2023	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2023 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate							
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	73.000	6.689	75.787	100,00%	75.787	48.226 (27.561)
Anas SpA	Roma	2.269.892	(162.726)	2.281.727	100,00%	2.281.727	2.745.741 464.014
Fercredit SpA	Roma	32.500	10.639	98.104	100,00%	98.104	31.413 (66.691)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	5.815	33.123	100,00%	33.123	8.378 (24.745)
Mercitalia Logitics SpA	Roma	385.295	(4.160)	402.075	100,00%	402.075	516.321 114.246
FS Sistemi Urbani SpA	Roma	532.784	26.078	629.470	100,00%	629.470	534.094 (95.376)
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	4.000	(441)	32.510	60,00%	19.506	616 (18.890)
Italcertifer SpA	Firenze	480	1.967	16.325	55,66%	9.087	738 (8.349)
Italferr SpA	Roma	14.186	58.861	132.794	100,00%	132.794	8.047 (124.747)
RFI SpA	Roma	31.528.425	196.068	34.120.157	100,00%	34.120.157	32.463.899 (1.656.258)
FSTechnology SpA	Roma	27.578	3.422	42.748	100,00%	42.748	27.578 (15.170)
FS Security SpA	Roma	500	1.903	3.485	100,00%	3.485	500 (2.985)
Trenitalia SpA	Roma	1.607.137	206.529	3.178.346	100,00%	3.178.346	1.607.137 (1.571.209)
TAV Srl	Roma	50	(10)	32	100,00%	32	50 18
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	Roma	4.683	586	28.604	100,00%	28.604	60.084 31.480
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh	2.420	263	2.773	100,00%	2.773	2.199 (574)
FS Italian Railways USA Inc	San Francisco	3.001	(71)	3.046	100,00%	3.046	3.034 (12)
FS International SpA	Roma	6.830	(805)	2.740	100,00%	2.740	0 (2.740)
Totale						41.063.604	38.058.055 (3.005.549)
Partecipazioni in imprese collegate							
Metro 5 SpA	Milano	53.300	19.618	211.138	36,70%	77.488	30.308 (47.180)
Ferrovie Nord Milano SpA							
FNM (*)	Milano	230.000	8.031	413.127	14,74%	60.896	23.061 (37.835)
Totale						138.384	53.369 (85.015)
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto							
T.E.L.T. Sas**	Le Bourget du Lac	1.000	0	2.807.145	50,00%	1.403.572	95.120 (1.308.452)
Totale						1.403.572	95.120 (1.308.452)
TOTALE						42.605.560	38.206.544 (4.339.016)

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2022

(**) Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Pa. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Alla data di chiusura dell'esercizio gli Amministratori hanno valutato la presenza di perdite di valore di tutte le partecipazioni. Qualora sia stata accertata la presenza di indicatori di perdite di valore, il valore recuperabile di tali partecipazioni è stato verificato confrontandone il valore di carico ed il relativo valore d'uso, in assenza di dati per la stima del fair value, determinato secondo le metodologie appropriate alle singole fattispecie e circostanze.

Al fine della verifica del valore recuperabile delle partecipazioni, è stato effettuato l'impairment test, ai sensi dello IAS 36 per le società con valori di iscrizione maggiori rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto.

La tabella sotto riportata indica la metodologia e i tassi di attualizzazione utilizzati per le partecipazioni sottoposte ad impairment test.

CGU	Valore di carico 31.12.2023 (migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Anas SpA	2.863.741	2,80%	
Ferrovie del Sud Est Srl*	73.300	4,81%	
Mercitalia Logitics SpA	516.321	7,08%	1,70%

*Il WACC inserito in tabella rappresenta la media dei WACC usati per le tre CGU Infrastruttura, Ferro, Gomma.

Per le società con valori di iscrizione maggiori rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto si rappresenta quanto segue:

- per Anas SpA, gli Amministratori, hanno ritenuto opportuno verificare la recuperabilità dell'importo di iscrizione della partecipazione tramite test di impairment che ha determinato, al 31 dicembre 2023, una svalutazione di 118.000 mila euro, con un valore d'uso quindi pari a 2.745.741 mila euro. Il test di impairment è stato predisposto sulla base dei flussi di cassa del Piano Industriale di Anas 2024-2033, con orizzonte temporale 2052, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 marzo 2024. Il Piano si basa sugli elementi informativi contenuti nel Contratto di Programma 2021-2025, approvato, con prescrizioni, dal CIPESS il 21 marzo 2024, precisando che "il completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 costituisce atto presupposto per il successivo aggiornamento del Piano Economico-Finanziario (PEF) e la stipula della nuova Convenzione in osservanza alle disposizioni normative di cui all'oggetto (Art. 1, commi 1018 [e 1019] della legge n. 296/2006. Art. 2, commi sexies/sestiesdecies, decreto-legge n. 121/2021 convertito in legge n. 156/2021, n.d.r.)", nonché sulla legittima aspettativa qualificata di ANAS di vedere riconosciuto l'adeguamento della durata della Concessione, attualmente in scadenza al 31.12.2032, fino al 2052. Tutti questi elementi innovativi fattuali, rispetto al contesto normativo e regolatorio precedente, appaiono rafforzare l'impostazione della società di poter attuare la fattispecie prevista dalla legge 296/2006 e, quindi, allo stato attuale, si ritiene adeguato considerare l'estensione della Concessione all'esercizio 2052.

Occorre tenere in considerazione che i dati previsionali sono incerti per loro natura e che a causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra dati consuntivi e dati preventivati dal piano potrebbero essere significativi, anche qualora gli eventi previsti nell'ambito delle assunzioni di carattere generale e ipotetico si manifestassero. Tali circostanze, che sono state adeguatamente ponderate nell'ambito del processo valutativo, potrebbero comunque influire sul valore della partecipazione. In particolare, la configurazione di valore utilizzata per determinare il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari è il "value in use", calcolato, nella fattispecie, utilizzando le proiezioni di flussi di cassa basate sulle previsioni finanziarie del Piano, considerate per un periodo esplicito fino al 2052, poiché si ritiene adeguato considerare l'estensione della Concessione, attualmente in scadenza al 31.12.2032, fino a tale data, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili. Ai fini della determinazione del valore recuperabile, è stata inclusa anche una stima del valore residuo attualizzato (terminal value), basato sull'ipotesi che esso sia pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. I flussi finanziari attesi dalla CGU sono stati attualizzati in base ad un tasso di sconto "regolatorio" ("WACC") pari al 2,8%, ritenuto adeguato ad attualizzare tali flussi finanziari. Il WACC utilizzato per attualizzare i flussi di cassa è stato ponderato sulla base del peso che i servizi "core" e "non core" hanno a livello di EBITDA cumulato dal 2024 al 2052, considerando il costo del debito regolatorio e il WACC di mercato. Tenendo conto delle ipotesi chiave sopra riportate,

l'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione (WACC +/-0,5%), a parità di altre condizioni, comporterebbe rispettivamente nel primo caso una svalutazione di 292.000 mila euro e nel secondo caso un valore positivo (headroom) di 77.000 mila euro.

- per Mercitalia Logistics SpA è stato eseguito nel 2023 un test di impairment sul valore di iscrizione della partecipazione, i cui flussi di cassa sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento della stima e desumibili per il periodo esplicito dal Piano Industriale per il periodo 2024-2033 approvato dal Consiglio di Amministrazione della società. In particolare, il value in use è stato stimato applicando il metodo del Discounted Cash Flow, mediante la formula che considera l'attualizzazione dei flussi analiticamente attesi nell'orizzonte di durata dei piani previsionali e la determinazione, laddove possibile analizzando i singoli business, di un terminal value successivamente a tale orizzonte temporale. Il costo medio del capitale investito (WACC) risultato al 31 dicembre 2023 è pari allo 7,08%. Il test di impairment ha dato esito negativo e pertanto non si è proceduto con la svalutazione in bilancio della stessa;
- per Ferrovie del Sud Est Srl è stata effettuata un'analisi valutativa di impairment che ha dato esito positivo

determinando, al 31 dicembre 2023, una svalutazione di 13.216 mila euro, con un valore d'uso quindi pari a 60.084 mila euro. La stima del valore recuperabile è stata effettuata determinando l'equity value della partecipazione in esame mediante la determinazione del valore d'uso basata sull'utilizzo di modelli discounted cash flow. Ai fini del confronto con il valore di carico delle partecipazioni, l'enterprise value risultante dalla stima dei flussi di cassa futuri è stato convertito in equity value decurtandolo della posizione finanziaria netta della partecipazione. I flussi di cassa sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento della stima e desumibili per il periodo esplicito dal Piano Industriale per il periodo 2024-2033 approvato dal Consiglio di Amministrazione della società. Il WACC utilizzato per attualizzare i flussi di cassa pari al 4,81% è stato ponderato sulla base del peso che le singole business unit (infrastruttura, ferro e gomma) hanno a livello di Capitale Investito Netto.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate e a controllo congiunto. I dati si riferiscono ai bilanci 2023 e 2022.

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2023	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA (*)	14,74%	166.483	1.141.792	3.912	1.312.187	218.593	680.467	899.060	84.234	66.881	8.031
Metro 5 SpA	36,70%	117.710	600.753		718.463	89.965	417.359	507.324	32.561	33.436	19.618
Partecipazione a controllo congiunto											
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	50,00%	604.096	3.151.767		3.755.863	581.128	3.173.868	3.754.996	12.651	12.651	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2022

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2022	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA (*)	14,74%	137.204	1.110.029		1.247.233	186.506	655.702	842.208	82.946	77.538	5.408
Metro 5 SpA	36,70%	107.197	625.687		732.884	88.656	442.542	531.198	78.148	56.380	21.768
Partecipazione a controllo congiunto											
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas) **	50,00%	296.611	2.497.493		2.794.104	298.947	2.494.290	2.793.237	15.908	15.908	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2021 (**) I dati fanno riferimento al bilancio 2022 approvato

21. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati) (13.881.899 migliaia di euro)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle Attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura		277	277		2.460	2.460		(2.183)	(2.183)
Finanziamenti a medio/lungo termine	10.068.753	1.273.332	11.342.085	8.735.051	1.260.678	9.995.729	1.333.702	12.654	1.346.356
Crediti per finanziamenti a breve		2.535.396	2.535.396		1.441.080	1.441.080		1.094.316	1.094.316
Altri crediti finanziari	1.234	2.908	4.142	980	2.233	3.213	254	675	929
Totale	10.069.986	3.811.913	13.881.899	8.736.031	2.706.451	11.442.482	1.333.955	1.105.462	2.439.417

Le Attività finanziarie, nel corso del 2023, hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 2.439.417 mila euro.

Il decremento della voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" è imputabile principalmente alla scadenza nel corso dell'esercizio di riferimento del derivato Cross Currency Swap di copertura.

I "Finanziamenti a medio/lungo termine" al 31 dicembre 2023 sono relativi ai finanziamenti concessi alle società del Gruppo, principalmente alle controllate RFI SpA e Trenitalia SpA per complessivi 10.203.622 mila euro, di cui 7.056.676 mila euro afferenti al Programma Euro Medium Term Notes e 2.115.100 mila euro afferenti al Programma Eurofima. Il valore della voce è esposto al netto del fondo svalutazione derivante dall'applicazione dell'IFRS 9 pari a 6.341 mila euro.

Le operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio che hanno determinato l'incremento dei finanziamenti a medio/lungo termine sono di seguito elencate:

- nel mese di maggio 2023 la Società ha collocato il suo settimo ed ottavo green bond per l'ammontare complessivo di euro 1.100.000 mila euro. L'allocation dei proventi dell'emissione è avvenuta mediante la sottoscrizione di intercompany loans tra

- FS e le controllate Trenitalia SpA e RFI SpA;
- nel mese di giugno 2023 la Società ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in private placement, per euro 100 milioni, a tasso variabile e scadenza giugno 2033. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di Trenitalia SpA;
- nel mese di luglio 2023 FS Italiane ha firmato un contratto di finanziamento a breve termine con Intesa Sanpaolo da 2.000.000 mila euro. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di RFI SpA;
- nel mese di luglio 2023 FS ha finalizzato con CaixaBank due contratti di finanziamento della durata, rispettivamente, di 5 anni con importo pari a 150 milioni di euro e 6 anni con importo pari a 100 milioni di euro. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di RFI SpA;
- nel mese di novembre 2023 FS ha sottoscritto cinque contratti di finanziamento per un importo complessivo di 820 milioni di euro, con scadenze entro il 2028. I proventi delle operazioni saranno destinati alla copertura di investimenti di medio-lungo termine nei molteplici ambiti di operatività del Gruppo FS volti a realizzare gli obiettivi strategici del Piano Industriale. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di RFI SpA per 250 milioni di euro;

- nel mese di dicembre 2023 la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha finanziato l'acquisto da parte di Trenitalia SpA di 102 nuovi treni elettrici per il trasporto regionale, Eligible Green Projects ai sensi del Green Bond Framework di FS, sottoscrivendo in private placement un green bond emesso da FS per 500 milioni di euro. L'allocazione dei proventi è avvenuta mediante la sottoscrizione di un intercompany loan tra FS e Trenitalia SpA.

La Società ha altresì concesso finanziamenti a medio/lungo termine nei confronti di Blufferies Srl, Mercitalia Shunting & Terminal Srl, Grandi Stazioni Rail SpA, Qbuzz e TX Logistic per un importo complessivo pari a 108.180 mila euro attraverso l'impiego di proprie disponibilità liquide.

A tali incrementi, si contrappongono i rimborsi dei finanziamenti effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 1.040.398 mila euro, prevalentemente riconducibili alle

società Trenitalia SpA per 837.690 mila euro, RFI SpA per 90.000 mila euro e Qbuzz per 72.350 mila euro.

L'incremento dei crediti per finanziamenti a breve dell'esercizio pari a 1.094.316 mila euro è essenzialmente dovuto alla maggiore provvista a breve termine concessa alle società del Gruppo al netto dei rimborsi dell'esercizio per un ammontare complessivo di 1.068.052 mila e ai crediti per interessi per un ammontare pari 23.901 mila euro.

Secondo quanto previsto dall'articolo 2467 c.c. i finanziamenti concessi il cui rimborso è postergato rispetto alla soddisfazione degli altri creditori ammontano a complessivi 160.079 mila euro.

L'incremento della voce "Altri crediti finanziari", pari a 929 mila euro, è dovuto essenzialmente ai maggiori crediti finanziari verso società del Gruppo in particolare verso le società del gruppo RFI SpA e Trenitalia SpA.

L'incremento degli "Altri crediti verso società del Gruppo" è dovuto principalmente:

- all'aumento dei crediti verso le società controllate per 146.814 mila euro, attribuibile soprattutto ai crediti verso RFI SpA relativamente al dividendo 2022;
- al decremento dei crediti per consolidato fiscale per 10.230 mila euro;
- alla riduzione dei crediti IVA di Gruppo per 6.308 mila euro.

I "Crediti per IVA" subiscono una riduzione a seguito dello stralcio dei crediti per interessi verso l'Erario relativi alle annualità 1996 e 1997 (- 8.842 mila euro) a seguito di sentenza della Cassazione in cui FS SpA è risultata soccombente, e per l'annualità 2012 (- 8.899 mila euro), a seguito di procedura conciliativa con l'Agenzia delle Entrate, con conseguente riduzione del debito verso RFI SpA, e al minor credito verso erario per l'iva relativa all'anno corrente (-1.961 mila euro).

I "Crediti verso il MIT", che si riferiscono al trasferimento effettuato a TELT Sas per la realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione, a valere sul capitolo 7532, si sono incrementati per 253.601 mila euro. Il movimento del trasferimento MIT verso TELT Sas per 452.640

mila euro è già descritto nel paragrafo 20 relativo alle Partecipazioni, mentre 706.241 mila euro sono relativi alla contabilizzazione dei nuovi impegni del MIT a favore di FS SpA autorizzati con D.D. n.32/2023. Per una migliore rappresentazione di tali crediti tra quota corrente e non corrente, è stata effettuata una diversa classificazione nell'anno 2023. Al fine quindi di una migliore comparabilità, sono stati riclassificati anche i dati dell'esercizio precedente.

Il decremento dei "Debitori diversi e ratei/risconti" è attribuibile principalmente all'incasso nel corso del 2023 dei crediti tributari (- 7.410 mila euro) per imposte estere da recuperare.

Il "Fondo svalutazione" si è incrementato complessivamente di 249 mila euro rispetto al periodo precedente, riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

22. Altre attività non correnti e correnti (2.572.289 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo	1	269.739	269.740	1	140.873	140.874		128.866	128.866
Crediti per IVA	6.141		6.141	23.882	1.961	25.843	(17.741)	(1.961)	(19.702)
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.786.186	507.670	2.293.856	1.587.615	452.640	2.040.255	198.571	55.030	253.601
Altre Amministrazioni dello Stato	11	21	32	14	11	25	(3)	10	7
Debitori diversi e ratei/risconti	1.288	3.915	5.203	1.480	11.477	12.957	(192)	(7.562)	(7.754)
Valore Lordo Altre attività	1.793.627	781.345	2.574.972	1.612.992	606.962	2.219.954	180.635	174.383	355.018
Fondo svalutazione	(1.074)	(1.609)	(2.683)	(1.074)	(1.360)	(2.434)		(249)	(249)
Totale Altre attività	1.792.553	779.736	2.572.289	1.611.918	605.602	2.217.520	180.635	174.134	354.769

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Nazionali	2.573.030	2.138.088	434.942
Paesi dell'area euro	1.614	1.555	59
Regno Unito	155	163	(8)
Altri paesi europei non UE	8	11	(3)
Stati Uniti	151	151	
Altri paesi	14	14	
Totale	2.574.972	2.139.982	434.990

23. Rimanenze (334.026 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Immobili e Terreni Trading	502.976	513.413	(10.437)
Fondo svalutazione	(168.950)	(172.764)	3.814
Totale Rimanenze	334.026	340.649	(6.623)

Le "Rimanenze" sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto rispetto al 31 dicembre 2022 (6.623 mila euro) è attribuibile alle dismissioni effettuate (- 10.437 mila euro) al netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (+ 5.307 mila euro)

e alle svalutazioni effettuate nell'esercizio (- 1.493 mila euro) al fine di allineare il valore contabile degli asset al relativo valore di mercato a seguito della prosecuzione delle attività di valutazione ed analisi in via ricorrente del patrimonio immobiliare della Società.

24. Crediti commerciali non correnti e correnti (373.541 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	2.564	175.567	178.131	3.798	87.375	91.173	(1.234)	88.192	86.958
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni Pubbliche		4.244	4.244		4.547	4.547		(303)	(303)
Crediti verso società del Gruppo		212.863	212.863		128.942	128.942		83.921	83.921
Valore lordo crediti commerciali	2.564	392.674	395.238	3.798	220.864	224.662	(1.234)	171.810	170.576
Fondo svalutazione	(10)	(21.687)	(21.697)	(16)	(24.158)	(24.174)	6	2.471	2.477
Totale crediti commerciali	2.554	370.987	373.541	3.782	196.706	200.488	(1.228)	174.281	173.053

I crediti commerciali subiscono nel 2023 una variazione in aumento di 170.576 mila euro dovuta all'effetto combinato di:

- un incremento dei crediti verso clienti ordinari per 86.958 mila euro, legati per la maggior parte alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro Riyadh;

- un incremento dei crediti per 83.921 mila euro per attività commerciali svolte nei confronti di clienti gruppo per corrispettivi non ancora incassati alla data di chiusura dell'esercizio.

La natura dei crediti verso parti correlate è dettagliatamente indicata alla successiva Nota 39 - Rapporti con parti correlate.

Il Fondo svalutazione, di cui 21.687 mila euro per crediti correnti e 10 mila euro per crediti non correnti, si è decrementato complessivamente di 2.477 mila euro, rispetto al periodo precedente. Tale variazione, include anche l'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile

internazionale IFRS 9, di cui 133 mila euro sui crediti commerciali al 31 dicembre 2023.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Nazionali	246.148	168.035	78.113
Paesi dell'area euro	1.596	1.369	227
Regno Unito	59	41	18
Altri paesi europei (UE non Euro)	7		7
Altri paesi	147.428	55.217	92.211
Totale	395.238	224.662	170.576

25. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (1.504.361 migliaia di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Depositi bancari e postali	1.403.189	584.905	818.284
Denaro e valori in cassa	25	28	(3)
Conti correnti di tesoreria	101.717	41.681	60.036
Totale	1.504.931	626.614	878.317
Fondo svalutazione	(570)	(392)	(178)
Totale al netto del fondo svalutazione	1.504.361	626.222	878.139

L'incremento della voce al 31 dicembre 2023 ammonta a 878.317 mila euro ed è attribuibile all'incremento dei depositi bancari e postali per 818.284 mila euro – principalmente dovuti alla provvista finanziaria realizzata nel mese di dicembre ed ancora in corso di impiego alla data di chiusura di bilancio - ed ai maggiori incassi

rilevati nel periodo corrente sui Conti correnti di tesoreria presso Banca d'Italia per 60.036 mila euro. Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

26. Crediti tributari (90.839 migliaia di euro)

I crediti tributari che ammontano nel 2023 a 90.839 mila euro con una variazione in aumento di 5.931 mila euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (pari a

84.908 mila euro), si riferiscono principalmente ai crediti IRES rivenienti dal consolidato fiscale ed alle ritenute d'acconto di Gruppo.

27. Patrimonio netto (39.990.430 migliaia di euro)

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2023 per le principali voci del Patrimonio netto sono riportate analiticamente nel relativo prospetto che segue gli schemi di Bilancio.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2023 risulta interamente sottoscritto e versato e costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204.173.802 euro.

Riserva legale

Al 31 dicembre 2023 ammonta a 71.369 mila euro e si è incrementata di 4.508 mila euro a seguito della destinazione della quota prevista dall'art. 2430 del Codice civile a valere sull'utile 2022.

Riserva per utili (perdite) rilevate direttamente a Patrimonio Netto

La Riserva per utili (perdite) rilevate direttamente a Patrimonio Netto include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto (TFR), della Carta di Libera Circolazione (CLC) e del Delta Fair Value sui Derivati. Al 31 dicembre 2023 si evidenzia una riserva negativa, al netto dell'effetto imposte, complessivamente pari a 252 mila euro.

Riserva per utili (perdite) portate a nuovo

La Riserva per utili/perdite portate a nuovo, pari a un importo positivo di 714.635 mila euro, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2022 e degli anni precedenti.

Risultato di esercizio

L'utile dell'esercizio 2023 è pari a 200.729 mila euro.

In data 29 novembre 2023 l'assemblea straordinaria di FS ha approvato la proposta di scissione ai sensi dell'art. 2506.1 c.c. mediante assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore di una società beneficiaria di nuova costituzione, interamente partecipata da FS. La scissione comporterà nelle scritture contabili di FS, società scissa, la riduzione del capitale sociale per 624.406.524 euro, pari al valore effettivo del patrimonio netto oggetto di scissione, e la contemporanea emersione di una riserva di capitale di pari importo, come contropartita della partecipazione nella società beneficiaria ottenuta per effetto del trasferimento del compendio scisso. La scissione è divenuta efficace nel mese di gennaio 2024 (si rinvia alla Nota 50 "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" del Bilancio consolidato).

Nella stessa data l'assemblea ha approvato la proposta di ulteriore riduzione del capitale sociale ex art. 2445 c.c., al fine di rendere più flessibile la struttura patrimoniale di FS, per un importo complessivo di 7.516.814.972 euro, da appostarsi quanto a 6.141.221.496 euro a riserva legale per saturazione della stessa e per 1.375.593.476 euro da destinare a riserva disponibile. Tale rimodulazione, che mantiene invariata l'entità del patrimonio netto di FS, diverrà esecutiva, decorsi i termini di legge, nel 2024 (si rinvia alla Nota 50 "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" del Bilancio consolidato).

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.

valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2023	Quota indisponibile	Possibilità di Utilizzo	Quota disponibile
Capitale Sociale	39.204.174	39.204.174		
Riserve di utili:				
Riserva legale	71.369	71.369	B	
Riserve di valutazione				
Riserva per utili (perdite) rilevate direttamente a Patrimonio Netto	252		A,B	252
Riserva per utili (perdite) portate a nuovo	714.635		A,B,C	714.635
Totale	39.990.430	39.275.543		714.887

Legenda:

A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci

28. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (13.382.051 migliaia di euro)

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	Valore Contabile		Variazioni
	31.12.2023	31.12.2022	
Prestiti obbligazionari	9.113.353	7.767.078	1.346.275
Finanziamenti da banche	1.067.409	699.407	368.002
Totale	10.180.763	8.466.485	1.714.278

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente di Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		Variazioni
	31.12.2023	31.12.2022	
Prestiti obbligazionari (breve termine)	456.325	744.619	(288.294)
Finanziamenti da banche (breve termine)	2.744.958	806.943	1.938.015
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	5		5
Totale	3.201.288	1.551.562	1.649.726
Totale Finanziamenti	13.382.051	10.018.047	3.364.004

Nel corso del 2023, l'ammontare dei "Prestiti obbligazionari" (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è incrementato di 1.057.982 mila euro per la sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma Euro Medium Term Notes, per un ammontare complessivo di valore nominale pari a 1.600.000 mila euro e alla nuova emissione obbligazionaria a tasso variabile in private placement, finalizzata con Eurofima, per un ammontare complessivo di 100.000 mila euro. Per ulteriori informazioni in merito alle emissioni si rimanda alla Nota 21 "Attività finanziarie correnti e non correnti". A tali incrementi si contrappongono il decremento delle emissioni obbligazionarie per un ammontare complessivo di 703.790 mila euro parzialmente compensato dall'incremento degli interessi passivi su prestiti obbligazionari per un ammontare complessivo di 61.751 mila euro.

La voce, inoltre, accoglie il decremento della valutazione del derivato Interest Rate Swap di copertura in Fair Value Hedge generando nel periodo un differenziale di importo pari a 5.769 mila euro

La voce finanziamenti da banche (sia quota a medio/lungo che quota a breve) presenta una variazione di 2.306.017 mila euro, principalmente per l'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- incremento dei finanziamenti a breve termine con Intesa Sanpaolo da 2.000.000 mila euro e dei finanziamenti a medio/lungo termine per un importo complessivo di 1.070.000 mila euro;
- decremento della provvista a breve per 490.837 mila euro;
- rimborsi delle quote capitale per prestiti per 300.000 mila euro, finanziati da Unicredit;
- incremento dei debiti per interessi e costo ammortizzato per 26.853 mila euro.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2023		31.12.2022	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
EUROFIMA SERIE 13	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	190.000	191.000	190.000	190.556
EUROFIMA SERIE 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	100.000	100.526	100.000	100.292
EUROFIMA SERIE 15	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	128.700	130.072	128.700	129.039
EUROFIMA SERIE 16	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	116.000	116.612	116.000	116.605
EUROFIMA SERIE 18	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	122.200	122.742	122.200	122.509
EUROFIMA SERIE 19	EUR	Euribor 6 m + Spread	2027	65.700	66.403	65.700	66.011
EUROFIMA SERIE 26	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	43.375	42.500	42.616
EUROFIMA SERIE 27	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	201.980	200.000	200.946
EUROFIMA SERIE 28	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	201.947	200.000	200.898
EUROFIMA SERIE 29	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	201.014	200.000	200.585
EUROFIMA SERIE 30	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	240.000	242.428	240.000	241.169
EUROFIMA SERIE 31	EUR	Euribor 6 m + Spread	2041	250.000	252.093	250.000	251.084
EUROFIMA SERIE 32	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	160.000	161.558	160.000	160.719
EUROFIMA SERIE 33	EUR	Euribor 6 m + Spread	2033	100.000	100.162		
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	300.000	300.126	300.000	300.065
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	Tasso fisso 1,65%	2031	49.879	50.240	49.860	50.222
EMTN PROGR. TR. 6	EUR	Tasso fisso 1,50%	2025	999.340	1.007.045	998.848	1.006.574
EMTN PROGR. TR. 7	EUR	Tasso fisso 0,87%	2023			599.899	600.258
EMTN PROGR. TR. 8	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	100.000	100.144	100.000	100.103
EMTN PROGR. TR. 9	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	202.729	200.000	201.480
EMTN PROGR. TR. 10	EUR	Tasso fisso 1,12%	2026	699.738	703.525	699.612	703.409
EMTN PROGR. TR. 11	EUR	Tasso fisso 1,03%	2029	99.892	100.308	99.871	100.288
EMTN PROGR. TR. 12	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	140.000	140.093	140.000	140.124
EMTN PROGR. TR. 13	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	190.000	190.117	190.000	190.150
EMTN PROGR. TR. 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2032	112.500	115.003	125.000	126.008
EMTN PROGR. TR. 15	EUR	Tasso fisso 0,64%	2030	250.000	250.123	250.000	250.123
EMTN PROGR. TR. 16	EUR	Tasso fisso 0,00%	2023			80.087	80.087
EMTN PROGR. TR. 17	EUR	Tasso fisso 0,37%	2028	996.465	999.354	995.639	998.537
EMTN PROGR. TR. 18	EUR	Euribor 6 m + Spread	2038	338.710	338.922	350.000	350.286
EMTN PROGR. TR. 19	EUR	Euribor 6 m + Spread	2039	200.000	204.870	200.000	201.698
EMTN PROGR. TR. 20	EUR	Tasso fisso 3,75%	2027	1.096.455	1.125.983	1.095.243	1.107.561
EMTN PROGR. TR. 21	EUR	Tasso fisso 4,125%	2029	596.780	611.860		
EMTN PROGR. TR. 22	EUR	Tasso fisso 4,5%	2033	494.763	508.472		
EMTN PROGR. TR. 23	EUR	Euribor 6 m + Spread	2040	500.000	501.390		
				9.479.622	9.582.215	8.489.160	8.530.003

valori in migliaia di euro

Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2023		31.12.2022	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	199.935	200.214	199.802	199.999
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	49.978	50.106	49.923	50.015
TLTRO (UNICREDIT)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2023			199.953	200.497
TLTRO (UNICREDIT)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2023			99.977	100.251
TLTRO (UNICREDIT)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	199.953	200.298	199.852	200.121
TLTRO BPM	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	99.986	100.035	99.950	99.986
TLTRO CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	149.940	150.187	149.880	150.031
Finanziamento CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	149.655	152.792		
Finanziamento CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	99.717	101.940		
Finanziamento BNL	EUR	Euribor 6 m + Spread	2026	99.808	100.423		
Finanziamento Unicredit	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	299.413	301.503		
Finanziamento BPER	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	119.648	120.484		
Finanziamento BBVA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	99.658	100.352		
Finanziamento CA-CIB	EUR	Euribor 6 m + Spread	2028	199.511	200.839		
Totale Finanziamenti (*)				11.246.824	11.361.389	9.488.497	9.530.902

(*) L'elenco con il valore contabile dei finanziamenti e le condizioni contrattuali non comprende (rispetto alla tabella sopra riportate) la provvista a breve pari a 2.033.193 mila euro, la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a - 12.536 mila euro e Debiti finanziari verso società del Gruppo per 5 mila euro. Lo stesso valore al 31.12.2022 non comprende al 31.12.2022 la provvista a breve pari a 505.451 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a - 18.306 mila euro.

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale Riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2023, confrontata con il 31 dicembre 2022:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	(898.966)	(778.665)	(120.301)
Conti correnti di tesoreria	(101.653)	(41.655)	(59.998)
Strumenti finanziari derivati correnti	1.353	(2.175)	3.528
Finanziamenti da banche	2.744.958	804.737	1.940.221
Prestiti obbligazionari	456.325	742.463	(286.138)
Conto corrente intersocietario	1.204.684	1.000.493	204.191
Crediti finanziari	(3.811.636)	(2.698.047)	(1.113.589)
Depositi bancari e postali	(1.402.708)	(584.539)	(818.169)
Debiti finanziari correnti IFRS 16	169	160	8
Altro	9.542	(102)	9.644
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	123.685	(250.171)	373.856
Strumenti finanziari derivati	12.654	18.306	(5.652)
Finanziamenti da banche	1.067.409	698.428	368.981
Prestiti obbligazionari	9.113.353	7.767.078	1.346.275
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(10.069.986)	(8.734.135)	(1.335.851)
Debiti finanziari non correnti IFRS 16	255	412	(157)
Altro		(260)	260
Totale complessivo	(775.281)	(1.028.836)	253.555

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'Amendment allo IAS 7.

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2022	Effetto da rendiconto finanziario	Effetto da movimentazione conto corrente intersocietario	Effetti non monetari		31.12.2023
				IFRS 9	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(626.222)	(878.139)				(1.504.361)
Finanziamento a breve e a medio/lungo termine	10.018.048	3.263.172			100.831	13.382.051
Altre attività finanziarie	(11.442.482)	(2.325.033)	(1.627)	1.532	(114.289)	(13.881.899)
Altre passività finanziarie	1.021.820	(463)	202.684		4.888	1.228.928
Totale	(1.028.836)	59.537	201.057	1.532	(8.571)	(775.281)

29. Benefici ai dipendenti (4.505 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Valore attuale obbligazioni TFR	4.284	5.150
Valore attuale obbligazioni CLC	221	214
Totale valore attuale obbligazioni	4.505	5.364

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli Altri benefici).

valori in migliaia di euro

	2023	2022
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	5.364	7.292
Service Costs	4	6
Interest cost	183	199
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	41	(889)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(1.087)	(1.244)
Totale obbligazioni a benefici definiti	4.505	5.364

La variazione in diminuzione del fondo TFR e della CLC, pari a circa 859 mila euro, è imputabile principalmente:

- alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (654 mila euro) ed ai trasferimenti dei dipendenti da/preso altre società del Gruppo (433 mila euro);
- alla differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore

attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, che costituisce l'importo degli (utili)/perdite attuariali. Tale calcolo ha generato una perdita attuariale di 41 mila euro rispetto all'utile generato nel 2022, pari a 889 mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

	2023	2022
Tasso di attualizzazione TFR	3,08%	3,63%
Tasso di attualizzazione CLC	3,17%	3,77%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+1)	3,00%	3,23%
Tasso di inflazione TFR (Anno+1)	2,00%	2,30%
Tasso di inflazione CLC (Anno+1)	2,00%	2,30%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle sensitivity effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di varia-

zioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. Nella tabella è fornita la durata (duration) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

	TFR	CLC
Tasso di inflazione +0,25%	4.331	228
Tasso di inflazione -0,25%	4.239	215
Tasso di attualizzazione +0,25%	4.213	215
Tasso di attualizzazione -0,25%	4.358	228
Tasso di turnover + 1%	4.295	
Tasso di turnover - 1%	4.272	
Service Cost		5
Duration del piano	7	13
Erogazione 1° anno	596	16
Erogazione 2° anno	403	16
Erogazione 3° anno	322	15
Erogazione 4° anno	177	15
Erogazione 5° anno	404	14

30. Fondo per rischi ed oneri (33.697 migliaia di euro)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2023 dei Fondi per rischi ed oneri.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi	31.12.2023
Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito	8.792			30		8.822
Fondo contenzioso personale	92		(2)		(23)	67
Fondo contenzioso terzi	4.510	1.570	(114)			5.966
Altri fondi diversi	98.592		(12.750)		(67.000)	18.842
Totale	111.986	1.570	(12.866)	30	(67.023)	33.697

Il "Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito" è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale dirigente coinvolto nel processo di change management; la variazione di 30 mila euro riguarda una riclassifica operata tra le altre passività correnti e non correnti (Decreto interministeriale del 09/01/2015 e D.Lgs. n. 148/2015D e Circolare INPS del 29/12/2015) a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio.

Il "Fondo Contenzioso personale" è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso con il personale; il fondo è stato utilizzato nel corso dell'esercizio per 2 mila euro a copertura di vertenze liquidate ed è stato rilasciato per 23 mila euro a seguito di un aggiornamento puntuale della valutazione del rischio di soccombenza.

Il "Fondo Contenzioso terzi" è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà o prelazioni. Il fondo in questione è stato adeguato nel corso dell'esercizio 2023 per 1.570 mila euro per una transazione in corso di definizione ed è stato utilizzato per 114 mila euro principalmente per la definizione di alcuni contenziosi relativi alla gestione degli asset immobiliari.

Gli "Altri fondi diversi" sono posti principalmente a presidio dei probabili oneri contrattualmente assunti a suo tempo dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite per gli oneri di bonifica di alcuni siti ed altri rischi di natura contrattuale e fiscale.

Gli utilizzi del fondo rischi nell'esercizio si riferiscono agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi contrattuali relativi alla ex Ferrovie Real Estate SpA ed altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare (1.056 mila euro), al contenzioso tributario con Sita SpA in liquidazione (2.852 mila euro), al contenzioso relativo agli interessi sul credito IVA 1996-1997 (8.842 mila euro) a seguito di sentenza della Cassazione in cui Ferrovie dello Stato SpA è risultata soccombente. Il rilascio di 67.000 mila euro è relativo al fondo connesso ad operazione di cessione di partecipazioni occorsa in anni precedenti.

31. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati) (1.228.928 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari	12.654	1.630	14.284	18.306	285	18.591	(5.652)	1.345	(4.307)
Passività del leasing	255	169	424	412	160	572	(157)	9	(148)
Altre passività finanziarie		1.214.221	1.214.221	657	1.002.000	1.002.657	(657)	212.221	211.564
Totale passività finanziarie	12.909	1.216.019	1.228.928	19.375	1.002.445	1.021.820	(6.466)	213.574	207.108

L'incremento delle "Altre passività finanziarie" è dovuto essenzialmente al maggior debito verso le società del gruppo per cash pooling per 202.684 mila euro.

Il decremento della voce "Strumenti finanziari" accoglie il minor debito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13. In particolare, in base alla natura dei rischi coperti, la Società presenta

relazioni di copertura cash flow hedge e fair value hedge. A seguito della valutazione effettuata al 31 dicembre 2023, la voce ha subito un decremento pari a 4 milioni di euro, riconducibile sostanzialmente all'andamento dei tassi nel periodo di riferimento.

La voce "Passività del leasing" pari a 424 mila euro rappresenta il debito finanziario derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16.

32. Altre passività non correnti e correnti (2.461.584 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	1.786.186	507.670	2.293.856	1.587.615	452.640	2.040.255	198.571	55.030	253.601
Debiti per IVA		681	681					681	681
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.732	5.732		5.800	5.800		(68)	(68)
Altri debiti verso società del Gruppo	10.018	93.122	103.140	19.957	103.478	123.435	(9.939)	(10.356)	(20.295)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	5.069	53.106	58.175	6.133	51.895	58.028	(1.064)	1.211	147
Totale altre passività	1.801.273	660.311	2.461.584	1.613.705	613.813	2.227.518	187.568	46.498	234.066

Gli "Acconti per contributi" sono interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione. La variazione rispetto all'esercizio precedente è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del MIT, per il cui dettaglio si rimanda alla Nota 22. Al fine di una migliore rappresentazione di tali debiti tra quota corrente e non corrente, così come per i crediti, sono state operate le opportune riclassifiche nell'anno 2023 e nel 2022.

Il saldo dell'Erario per l'IVA di periodo risulta essere a debito nell'esercizio in corso. Il decremento negli "Altri debiti verso società del Gruppo" è dovuto principalmente alla riduzione dei debiti per consolidato fiscale per 5.595 mila euro, alla riduzione dei debiti verso le società del gruppo e alla diminuzione dei "Debiti IVA di Gruppo" per 10.052 mila euro, dovuta principalmente al rimborso del credito IVA 2012 da parte dell'Erario, attribuibile quasi complessivamente a RFI SpA.

33. Debiti commerciali correnti (143.895 migliaia di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazioni
Debiti verso fornitori	32.410	54.240	(21.830)
Acconti commerciali	65.407	5.423	59.984
Debiti commerciali verso società del Gruppo	46.078	36.739	9.339
Totale	143.895	96.402	47.493

I debiti commerciali riguardano essenzialmente debiti verso fornitori terzi principalmente legati a servizi di comunicazione esterna, consulenze legali e notarili, gestione sinistri, utenze e quote associative, e debiti verso imprese del Gruppo, per la maggior parte verso RFI SpA, FS Technology SpA, Ferservizi SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Operation Alliance OPS Co. e FS Sistemi Urbani SpA.

La variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (- 21.830 mila euro) è attribuibile in massima parte ai minori costi sostenuti nell'esercizio. La natura dei debiti verso parti correlate è dettagliatamente indicata alla successiva Nota 39 - Rapporti con parti correlate.

Gli acconti commerciali di 65.407 mila euro riguardano principalmente le fatturazioni emesse nel 2023 sulla commessa Riyadh (+ 60.916 mila euro) i cui ricavi sono sospesi in coerenza con il principio IFRS 15, per cui si rinvia alla Nota 4 - Ricavi delle vendite e prestazioni. In considerazione del breve periodo di tempo intercorrente tra il sorgere del debito e la sua scadenza, la valutazione al fair value dei debiti commerciali non produce effetti ritenuti significativi.

34. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società espongono la stessa a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo degli strumenti finanziari, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse e di cambio), il rischio di liquidità e il rischio di credito.

Si riporta di seguito la classificazione delle attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS9.

Il saldo dell'Erario per l'IVA di periodo risulta essere a debito nell'esercizio in corso. Il decremento negli "Altri debiti verso società del Gruppo" è dovuto principalmente alla riduzione dei debiti per consolidato fiscale per 5.595 mila euro, alla riduzione dei debiti verso le società del gruppo e alla diminuzione dei "Debiti IVA di Gruppo" per 10.052 mila euro, dovuta principalmente al rimborso del credito IVA 2012 da parte dell'Erario, attribuibile quasi complessivamente a RFI SpA.

valori in migliaia di euro

	2023	2022
Crediti commerciali al costo ammortizzato	373.541	200.488
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	1.504.361	626.222
Altre attività al costo ammortizzato	2.558.095	2.165.985
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato		
Altre attività finanziarie:	13.881.899	11.442.482
- Al costo ammortizzato	13.881.622	11.440.022
- Derivati attivi AI FVOCI	13	2.460
- Derivati attivi al FVTPL	264	
Totale attività finanziarie (*)	18.317.896	14.435.177
Finanziamenti al costo ammortizzato	13.382.051	10.018.047
Debiti commerciali al costo ammortizzato	143.895	96.402
Altre passività al costo ammortizzato	2.434.412	2.188.759
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato		
Altre passività finanziarie:	1.228.928	1.021.820
- Al costo ammortizzato	1.214.645	1.003.229
- Derivati passivi al FVOCI	1.747	285
- Derivati passivi al FVTPL	12.536	18.306
Totale passività finanziarie (*)	17.189.286	13.325.028

(*) Non sono inclusi i crediti e debiti di natura tributaria

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione di FS SpA a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. La gestione dei rischi si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società stessa.

In relazione alla presente informativa sui rischi finanziari, al fine di riconciliare il valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS7 con le attività e passività riportate nella situazione patrimoniale – finanziaria societaria, si fa presente che i valori esposti nella situazione patrimoniale e finanziaria corrispondono al valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS7 al netto dei crediti di natura tributaria e delle partecipazioni. Si evidenzia inoltre che il valore delle attività e delle passività finanziarie è comprensivo dei rispettivi derivati di copertura.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione con-

trattuale; tale rischio deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società. Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una policy per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, la società ha in vigore specifiche policy che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di rating. Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti. Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito della società al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

valori in migliaia di euro

	31.12.2023				
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	111	162.895		210.535	373.541
Altre attività correnti e non correnti	2.292.632	2.424		269.585	2.564.641
Attività finanziarie correnti e non correnti		47.440	1.511	13.832.948	13.881.899
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			1.504.336		1.504.336
Totale attività finanziarie (*)	2.292.743	212.759	1.505.847	14.313.068	18.324.417

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria, i risconti e le partecipazioni

valori in migliaia di euro

	31.12.2022				
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	324	71.308		128.856	200.488
Altre attività correnti e non correnti	2.039.092	3.137		140.812	2.183.041
Attività finanziarie correnti e non correnti		5.343	2.460	11.434.679	11.442.482
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			626.194		626.194
Totale attività finanziarie (*)	2.039.416	79.788	628.654	11.704.347	14.452.205

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria i risconti e le partecipazioni

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2023 e 2022 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

valori in migliaia di euro

	31.12.2023					
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	2.296.445	78	22	12	1.763	2.298.320
Fondo Svalutazione	(3.827)			(4)	(1.746)	(5.577)
Pubblica Amministrazione (netto)	2.292.618	78	22	8	17	2.292.743
Clienti Terzi	78.096	133.396	382	1.091	18.328	231.293
Fondo Svalutazione	(1.346)	(64)	(61)	(749)	(16.314)	(18.534)
Clienti Terzi (netto)	76.750	133.332	321	342	2.014	212.759
Istituti Finanziari	1.506.417					1.506.417
Fondo Svalutazione	(570)					(570)
Istituti finanziari (netto)	1.505.847					1.505.847
Società del gruppo	14.216.770	66.912	32.850	1.831	3.717	14.322.080
Fondo Svalutazione	(9.007)				(5)	(9.012)
Società del gruppo (netto)	14.207.763	66.912	32.850	1.831	3.711	14.313.068
Totale Attività Finanziarie	18.082.978	200.322	33.193	2.181	5.742	18.324.417

valori in migliaia di euro

	31.12.2022					
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	2.042.748	9	101	37	2.030	2.044.925
Fondo Svalutazione	(3.572)	(12)	(10)	(28)	(1.887)	(5.509)
Pubblica Amministrazione (netto)	2.039.176	(3)	91	9	143	2.039.416
Clienti Terzi	71.089	996	1.045	2.883	24.727	100.740
Fondo Svalutazione	(1.352)	(52)	(470)	(1.216)	(17.862)	(20.952)
Clienti Terzi (netto)	69.737	944	575	1.667	6.865	79.788
Istituti Finanziari	629.046					629.046
Fondo Svalutazione	(392)					(392)
Istituti finanziari (netto)	628.654					628.654
Società del gruppo	11.679.540	23.039	5.134	702	3.290	11.711.705
Fondo Svalutazione	(7.352)				(6)	(7.358)
Società del gruppo (netto)	11.672.188	23.039	5.134	702	3.284	11.704.347
Totale Attività Finanziarie	14.409.755	23.980	5.800	2.378	10.292	14.452.205

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, così come determinato dall'agenzia di rating "Fitch":

valori in migliaia di euro

	31.12.2023				
	FVTPL(*)	FVOCI(**)	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			18.178.720		5.835
da BB a BB+			155.350		18.205
da B a CCC					
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			18.334.070		24.040
Fondo Svalutazione			33.693		
Valore Netto			18.300.377		24.040

(*) Fair value through profit and loss; (**) Fair value through other comprehensive income

valori in migliaia di euro

	31.12.2022				
	FVTPL (*)	FVOCI (**)		Costo Ammortizzato	
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			14.361.231		2.988
da BB a BB+			116.125		6.072
da B a CCC					
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			14.477.356		9.060
Fondo Svalutazione			34.211		
Valore Netto			14.443.145		9.060

(*) Fair value through profit and loss; (**) Fair value through other comprehensive income

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli avvenuti nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito:

valori in migliaia di euro

	2023			Totale
	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime-impaired	
Saldo al 1° gennaio 2022	34.211			34.211
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	1.681			1.681
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato				
Attività finanziarie rimborsate				
Nuove attività acquisite				
Utilizzo fondo	(2.199)			(2.199)
Saldo al 31 dicembre 2022	33.693			33.693

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance & Investor Relations della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Capogruppo adotta tecniche di asset liability management nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo. La società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di

liquidità, la Capogruppo ha in essere una linea di credito (cd. "Sustainability linked Back-up Facility") dell'importo di euro 3 miliardi, con una finalità "general purpose" concessa a FS SpA su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") con scadenza al 25 giugno 2024. Nel febbraio 2024 il CdA di FS ha deliberato l'avvio delle attività necessarie al rinnovo triennale della linea in scadenza, per un ammontare massimo di euro 3,5 miliardi. La società ha inoltre a disposizione numerose linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario. Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, e dei debiti commerciali sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	624.565	1.180.013	1.076.617	4.246.037	3.826.768	10.954.000
Finanziamenti da banche	2.797.387	16.888	142.143	894.449	101.498	3.952.365
Passività Finanziarie	1.214.221					1.214.221
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5					5
Passività del leasing	121	92	135	131		479
Debiti finanziari non derivati	4.636.299	1.196.993	1.218.895	5.140.617	3.928.266	16.120.594
Debiti commerciali	143.895					143.895
Debiti finanziari derivati	1.747					1.747
Totale passività finanziarie	4.781.941	1.196.993	1.218.895	5.140.617	3.928.266	16.266.236

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari	95.722	788.093	566.612	4.460.550	3.945.529	9.856.506
Finanziamenti da banche	820.959	14.820	718.220			1.553.999
Passività finanziarie	1.002.657					1.002.657
Passività del leasing	90	83	167	265		605
Debiti finanziari non derivati	1.919.428	802.996	1.284.999	4.460.815	3.945.529	12.413.767
Debiti commerciali	96.402					96.402
Debiti finanziari derivati	285					285
Totale passività finanziarie	2.016.115	802.996	1.284.999	4.460.815	3.945.529	12.510.454

Passività finanziarie derivate e non derivate

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura del bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie in base alla scadenza entro 12 mesi, da 2 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2023	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	9.569.679	1.467.121	4.727.721	3.374.837
Finanziamenti da banche	3.812.367	2.744.001	968.393	99.973
Passività Finanziarie	1.214.221	1.219.226		
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5			
Passività del leasing	424	169	255	
Debiti finanziari non derivati	14.596.696	5.430.517	5.696.369	3.474.810
Debiti commerciali	143.895	143.895		

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2022	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	8.511.697	726.313	4.334.287	3.451.097
Finanziamenti da banche	1.506.350	806.943	699.407	
Passività Finanziarie	1.002.657	1.002.657		
Passività del leasing	572	160	412	
Debiti finanziari non derivati	11.021.276	2.536.073	5.034.106	3.451.097
Debiti commerciali	96.402	96.402		

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione della società a tali rischi entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.

All'interno dei rischi di mercato la società è esposta al rischio di tasso di interesse e limitatamente al rischio di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Le pratiche di asset liability management, che prevedono la raccolta di debito sul mercato da parte di FS SpA ed il quasi totale impiego a favore delle società del Gruppo, non espongono generalmente la società al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile, in quanto quasi totalmente ribaltati attraverso intercompany loan.

Di conseguenza le società del Gruppo che sono maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia SpA, RFI SpA) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche policy di gestione del rischio approvate dai rispettivi CDA ed implementate con il supporto tec-

nico e operativo della struttura Finance & Investor Relations della Capogruppo. Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di business proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle policy adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

La società potrebbe inoltre essere esposta al rischio di variazione del fair value, legato all'oscillazione dei tassi di interesse, di strumenti finanziari iscritti in bilancio. A tal fine la società ha in essere delle coperture attraverso Interest Rate Swap finalizzati all'ottimizzazione e al bilanciamento dei portafogli di attività e passività finanziarie.

La seguente tabella riporta le passività finanziarie correnti e non correnti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	8.949.140	9.833.090	4.550.629	1.088.121	1.450.976	2.743.364
Tasso fisso	5.647.556	6.287.982	1.282.664	130.775	3.689.641	1.184.902
Saldo al 31 dicembre 2023	14.596.696	16.121.072	5.833.293	1.218.896	5.140.617	3.928.266
Tasso variabile	6.440.582	7.875.742	2.589.203	1.214.486	1.487.152	2.584.901
Tasso fisso	4.580.694	4.538.025	133.221	70.513	2.973.663	1.360.628
Saldo al 31 dicembre 2022	11.021.276	12.413.767	2.722.424	1.284.999	4.460.815	3.945.529

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 basis points dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2023.

valori in migliaia di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	(21.093)	22.102
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	24.165	(25.335)
Totale	3.072	(3.233)

Le potenziali fonti di inefficacia delle relazioni di copertura dei flussi finanziari per FS Italiane possono derivare da un potenziale disallineamento delle caratteristiche dello strumento di copertura da quello dell'elemento coperto o dall'effetto della componente rischio di credito sulle variazioni di valore dello strumento di copertura e dell'elemento coperto.

In ogni caso la società non rileva inefficacia delle relazioni di copertura in essere o scadute nell'anno 2023, che siano a copertura di flussi finanziari futuri o a copertura delle variazioni di fair value.

Rischio di cambio

Il prestito intercompany vs. Trenitalia UK per GBP 60 mln è stato oggetto di rimodulazione e prolungamento nel

corso del 2023. In tale sede la precedente scadenza al 31 dicembre 2023 è stata posticipata al 31 dicembre 2024. A fronte dell'esposizione intercompany di FS Italiane vs. Trenitalia UK sono stati stipulati dei currency forward a copertura del rischio di cambio.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

35. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

36. Altre informazioni

Alla data di redazione della presente Relazione finanziaria si rileva, in continuità con gli esercizi passati, che il capitale sociale di Eurofima SA, con sede a Basilea e partecipata al 13,50%, non è del tutto richiamato. Pertanto, tale circostanza costituisce impegno finanziario da parte della Società sulla base delle seguenti considerazioni:

- i decimi non ancora versati (callable share) vedono la loro ultima relativa delibera risalire al lontano 1997;
- la normativa civilistica svizzera prevede la possibilità che i decimi deliberati possano anche non essere mai richiamati.

Il capitale sociale richiamabile attribuito a FS SpA è pari a 280.800.000 Franchi svizzeri (302.422 mila euro al cambio alla data del 31 dicembre 2023), il cui eventuale versamento comporterebbe comunque un incremento del valore della partecipazione di pari importo.

37. Compenso alla Società di revisione (719 migliaia di euro)

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del Codice civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società apparte-

nenti al suo network è pari a 719 mila euro, di cui 439 mila euro relativi alla revisione legale e 280 mila euro per i corrispettivi relativi ad altri servizi di verifica.

38. Compensi Amministratori e Sindaci (1.312 migliaia di euro)

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazioni
Amministratori (1)	1.209	1.212	(3)
Sindaci	100	100	
Totale	1.309	1.312	(3)

(1) La cifra comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Amministratore Delegato, Presidente e di Consigliere di Amministrazione, nonché la parte variabile spettante all'Amministratore Delegato

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si devono aggiungere quelli dei componenti esterni dell'Organi-

simo di Vigilanza, pari a 105 mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del MEF (consiglieri e sindaci) vengono riversati al citato Dicastero secondo le norme vigenti in materia.

39. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

valori in migliaia di euro

	2023	2022
Benefici a breve termine	4.921	5.080
Benefici successivi al rapporto di lavoro	350	336
Totale	5.271	5.416

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2023 erogati, pari a 4.921 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2024, per un importo indicativamente non superiore a 1.420 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche da considerare parti correlate non sono stati erogati altri benefici a lungo termine.

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.

Sala circolazione RFI, Roma Termini



Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

RAPPORTI ATTIVI		RAPPORTI PASSIVI	
Controllate			
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Servizi informatici Vendita Immobili trading Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi per utenze Rimborsi per gestione sinistri Rimborsi servizi immobiliari Formazione Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito servizi relazioni esterne Locazione terreni locali uffici e officine Riaddebito oneri service F.do gestione Bilaterale	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione Canoni di locazione e spese accessorie	
Ferservizi SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Servizi informatici Cariche sociali Rimborsi assicurativi Prestazioni di personale Riaddebito Servizi Informatici Rimborsi per consulenze Locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do Bilaterale	Gestione immobiliare (servizi e lavori appaltati) Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Personale distaccato Fee acquisto titoli di viaggio Fee valorizzazione patrimonio Servizi di gestione tecnica amministrativa Amministrazione del personale Contabilità/tesoreria Facilities management Servizi amministrativi Gestione Spazi stazione Servizi Assistenza Preposto Fee manutenzione custodia e tutela Servizi di ristorazione	
Fercredit SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Servizi informatici Prestazioni di Personale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito oneri condominiali	Altri servizi di gruppo	
Grandi Stazioni Rail SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Canone di retrocessione Rimborsi assicurazioni	Facilities management Canoni indennità di occupazione Oneri condominiali Servizi di gestione fabbricati non strumentali	
FS Sistemi Urbani SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Servizi informatici Rimborsi assicurazioni Prestazioni di personale Locazioni e sub-locazioni locali uffici Canone di locazione Riaddebito oneri condominiali Riaddebito utenze Riaddebito servizi di comunicazione esterna Riaddebito servizi informatici	Personale distaccato Fee valorizzazione Canoni Oneri condominiali	
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Servizi per il trasporto	

RAPPORTI ATTIVI		RAPPORTI PASSIVI	
Controllate			
Trenitalia SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Servizi informatici Rimborsi assicurazioni Prestazioni di personale Riaddebito servizi informatici Riaddebito prestazioni professionali e consulenze Servizi di comunicazione esterna Riaddebito oneri service F.do Bilaterale Locazione locali uffici terreni Riaddebito oneri condominiali		Prestazioni di personale e personale distaccato Personale distaccato Spese di trasporto viaggiatori Spese biglietti Spese di rappresentanza Contributo trasporto gratuito titolari CLC
Italferr SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Servizi informatici Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Servizi di comunicazione esterna		Personale distaccato
Mercitalia Logistics SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Servizi informatici Cariche sociali Prestazioni di Personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Rimborso spese comunicazione esterna Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali		Prestazioni di servizi
Busitalia Sita Nord Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Servizi informatici Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi informatici Rimborsi per formazione Riaddebito oneri condominiali		Personale distaccato
Italcertifer SpA	Servizi resi dalla capogruppo Servizi informatici Prestazioni di Personale Rimborsi assicurativi Riaddebito Servizi Informatici		Personale distaccato
Mercitalia Intermodal SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi		
FS Park SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Cariche sociali Rimborso spese comunicazione esterna Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali		Canoni di locazione
Netinera Deutschland GmbH	Servizi resi dalla Capogruppo		Personale distaccato
Ataf Gestioni Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi premi assicurativi		

RAPPORTI ATTIVI		RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
FS Technology SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Personale distaccato Servizi Informatici Rimborsi assicurativi, amministrazione del personale Riaddebito Servizi Informatici Rimborso spese comunicazione esterna Riaddebito oneri condominiali	Servizi informatici Personale distaccato Facilities management
Terminali Italia Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Cariche sociali	Canoni di locazione
FSE Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Personale distaccato Riaddebito servizi informatici e assicurazioni Rimborsi diversi	Personale distaccato
Busitalia Rail Service Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi Cariche sociali	Eventi, mostre, fiere e convegni
Busitalia Veneto SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali	Servizi per il trasporto
Bluferries Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi Servizi informatici Riaddebito oneri condominiali	
Mercitalia Rail Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali Canoni di locazione	Canoni di locazione
Anas SpA	Servizi resi dalla capogruppo Cariche sociali Servizi informatici Personale distaccato Rimborsi comunicazione esterna	Personale distaccato
Qbuzz BV	Cariche sociali	
Trenitalia TPER Scarl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Cremonesi Workshop Srl	Rimborso spese comunicazione esterna	

RAPPORTI ATTIVI		RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
FSI Saudi for Land Transport LLC	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato Rimborso premi assicurativi, viaggi e soggiorno	Personale distaccato
FS Security SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi per prestazioni professionali Personale distaccato Rimborsi per premi assicurativi	Personale distaccato
FS International SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Servizi informatici Prestazioni di personale	Personale distaccato
Collegate		
Metro 5 SpA	Cariche sociali	
Terminal Tre Mestieri Srl	Cariche sociali	
Autostrade Asti-Cuneo SpA	Cariche sociali	
Controllo congiunto		
Operation Alliance Saudi Co		Metro Riyadh
TELT Sas	Personale distaccato	Canoni di locazione
Trenord Srl	Cariche sociali Servizi resi dalla capogruppo Riaddebito oneri condominiali Rimborso gestione sinistri	Prestazioni di servizi
Altre parti correlate (*)		
Gruppo ENEL	Canoni di locazione	
Gruppo CDDPP	Attraversamenti Canoni di locazione Vendita immobili trading	Polizze assicurative
Gruppo ENI	Canoni per servizi sui terreni Attraversamenti	Utenze energia elettrica Servizi/agenzie di stampa
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali Canoni locazione terreni	Polizze assicurative
Invitalia		Partecipazione spese consorzi e fondazioni
Eurofer	Cariche sociali	Contributi
Altri fondi previdenziali	Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	Polizze assicurative
Previndai		Contributi
Rai		Imposte
Enav		Imposte
Fondazione FS	Prestazione servizi Personale distaccato	Contributi associativi Eventi, mostre e fiere
Scarl, associazioni, geie, partenariato	Cariche sociali	Sponsorizzazioni Quote associative a DLF

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante (MEF)

Rapporti diversi

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA		RFI SpA	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA			
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA			Ferservizi SpA	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia SpA	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA		Italferr SpA	
Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA		Grandi Stazioni Rail SpA	
Blufferies Srl	Blufferies Srl	Blufferies Srl	Blufferies Srl		Blufferies Srl	
FS Park SpA	FS Park SpA	FS Park SpA				
Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA		Mercitalia Logistics SpA	
FS Sistemi Urbani SpA	FS Sistemi Urbani SpA	FS Sistemi Urbani SpA			FS Sistemi Urbani SpA	
		FS Sistemi Urbani-Ramo Immobiliare				
Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl		Mercitalia Rail Srl	
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	
Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA		Mercitalia Intermodal SpA	
Busitalia Rail Service Srl		Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl			
Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA	Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA	
Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA	Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA	
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl		Mercitalia Shunting & Terminal Srl	
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl		Terminali Italia Srl	
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA						
Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl	
			TX Logistik AG		TX Logistik AG	
					Netinera Deutschland GmbH	
TAV Srl						
		Grandi Stazioni Immobiliare	Grandi Stazioni Immobiliare			
			Trenitalia France Sas		Trenitalia France Sas	
			Trenitalia c2c		Trenitalia c2c	
			Trenitalia UK		Trenitalia UK	
		Ferrovie Sud Est	Ferrovie Sud Est		Ferrovie Sud Est	
		Qbuzz	Qbuzz		Qbuzz	
			Savit		Savit	
		ATAF Gestioni				

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA		FSTechnology SpA	
		FS International				
		FS Security SpA	FS Security SpA		FS Security SpA	
					TELT	
		Trenitalia TPER Scarl	Trenitalia TPER Scarl		Trenitalia TPER Scarl	
			Firenze City Sightseeing			
			FSI Saudi for Land Transport			
			Cremonesi Workshop		Cremonesi Workshop	
					Terminal Alpransit	
			Mercitalia Maintenance Srl			
			Hellenic Train SA		Hellenic Train SA	
						Altre Parti correlate
					Fondazione FS	
						Eurofer
						Previndai

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

valori in migliaia di euro

Denominazione	2023			2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Anas	3.951	426		(1.284)	1.674
Ataf Gestioni Srl	46			(2)	4
Bluferries Srl	90	267	7.000		5
Busitalia Campania SpA	84		11.642	31	13
Busitalia Rail Service Srl	14	456		6	7
Busitalia Veneto SpA	188	8	17.596	58	46
Busitalia - Sita Nord Srl	6.168	3.116	20.429	(71)	3.143
Cisalpino AG					
Cremonesi Workshop	10		391	(4)	2
Fercredit SpA	1.557	39		(322)	127
Ferservizi SpA	2.053	14.692	520	10.093	987
FSE Srl	1.657	162	9.178	(1.046)	715
FS International SpA	1.211	38		95	71
FS Park SpA	582			(8)	100
FS Saudi for Land Trasport	227			(737)	(1)
FS Security SpA	1.065	70	270	(34)	11
FSTechnology SpA	46.112	1.261	28.914	37.836	1.473
FS Sistemi Urbani SpA	77.734	13.886	11.134	5.601	14.928
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	34				18
Grandi Stazioni Rail SpA	1.471	1.798	7.694	207	667
Hellenic Train SA	116	67	3.148		10
Italcertifer SpA	1.182	3	7.502	7	103
Italferr SpA	3.107	3.179	5.198	(209)	1.508
Mercitalia Intermodal SpA	6	782	137	(7)	9
Mercitalia Logistics SpA	24.588	600	8.977	(38)	6.000
Mercitalia Rail Srl	53.562	350	33.923	(20)	(52)
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	2.344	1.907	16.438	2	67
Netinera Deutschland GmbH	964		23.760	138	71
Qbuzz BV	229		31.021		153
Rete Ferroviaria Italiana SpA	193.980	94.066	218.809	(4.186)	15.644
Savit	2		25		
Terminal Alptransit Srl	5		3.088		5
Terminali Italia Srl	105	79	3.576	25	5
Trenitalia France Sas	13		3.813		9
Trenitalia SpA	54.912	1.827	245.953	(3.996)	24.698
Trenitalia C2C	29		11.893		38
Trenitalia UK Ltd	31		3.452		5
Treni Turistici Italiani	6				

valori in migliaia di euro

Denominazione	2023			2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		168			
TX Logistik AG	285		2.960		13
Totale	479.720	139.247	738.441	42.135	72.276
Imprese collegate					
Autostrada Asti-Cuneo SpA					3
Metro 5	10				10
Totale	10				10
Imprese a controllo congiunto					
Opertaion Alliance Saudi	1.454	10.010		30.798	
T.E.L.T. Sas	711		10	(2.328)	5
Trenitalia TPER Scarl	48		41	(8)	26
Trenord Srl	505			5	267
Totale	2.718	10.010	51	28.467	298
Collegate di controllate					
First Trenitalia West Coast Rail Limited	10				
Logistica SA	46				
Sitaf SpA	8				
Terminal Tremestieri Srl in liquidazione					4
Totale	64				4
TOTALE	482.512	149.257	738.492	70.602	72.588
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP	839	119		3	5
Gruppo ENEL	47	69			
Gruppo ENI	6	28		553	
Gruppo INVITALIA		4		300	
Gruppo POSTE	12	1		410	1
Gruppo Equitalia Giustizia				1	
Eurofer		182		276	23
Altri fondi previdenziali	20	367		1.136	25
Scarl, associazioni, geie, partenariato	46			40	6
Fondazione FS	786	542		7.627	105
Previndai		822		1.416	
Totale	1.756	2.134		11.762	165

Rapporti finanziari

valori in migliaia di euro

Denominazione	2023		2023		
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate					
Ataf Gestioni		22.814		369	
Blufferies Srl	25.795	12.574		57	1.021
Busitalia Campania	13.504	4.722		60	516
Busitalia - Sita Nord Srl	21.967	13.875		321	1.730
Busitalia Rail Service Srl	4.996	1.318		72	251
Busitalia Veneto	10.003	16.312		237	537
Cremonesi Workshop	1.202				50
Fercredit SpA	40.001	712		23	7.531
Ferservizi SpA		70.140		936	11.000
Firenze City Sightseeing Srl					5
FSE Srl	90.983	100.540		1.873	3.631
FS International SpA		2.642		25	1
FS Park SpA		3.727		65	
FS Security SpA	26	31.875		655	107
FSTechnology SpA	20.992	50.024		1.972	1.506
FS Saudi for Land Trasport				5	15
FS Sistemi Urbani SpA		423.231		7.413	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	14.101	4.253		32	943
Grandi Stazioni Rail SpA	45.079	39.999		405	2.068
Hellenic Train SA	125.431				3.796
Italcertifer SpA	6	3.939		72	
Italferr SpA	43.598	32.655	15.000	475	58.674
Mercitalia Logistics SpA	119.197	8.535		372	8.156
Mercitalia Rail Srl	226.343	167.012	7.729	3.414	10.477
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	28.168	2.647		48	1.643
Mercitalia Intermodal SpA	48.277	2.262		232	2.426
Netinera Deutschland GmbH	34		251.468		863
Qbuzz	214.923	85.202	10.702	1.397	11.778
Rete Ferroviaria Italiana SpA	4.575.859	613.436	822	2.718	270.106
Savit	2.390				81
Trenitalia France Sas	83.533				3.202
Terminali Italia Srl		24		1	
Trenitalia SpA	7.864.224	657.787	445.832	8.611	247.106
Trenitalia UK Ltd	88.327		10.184	18	6.295
TX Logistik AG	124.002		64.543		5.345
TOTALE	13.832.961	2.372.257	806.280	31.878	660.860

valori in migliaia di euro

Denominazione	2023		2023		
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA					64
Metro 5				(2)	73
Totale				(2)	137
Imprese a controllo congiunto					
Opertaion Alliance Saudi					140
Trenitalia TPER Scarl	28.398	37.468		545	1.327
Totale	28.398	37.468		545	1.467
TOTALE	13.861.359	2.409.725	806.280	32.421	662.464

40. Garanzie

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

valori in migliaia di euro

Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Bluferries		7.000
Busitalia Campania		11.642
Busitalia - Sita Nord Srl		20.429
Busitalia Veneto		17.596
Cremonesi Workshop		391
Ferservizi SpA		520
FS Security SpA		270
FS Sistemi Urbani SpA		11.134
FS Technology SpA		28.914
FSE Infrastruttura		9.178
Grandi Stazioni Rail SpA		7.694
Hellenic Train SA		3.148
Italcertifer SpA		7.502
Italferr SpA	15.000	5.198
Mercitalia Intermodal		137
Mercitalia Logistics SpA		8.977
Mercitalia Rail Srl	7.729	33.923
Mercitalia Shunting & Terminal (ex Serfer)		16.438
Netinera Deutschland GmbH	251.468	23.760
Qbuzz	10.702	31.021
Rete Ferroviaria Italiana SpA	822	218.809
Savit		25
TELT		10
Terminal Alptransit Srl		3.088
Terminalitalia		3.576
Trenitalia C2C		11.893
Trenitalia France Sas		3.813
Trenitalia SpA	445.832	245.953
Trenitalia TPER Scarl		41
Trenitalia UK Ltd	10.184	3.452
TX Logistik AG	64.543	2.960
Totale	806.280	738.492

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti ovvero a copertura di obbligazioni di natura prettamente finanziaria. Le garanzie non finanziarie sono costituite principalmente da bid bond (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), performance bond (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali ed impegni a favore dell'Erario.

Tra le principali garanzie non finanziarie si evidenziano quelle rilasciate nell'interesse di Trenitalia SpA di 157.105 mila euro a favore della Agenzia Mobilità Piemontese, di 20.000 mila di euro a favore di RFI SpA a copertura delle obbligazioni dell'Accordo Quadro per infrastruttura AV/AC, di 17.510 mila euro a favore dell'Agenzia Mobilità Piemontese Torino. Per le garanzie rilasciate nell'interesse di Busitalia Veneto si segnala una di 14.143 mila euro a favore della Provincia di Padova, una di 10.710 mila euro a favore di Ferrovie dell'Emilia-Romagna di Trenitalia SpA e una di 10.000 mila a favore SNCF Mobilites di Trenitalia SpA. Infine, si evidenzia una garanzia di 15.300 mila euro emessa per conto di Netinera Deutschland GmbH nell'interesse di Ostdeutsche Eisenbahn GmbH a favore di NDL Brandenburg relativo al progetto Net Elbe-Spree (NES).

Tra le garanzie non finanziarie si evidenziano anche le garanzie dirette (rilasciate in forma di Parent Company guarantee, senza impiego di banche) come quella a favore della società GSE a copertura del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con RFI SpA 150.000 mila euro; le garanzie emesse a favore di Terna SpA a copertura dei contratti stipulati con RFI SpA per il servizio di dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per usi diversi, garanzie rispettivamente pari ad 22.400 mila euro e ad 1.800 mila euro; una garanzia a favore della Regione Bestuur Utrecht di 14.333 mila euro e nell'interesse di Qbuzz BV ed una garanzia a favore di IBM AWC di 10.441 mila euro nell'interesse di FSTechnology.

Altre garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario per 44.006 mila euro a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle seguenti controllate: RFI SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Italferr SpA, FS Technology SpA e Trenitalia France Sas.

Tra le principali garanzie finanziarie, si evidenzia quella da 25.831 mila euro rilasciata nell'interesse di Trenitalia a copertura di contributi ricevuti dalla Regione Calabria.

Tra le garanzie finanziarie si evidenziano anche le garanzie dirette tra cui si segnalano quelle rilasciate nell'interesse di Netinera Deutschland GmbH a favore di European Investment Bank di 60.403 mila euro, a favore di Amozela di importo 49.638 mila euro, a favore di Unicredit Bank AG pari a 42.983 mila euro, a favore di Commerzbank AG di 34.500 mila euro, a favore di Intesa Sanpaolo 30.000 mila euro, a favore di Unicredit Bank AG di 20.050 mila euro, e a favore di Kfwipex-Bank GmbH di 10.420 mila euro; e le garanzie emesse nell'interesse di TX Logistik AG di 64.543 mila euro a copertura delle obbligazioni di pagamento per l'acquisizione della società Exploris S.A. e nell'interesse di Qbuzz BV a favore di NS Stations di 10.100 mila euro.

È attiva, inoltre, una "Lettera di patronage forte" (per un importo pari a 420.000 mila euro) per il finanziamento ex OPI (ora Intesa Sanpaolo) concesso nel 2004 a Trenitalia SpA.

Tra le garanzie emesse nell'interesse della Capogruppo si evidenzia, nell'ambito di progetti all'estero, una controgaranzia bancaria di importo pari a 189.318 mila Riyal Saudita (pari a un controvalore di 45.687 mila euro), a valere sul performance bond emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC).

41. Informazioni ex Legge 124/2017

La Legge n. 124 del 4 agosto 2017 per il mercato e la concorrenza ha introdotto, tra l'altro, nuovi obblighi informativi in materia di erogazioni pubbliche a carico delle società controllate direttamente ed indirettamente dallo Stato. In particolare, l'articolo 1 (commi dal 125 al 129) richiede di inserire in Bilancio talune informazioni in

materia di "contributi erogati a" e "ricevuti da" specifici soggetti, individuati sempre nei medesimi commi citati. La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2023, per quanto attiene alle somme erogate significative (superiori a 5 mila euro):

Valori all'euro

Descrizione	Importo
ASSOCIAZIONI SISTEMA CONFINDUSTRIA	
AGENS-AGENZIA CONFEDERALE DEI TRASPORTI E SERVIZI	650.000
CER AISBL	481.022
FONDAZIONE CENTRO NAZ.LE MOBILITA' SOSTENIBILE	400.000
UNINDUSTRIA	315.274
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI	276.822
C.N.RIC.HIGH PERFORM. COMPUTING & BIG DATA	250.000
ASSOLOMBARDA	240.282
ASSONIME	207.730
ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI DELLE PROVINCE BARI - FIRENZE	182.196
FOND.CENTRO STUDI COLDIRERETTI - DIVULGA	150.000
CONFINDUSTRIA EMILIA AREA CENTRO (BO - FE - MO)	147.861
UNIONE INDUSTRIALE TORINO	139.167
UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI	124.047
CONFINDUSTRIA SICILIA	119.700
ASSINDUSTRIA VENETO EST	106.281
I.G.I. - ISTITUTO GRANDI INFRASTRUTTURE	106.000
UNINDUSTRIA CALABRIA-UNIONE DEGLI IND.LI E DELLE IMPRESE DI CZ - CS - KR - RC - VV	102.312
FONDAZIONE RICERCA & IMPRENDITORIALITA'	100.000
CONFINDUSTRIA VERONA	89.775
GAIA - X	75.000
CONFINDUSTRIA ANCONA	54.621
ASSOCIAZIONE ITALIADECIDE	50.000
CENTRO STUDI DELLA LOGISTISTICA E INFRASTRUTTURE	50.000
FEDERTURISMO	50.000
CONFINDUSTRIA UMBRIA	44.996
UNIONE INDUSTRIALI ALESSANDRIA	44.226
CONFINDUSTRIA NOVARA VERCELLI	43.029
REMIND	42.500
CONFINDUSTRIA ALTO ADRIATICO	40.131
CONFINDUSTRIA CENTRALE	37.500
FONDAZIONE VENEZIA CAPITALE MONDIALE DELLA SOSTENIBILITA'	33.000

Valori all'euro

Descrizione	Importo
COTEC FONDAZIONE PER L'INNOVAZIONE	30.000
FONDAZIONE NUOVO MILLENNIO SCUOLA POLITICA	30.000
CONFINDUSTRIA ROMAGNA FC - RA - RN	29.358
CONFINDUSTRIA LIVORNO E MASSA C.	29.232
CONFINDUSTRIA UDINE	27.720
FONDAZIONE VITTORIO OCCORSIO	25.000
PARKS LIBERI E UGUALI	25.000
UNIONE INDUSTRIALI PISANA	23.814
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALE BRESCIA - TARANTO	23.121
ISTITUTO PER GLI STUDI DI POLITICA INTERNAZIONALE ISPI	23.000
UNIONE INDUSTRIALI SAVONA	21.798
FONDAZ GLOBAL COMPACT NETWORK	21.300
INTERNATIONAL CAPITAL MARKET ASSOCIATION	21.075
CONSUMERS' FORUM	21.000
CLASS ONLUS	20.000
EUI EUROPEAN UNIVERSITY INSTITUTE	20.000
CONFINDUSTRIA CUNEO	18.459
CONFINDUSTRIA LA SPEZIA	17.892
CONFINDUSTRIA VICENZA	15.939
CONSIGLIO PER LE RELAZIONI TRA GLI STATI UNITI E L'ITALIA - CONSIUSA	15.000
FINCO	15.000
FONDAZIONE OTTIMISTI & RAZIONALI	15.000
FONDAZIONE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	15.000
CONFINDUSTRIA CHIETI PESCARA	13.482
CONFINDUSTRIA CASERTA	13.167
CONFINDUSTRIA L'AQUILA	13.104
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI BERGAMO - VARESE	12.915
CONFINDUSTRIA BENEVENTO	10.836
ASSOCIAZIONE AMICI DEI LINCEI	10.000
IAPP INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PRIVACY PROFESSIONALS	9.333
CONFINDUSTRIA BASILICATA	9.072
AGICI FINANZA D'IMPRESA SRL	9.000

Valori all'euro

Descrizione	Importo
CONFINDUSTRIA IMPERIA	8.946
CONFINDUSTRIA TOSCANA NORD - LU - PT - PO	8.252
AMBROSETTI GROUP LIMITED	8.000
APRE	7.437
UNIONE INDUSTRIALE ASTI	7.245
CONFINDUSTRIA CENTRO NORD Sardegna - SS - OR	7.182
ASSOCIAZIONI INDUSTRIALI PESARO URBINO - MOLISE	6.741
UNIONE PARMENSE DEGLI INDUSTRIALI	6.237
CONFINDUSTRIA LECCO E SONDRIO	5.796
CONFINDUSTRIA SIRACUSA	5.166
AISBL MOBILITY AS A SERVICE	5.000
ASSOCIAZIONE ANIMA PER IL SOCIALE	5.000
ASSOCIAZIONE ROMA STARTUP	5.000
ASSOHOLDING	5.000
ASSOCIAZIONI CON SEDE ALL'ESTERO	
UIC - UNION INTERNATIONAL OF RAILWAYS	331.780
UITP INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR PUBLIC TRANSPORT	93.204
H&Z UNTERNEHMENSBERATUNG AG	20.000
TRACE INTERNATIONAL, INC	17.063
GLOBAL REPORTING INITIATIVE	14.000
TRANSPARENCY INTERNATIONAL	10.000
ALTRE ASSOCIAZIONI	
FONDAZIONE FS ITALIANE	7.876.680
ITALIACAMP S.R.L.	300.000
ACCADEMIA NAZIONALE SANTA CECILIA	170.000
ASPEN INSTITUTE ITALIA	35.000
UPA - UTENTI PUBBLICITA' ASSOCIATI	23.493
ASSOCIAZIONE CIVITA	22.000
THE TRILATERAL COMMISSION	20.000
FONDAZIONE RETURN PE3	20.000
VALORE D	20.000
ASSOCIAZIONE ITALIA-INDIA	10.000
KYOTO CLUB	10.000
S.I.PO.TRA.SOCIETÀ ITALIA	5.000
Totale	14.447.311

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2023, per quanto attiene alle somme ricevute:

Soggetto erogante	Descrizione	Importo
MIT a favore di TELT Sas	Capitolo 7532	452.640.000

42. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Relativamente ai fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio si rimanda al paragrafo 50 del bilancio consolidato.



Manutenzione infrastruttura



PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA



Tenuto conto che la Riserva Legale ha raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del Codice civile, a seguito della rimodulazione del patrimonio netto di FS deliberata dall'Assemblea degli Azionisti lo scorso 29 novembre 2023 e perfezionata in data 25 marzo 2024, si propone di portare a nuovo l'Utile netto dell'esercizio pari a 200.729.113,69 euro.

Roma, 10 aprile 2024

Per il Consiglio di Amministrazione

L'Amministratore Delegato

ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2023 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Luigi Ferraris e Marco Fossataro, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e
- l'effettiva applicazione,

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso del 2023.

2. Al riguardo si segnala che:


- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
- b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre che:

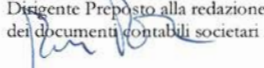
- 3.1. Il bilancio d'esercizio:
 - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.
- 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

10 Aprile 2024



Luigi Ferraris
Amministratore Delegato




Marco Fossataro
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Società con vocazione
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 31.062.952.307,00

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO



Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Ferrovie dello Stato Italiane SpA (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12079880155 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 2296691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duse 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 Picciopetra 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 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 536771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissino 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetto chiave

Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate

Nota esplicativa n° 3 "Principi contabili applicati", nota esplicativa n° 20 "Partecipazioni" del bilancio d'esercizio

Il bilancio al 31 dicembre 2023 include Partecipazioni in imprese controllate, per un valore pari a euro 38.058 milioni, iscritte al costo di acquisizione o di costituzione.

Alla data di chiusura di ciascun esercizio, gli amministratori valutano la presenza di evidenze di perdita di valore di tali partecipazioni. Qualora sia accertata la presenza di indicatori di perdite di valore, il valore recuperabile di tali partecipazioni è verificato confrontando, in coerenza con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", il relativo valore di carico con il loro valore d'uso, determinato secondo metodologie valutative appropriate nelle circostanze (cd. *impairment test*). A seguito delle analisi svolte, gli amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti a talune controllate che hanno determinato nell'esercizio 2023 una svalutazione per un ammontare pari a euro 131 milioni, di cui euro 118 milioni relativi ad Anas SpA ed euro 13 milioni relativi a Ferrovie del Sud Est Srl.

In particolare, per quanto concerne la partecipazione nella controllata Anas SpA, il test di impairment è stato predisposto sulla base dei flussi di cassa del "Piano Industriale di Anas SpA 2024-2033, con orizzonte temporale 2052" (di seguito anche il "Piano"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas SpA in data 27 marzo 2024. Il Piano si basa sugli elementi informativi contenuti nel documento del Contratto di Programma 2021-2025 e delle relative prescrizioni, nonché sulla legittima aspettativa qualificata di Anas SpA a vedere riconosciuto

Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave

Per indirizzare tale aspetto chiave, abbiamo svolto le procedure di revisione al fine di valutare la coerenza del processo e della metodologia di stima di recuperabilità delle partecipazioni utilizzata dalla Società con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 e dalla prassi valutativa, verificando l'appropriatezza dei flussi di cassa utilizzati, la coerenza degli stessi con i Piani Industriali delle controllate e l'accuratezza matematica della quantificazione del valore recuperabile.

In particolare, le procedure di revisione svolte, anche con il supporto degli esperti della rete PwC, hanno incluso:

- la comprensione del processo adottato dagli amministratori ai fini della valutazione di recuperabilità delle partecipazioni in società controllate;
- la verifica della completezza e accuratezza della presenza di indicatori di perdite di valore identificati dalla direzione e per cui si è proceduto allo svolgimento dell'impairment test;
- la verifica della ragionevolezza delle principali assunzioni alla base dei flussi di cassa prospettici e dei tassi di attualizzazione utilizzati per lo svolgimento dell'impairment test (anche mediante confronto con i dati previsionali provenienti da fonti informative esterne, ove disponibili);
- le analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli



L'adeguamento della durata della concessione, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032, fino al 2052.

Con riferimento al bilancio chiuso al 31 dicembre 2023 la direzione della Società si è avvalsa di esperti esterni ai fini dello svolgimento del test di impairment sulla partecipazione detenuta in Anas SpA.

Nell'ambito delle nostre attività di revisione, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave della revisione del bilancio d'esercizio in quanto il relativo processo di stima risulta essere particolarmente complesso e basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche, finanziarie, di mercato e regolamentari future di difficile previsione; qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario rielaborato di conseguenza.

esercizi precedenti e i dati consuntivati (c.d. "*retrospective review*"), al fine di valutare l'adeguatezza e la capacità di stima del processo di valutazione adottato.

Abbiamo valutato la competenza tecnica e la relativa obiettività degli esperti esterni della Società coinvolti nel processo di valutazione nonché i metodi da loro utilizzati.

Infine, abbiamo verificato l'adeguatezza e la completezza dell'informativa fornita dagli amministratori nelle note esplicative al bilancio d'esercizio sugli aspetti precedentemente descritti.

Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio della società Ferrovie dello Stato Italiane SpA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 28 aprile 2023, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.



Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.



Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane SpA ci ha conferito in data 21 marzo 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998

Gli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4,



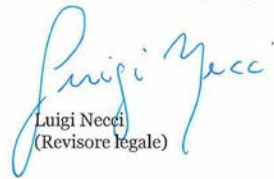
del DLgs 58/1998, con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

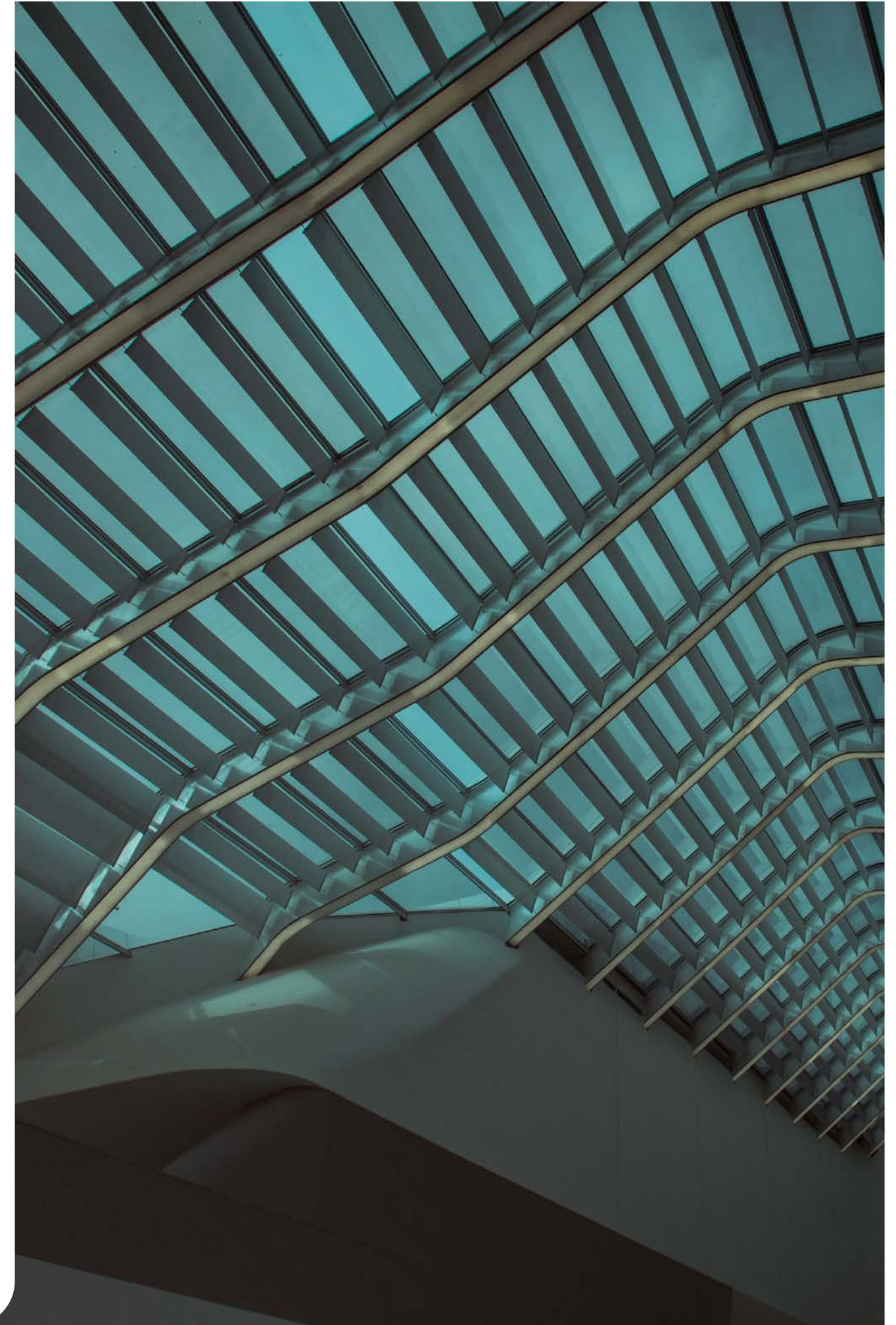
A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 24 aprile 2024

PricewaterhouseCoopers SpA


Luigi Necci
(Revisore legale)



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE



Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A. CON SOCIO UNICO AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMA 2, CODICE CIVILE

All'Assemblea dell'Azionista di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

INTRODUZIONE

Signor Azionista,

la presente Relazione, redatta ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio sindacale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nel corso dell'esercizio 2023 in coerenza con le norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

L'attuale composizione del Collegio Sindacale nominato per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2024, è il risultato della delibera assembleare del 3 maggio 2022 di nomina dei Sindaci effettivi Rosalba Cotroneo (Presidente), Sergio Duca e Marino Marrazza e dei Sindaci supplenti Letteria Dinero e Francesco Tulmieri.

In considerazione della qualifica di Ente di interesse pubblico (EIP) di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito anche "FS S.p.A." o "FS"), il Collegio Sindacale della Capogruppo riveste anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

L'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti è demandata alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. (di seguito anche "PwC") che ha rilasciato in data 24 aprile 2024 la Relazione di cui agli artt. 14 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014 sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, nell'ambito della quale ha espresso il seguente giudizio: "[...] il bilancio d'esercizio fornisce

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Società con socio unico
 Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
 Cap. Soc. Euro 500.000.000,00
 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
 Cod. Fisc. e P. IVA 03805001001 - R.E. 3.7620/8



Re



una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del D.Lgs. n° 38/2005".

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 10 aprile 2024.

1. Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss del codice civile

Nel corso dell'esercizio 2023, il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri ad esso demandati dalla legge, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Ha vigilato sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento, assicurando, insieme agli altri Organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria.

Nel corso dell'esercizio 2023, il Collegio Sindacale si è complessivamente riunito 13 volte e a tutte le sedute è stato invitato il Magistrato della Corte dei Conti Delegato al Controllo sulla gestione finanziaria, designato ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259. Ha partecipato alle riunioni del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità al fine di favorire lo scambio di informazioni tra soggetti con compiti rilevanti in materia di controllo interno e revisione contabile.

Con riferimento all'attività svolta, si rappresenta quanto segue.

Nel corso dell'esercizio 2023, il Collegio Sindacale – o in sua rappresentanza alcuni membri – ha partecipato alle Assemblee Ordinarie e Straordinarie dell'Azionista del 21 marzo 2023, 30 maggio 2023 e 29 novembre 2023 nel corso delle quali, rispettivamente:

- i) è stato conferito l'incarico di revisione legale dei conti della Società per il novennio 2023-2031 alla PricewaterhouseCoopers S.p.A.;
- ii) è stata approvata la Relazione Finanziaria Annuale – esercizio 2022 ai sensi dell'art. 2364 comma 1 del codice civile;
- iii) sono stati approvati il progetto di scissione parziale mediante scorporo di FS S.p.A. con costituzione di nuova società ai sensi dell'art. 2506.1 codice civile, con conseguente riduzione del capitale sociale di FS S.p.A. per l'importo di euro 624.406.524 e la proposta di ulteriore riduzione del capitale sociale di FS S.p.A. ex art. 2445 del codice civile.

Il Collegio Sindacale – o in sua rappresentanza alcuni membri – ha, inoltre, partecipato alle n. 12

Re



riunioni del Consiglio di Amministrazione, alle n. 8 riunioni del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità e alle n. 6 riunioni del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione. Il Collegio ha altresì preso parte alle sessioni di *induction* su specifici temi rivolte ad amministratori e sindaci, in particolare in materia di sostenibilità.

Le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari alle quali il Collegio Sindacale ha partecipato si sono svolte nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle riunioni consiliari, sono stati adempiuti gli obblighi di informativa periodica al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale previsti all'art. 2381 c.c.. Il Collegio Sindacale ha acquisito dall'organo amministrativo, con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate.

Il Collegio Sindacale ha incontrato i sindaci delle società controllate strategiche e delle capogruppo di settore, acquisendo le valutazioni di generale adeguatezza dei relativi sistemi di controllo interno; al riguardo non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodici incontri con la società di revisione, con la quale ha scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento dell'attività di vigilanza.

In riferimento all'attività di vigilanza sull'indipendenza della Società incaricata della revisione legale, in qualità di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, il Collegio Sindacale ha:

- verificato e monitorato l'indipendenza della Società incaricata della revisione legale a norma degli artt. 10, 10 *bis*, 10 *ter*, 10 *quater* e 17 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'articolo 6 del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, in particolare per quanto riguarda l'adeguatezza e l'assenza di incompatibilità delle prestazioni di servizi diversi dalla revisione rispetto;
- approvato il conferimento degli incarichi non di revisione alla Società incaricata della revisione legale e al suo *network* e ricevuto dalle strutture aziendali periodiche informative di monitoraggio del rispetto della soglia massima dei corrispettivi erogabili a fronte degli incarichi conferiti, come previsto dalle procedure interne in materia;
- riscontrato che nella Relazione aggiuntiva, resa ai sensi dell'art. 11 del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, la PwC S.p.A. ha confermato, ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2) lett. a) del Regolamento UE n. 537 del 16 aprile 2014, la propria indipendenza.

Pertanto, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non si ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della Società incaricata della revisione legale PwC S.p.A.

Il Collegio Sindacale ha incontrato i responsabili delle funzioni aziendali che compongono il Sistema

3



di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR) e, sulla base delle informazioni acquisite, nel fare un generale rinvio a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale, non ha osservazioni da riferire nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha incontrato il preposto al sistema di controllo interno, ricevendo evidenza delle attività poste in essere. Nel corso dell'esercizio ha altresì ricevuto informazioni e aggiornamenti dal responsabile *security & risk* in merito alle attività svolte nell'area di competenza, ivi incluse quelle in materia di anticorruzione, nonché informativa sui presidi predisposti dalla società in ambito *cybersecurity*, congiuntamente con il responsabile dell'area *technology*. Inoltre, dà atto che il Comitato per il Controllo Rischi e Sostenibilità ha valutato positivamente il Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi della Società rispetto alle dimensioni e alle caratteristiche della stessa.

Il Collegio Sindacale ha incontrato l'Organismo di Vigilanza scaduto in data 17 dicembre 2023, ricevendo informativa in merito alle attività svolte nel corso dell'anno sui profili rilevanti ai fini del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, dalla quale non sono emersi temi da riportare nella presente relazione. Con particolare riguardo al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e ai presidi di carattere procedurale posti in essere ai sensi del D.Lgs. n. 231 del 2001, è stata ricevuta, anche dalle competenti strutture aziendali, un'adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2023 e sull'attività di aggiornamento svolta sul Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 da sottoporre alla successiva approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

Il Collegio Sindacale ha altresì incontrato il Comitato Etico per avere un aggiornamento sulle attività svolte nel corso del 2023 e ha ricevuto conferma che rispetto all'anno in questione non sono stati riscontrati elementi di criticità da sottoporre all'Organo di controllo.

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni.

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali.

Nel corso dell'esercizio 2023 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state riscontrate, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate. In particolare, le operazioni di natura ordinaria poste in essere, a condizioni di mercato, con società del Gruppo e con altre parti correlate, descritte nella relazione finanziaria, risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

4



Tra i principali eventi intervenuti nel corso dell'esercizio, in particolare, il Collegio Sindacale richiama in ordine cronologico quelli di maggior rilievo:

- la ripresa della gestione delle autostrade A24 e A25 a partire dal 1° gennaio 2024 da parte di Strada dei Parchi, dopo circa 18 mesi di gestione provvisoria da parte di Anas S.p.A., a seguito della conclusione del contenzioso, che ha reintegrato Strada dei Parchi nella concessione sino alla sua scadenza originale;
- l'incidente ferroviario in Grecia: nella notte del 28 febbraio 2023 si è verificato un incidente ferroviario tra un treno passeggeri e un treno merci all'altezza della città di Tempi, nella Grecia centrale, rispetto al quale sono in corso gli accertamenti delle autorità competenti nella fase delle indagini;
- l'incidente ferroviario di Brandizzo: il 30 agosto 2023, 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, rispetto al quale sono state intraprese tutte le necessarie ed opportune iniziative di controllo e verifica da parte delle società del Gruppo coinvolte;
- i nuovi contratti per il trasporto pubblico in Olanda sottoscritti da Qbuzz, società olandese del Polo Passeggeri controllata da Busitalia e terzo operatore di trasporto pubblico dei Paesi Bassi: aggiudicazione nel mese di luglio 2023 della concessione di 15 anni, del valore di 1,8 miliardi di euro, per i servizi di TPL e, nel mese di ottobre 2023, della concessione di 10 anni, del valore di 1 miliardo di euro, per i servizi di TPL;
- il *memorandum of understanding* con il Gruppo MSC, sottoscritto da Mercitalia Logistics il 15 novembre 2023, per lo sviluppo dell'intermodalità fra trasporto marittimo e ferroviario, mediante la creazione di una NewCo, controllata da Mercitalia Logistics (51%) e partecipata da MEDLOG (49%), società del Gruppo MSC, con la finalità di progettare, realizzare e gestire nuovi terminal merci all'interno dei siti dei due Gruppi in Italia;
- il riassetto infragrupo del ramo immobiliare: in data 29 novembre 2023, nell'ambito del progetto di riassetto infragrupo della titolarità e gestione del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio delle attività ferroviarie o di trasporto, l'assemblea straordinaria di FS ha approvato la proposta di scissione ai sensi dell'art. 2506.1 c.c. mediante assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore di una società di nuova costituzione Nuova Sistemi Urbani SpA, interamente partecipata da FS. La scissione ha comportato nelle scritture contabili di FS la riduzione del capitale sociale per 624.406.524 euro, e la contemporanea emersione di una riserva di capitale di pari importo, come contropartita della partecipazione nella società beneficiaria ottenuta per effetto del trasferimento del compendio scisso. La scissione è divenuta efficace nel mese di gennaio 2024 e nel mese di febbraio 2024 è stato approvato il progetto di fusione per

5



incorporazione in FS Sistemi Urbani della nuova FS Sistemi Urbani, soggetta a direzione e coordinamento di FS Sistemi Urbani, Capogruppo di Settore del Polo Urbano;

- la rimodulazione del patrimonio netto di FS nei seguenti termini, al fine di rendere più flessibile la struttura patrimoniale della Società: *i*) riduzione per un importo di euro 7.516.814.972 del capitale sociale di FS S.p.A. (ulteriore rispetto alla riduzione del capitale sociale di euro 624.406.524 a servizio della sopra citata scissione mediante scorporo); *ii*) contestuale (a) incremento della riserva legale per l'importo di euro 6.141.221.496, sufficiente ad integrare la riserva legale fino al raggiungimento della soglia pari al 20% del capitale sociale e (b) incremento di euro 1.375.593.476 della riserva di capitale destinata ad essere distribubile (oltre alla riserva distribubile già costituita per effetto della sopra citata scissione mediante scorporo per un importo di euro 624.406.524). Tale rimodulazione, che mantiene invariata l'entità del patrimonio netto di FS, è divenuta esecutiva, decorsi i termini di legge, nel 2024;
- l'acquisizione di Exploris Deutschland Holding GmbH Hamburg, impresa di trasporto ferroviario merci europea avvenuta il 5 dicembre 2023 da parte di TX Logistik AG, società controllata da Mercitalia Logistics, capofila del Polo Logistica del Gruppo FS, che è quindi divenuta il secondo operatore del trasporto merci su ferro in Germania;
- la cessione degli ex scali ferroviari milanesi Farini e San Cristoforo conclusa da FS Sistemi Urbani, società capofila del Polo Urbano del Gruppo FS il 21 dicembre 2023, a fronte di un corrispettivo pari a 500 milioni di euro. Il perfezionamento dell'operazione è avvenuto il 29 marzo 2024 in seguito alla conclusione dei processi amministrativi e approvativi secondo la relativa procedura di gara;
- le iniziative normative concernenti la società Stretto di Messina S.p.A. (partecipata dal Gruppo FS per il tramite delle controllate RFI e Anas) volte a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e delle connesse opere di collegamento ferroviario e stradale: in particolare, il 1° aprile 2023 è stato revocato lo stato liquidatorio della società e contestualmente riattivata la concessione con il MIT. In data 30 novembre 2023 l'Assemblea straordinaria della società ha deliberato l'aumento di capitale sociale riservato al MEF, per complessivi 370 milioni di euro, che è stato eseguito in data 27 dicembre 2023, a seguito del quale la compagine azionaria è stata così ridefinita: MEF 55,162%, Anas 36,699%, RFI 5,829%, Regioni Sicilia e Calabria 1,155%.

Nel corso dell'esercizio 2023, il Collegio Sindacale ha ottenuto informativa in merito ai principali contenziosi della Società e del Gruppo, svolgendo approfondimenti su quelli di maggiore rilevanza, con il supporto delle funzioni aziendali competenti.

Nel corso dell'esercizio 2023 il Collegio Sindacale ha acquisito informazioni dai Responsabili delle principali strutture aziendali, sia direttamente nelle proprie riunioni sia attraverso la partecipazione alle riunioni dei Comitati endoconsiliari.

6



Nel corso dell'esercizio 2023 non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 c.c. né si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.

Nel corso dell'esercizio sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale:

- i) il parere sulla nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili, in data 26 giugno 2023;
- ii) il parere sulla nomina dell'Organismo di Vigilanza, in data 19 dicembre 2023;
- iii) la raccomandazione all'Assemblea di FS S.p.A. del 21 marzo 2023, che ha deliberato il conferimento dell'incarico di revisione legale di FS S.p.A. per il novennio 2023-2031 a PricewaterhouseCoopers S.p.A.;
- iv) la proposta motivata ai sensi dell'art. 13 del D.LGS. n. 39/2010 per l'adeguamento del corrispettivo di revisione legale dei conti per l'esercizio 2022, in data 28 aprile 2023.

Inoltre, il Collegio Sindacale ha attestato il rispetto del limite imposto dall'art. 2412 del codice civile in occasione della delibera adottata dal Consiglio di amministrazione in data 28 febbraio 2023 di ampliamento del *plafond* massimo del Programma di emissioni obbligazionarie EMTN fino a 12 miliardi di euro, per consentire nuove future emissioni a servizio degli investimenti del Gruppo FS. Infine, per l'esercizio 2023 il Collegio Sindacale rappresenta:

- di non aver effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 del D.L. n. 118/2021, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* del D.Lgs. 12/1/2019 n. 14;
- di non aver ricevuto segnalazioni da parte di creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*novies* del D.Lgs. 12/1/2019 n. 14, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-*sexties* del D.L. 6/11/2021 n. 152, convertito dalla Legge 29/12/2021 n. 233 e successive modificazioni.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

2. Bilancio di esercizio e consolidato

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 che registra un utile di esercizio di euro pari a 200.729.113,69 euro e un patrimonio netto di 40.191.158.522 euro, inclusivo dell'utile netto 2023. Non essendo demandata al Collegio Sindacale la funzione di revisione legale, si è vigilato sull'impostazione generale del bilancio, sulla sua conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura, senza rilevare aspetti da riferire. Il Collegio Sindacale ha verificato, inoltre, l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla gestione, anche in questo caso senza rilievi da esporre. Il Consiglio di Amministrazione ha illustrato nella Relazione Finanziaria le poste che hanno concorso al risultato economico e gli eventi generativi delle medesime. Il Collegio Sindacale ha verificato la rispondenza

7



del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui ha conoscenza.

A tale riguardo, si riferisce che da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale, emerge che il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è stato redatto secondo gli International Financial Reporting Standards ("IFRS") adottati dall'Unione Europea in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione. Inoltre, la Società incaricata della revisione legale ha attestato di aver svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia).

Si segnala che la società di revisione ha indicato nella sua Relazione quale aspetto chiave della revisione contabile la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate. A seguito delle analisi svolte, gli amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti a talune controllate che hanno determinato nell'esercizio 2023 una svalutazione per un ammontare pari a euro 131 milioni, di cui euro 118 milioni relativi ad Anas S.p.A. ed euro 13 milioni relativi a Ferrovie del Sud Est Srd. Con riferimento alle novità normative relative al diritto concessorio della controllata ANAS S.p.A., in particolare, il *test di impairment* è stato predisposto sulla base dei flussi di cassa del "Piano Industriale di Anas S.p.A. 2024-2033, con orizzonte temporale 2052", approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas S.p.A. in data 27 marzo 2024. Il Piano Industriale di Anas S.p.A. 2024-2033 si basa sugli elementi informativi contenuti nel documento del Contratto di Programma 2021-2025 e delle relative prescrizioni, nonché sulla legittima aspettativa qualificata di Anas S.p.A. a vedere riconosciuto l'adeguamento della durata della concessione, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032, fino al 2052. Rispetto al *test di impairment* condotto sulla partecipata ANAS S.p.A., PwC ha evidenziato che *"Il relativo processo di stima risulta essere particolarmente complesso e basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche, finanziarie, di mercato e regolamentari future di difficile previsione; qualora eventuali e futuri sviluppi dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione in ANAS S.p.A. potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario rielaborato di conseguenza"*.

Per quanto di conoscenza del Collegio Sindacale, il Consiglio di Amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c.

Ai sensi dell'art. 154-bis del D. Lgs. n. 58/1998, l'Amministratore Delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno attestato, con apposita relazione allegata al progetto di bilancio e al bilancio consolidato relativi all'esercizio 2023:

- l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione dei predetti bilanci;
- la conformità del contenuto dei bilanci ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002;
- la corrispondenza dei bilanci alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e la loro idoneità

8



a rappresentare in maniera veritiera e corretta la situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società e delle società incluse nel perimetro di consolidamento; e

- che la relazione sulla gestione, che correda i bilanci, comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della Società e delle società incluse nel perimetro di consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposte.

Fermo restando che a carico del Collegio Sindacale non è previsto alcun obbligo di relazione né di formali espressioni di giudizio sul bilancio consolidato, che spettano invece alla Società incaricata della revisione legale, si è proceduto a constatare come:

- il bilancio consolidato chiude con un utile netto pari a euro 100 milioni (di cui euro 137 milioni di pertinenza del Gruppo);
- da quanto riportato nella relazione della Società incaricata della revisione legale, il bilancio consolidato è stato redatto secondo gli International Financial Reporting Standards ("IFRS") adottati dall'Unione Europea in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione;
- la relazione specifica di PwC resa ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 39/2010 non contiene rilievi né richiami di informativa.

Il Collegio Sindacale ha preso evidenza dell'iscrizione alla voce Avviamento del solo bilancio consolidato dell'importo di euro 111 milioni, per il quale la metodologia di *impairment test* adottata dagli amministratori per lo svolgimento della relativa procedura ha dato riscontro positivo.

Anche per il bilancio consolidato si segnala che la società di revisione nella sua Relazione ha evidenziato quali Aspetti chiave della revisione contabile:

- la recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali di ANAS S.p.A.. Al riguardo gli amministratori, avendo individuato potenziali indicatori di perdita di valore sulle attività immateriali riferibili ad Anas Sp.A, hanno effettuato uno specifico *test di impairment* sul loro valore contabile iscritto alla data di bilancio, coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 "Riduzione di valore delle attività". Dagli esiti dell'*impairment test* svolto, non sono state evidenziate perdite durevoli di valore;
- la determinazione degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria;
- la determinazione dei Fondi rischi ed oneri – riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.

Il Collegio Sindacale riporta i seguenti fatti significativi intervenuti successivamente alla chiusura dell'esercizio al 31 dicembre 2023 contenuti nella relazione finanziaria:

- *Riaspetto infragruppo del ramo immobiliare*

In esecuzione della delibera dell'Assemblea straordinaria di FS del 29 novembre 2023, è stato stipulato in data 10 gennaio 2024 l'atto di scissione mediante scorporo, ai sensi dell'art. 2506.1 c.c., di parte del



patrimonio di FS con assegnazione ad una società beneficiaria di nuova costituzione denominata Nuova Sistemi Urbani Sp.A, efficace a far data dal 15 gennaio 2024. Per effetto di tale operazione - che in ogni caso non determina variazioni del patrimonio netto di FS - il nuovo capitale sociale è pari a 38.579.767.278 euro.

- *Trasferimento di prestiti bancari alla Nuova Sistemi Urbani*

Il 15 gennaio 2024, nell'ambito dell'assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore della società Nuova Sistemi Urbani, sono stati altresì trasferiti due prestiti bancari sottoscritti con Caixa ed Intesa Sanpaolo per un totale di 200 milioni di euro e scadenza dicembre 2024, precedentemente in capo a FS. A copertura delle obbligazioni della Nuova Sistemi Urbani in relazione ai prestiti trasferiti, FS ha rilasciato due *Parent Company Financial Guarantees*, nell'interesse della Nuova Sistemi Urbani ed in favore delle due banche, per un totale di 213 milioni di euro.

- *Rimodulazione del patrimonio netto di FS*

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

- *Acquisto della partecipazione Italia Loyalty*

Il 28 marzo 2024 si è perfezionato il trasferimento da Alitalia a Trenitalia del 100% del capitale sociale di Italia Loyalty. A seguito dell'operazione, Trenitalia avrà a disposizione una banca dati con oltre 6,2 milioni di persone - gli iscritti al programma MilleMiglia di Alitalia - cui indirizzare comunicazioni, notizie, offerte.

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

Il 29 marzo 2024 è stata perfezionata la vendita a REDEUS Fund – Fondo di investimento alternativo immobiliare chiuso gestito da Prelios SGR Sp.A – degli scali ferroviari dismessi Farini e San Cristoforo da parte di FS Sistemi Urbani. L'importo della cessione è di 489,5 milioni di euro.

3. Dichiarazione Non Finanziaria

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



stabilito dal suddetto Decreto, il Gruppo, come già per gli esercizi precedenti, ha incluso la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (nel seguito anche DNF) nella Relazione sulla Gestione. PwC è stata incaricata di effettuare l'esame limitato (*limited assurance engagement*) della DNF del Gruppo FS relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, ai sensi dell'articolo 3, comma 10 del Decreto e dell'articolo 5, comma 1, lettera. g) del Regolamento CONSOB n° 20267/2018. La Società incaricata della revisione legale nella relazione emessa in data 24 aprile 2024 ha riferito che: *"Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards"*.

4. Conclusioni

In conclusione, considerate le risultanze dell'attività svolta e il giudizio espresso nella Relazione di revisione rilasciata dalla Società incaricata della revisione legale, il Collegio Sindacale, per quanto di propria competenza, concorda con la proposta di deliberazione in merito al progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea dell'Azionista.

Roma, 24 aprile 2024

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Rosalba Cotroneo (Presidente)

Dott. Sergio Duca (Sindaco Effettivo)

Dott. Marino Marrazza (Sindaco effettivo)



Fotografie
© Archivio FS Italiane
© Adobe Stock (pp.032, 071, 259, 328)

A cura di
Administration, Finance & Control

Coordinamento editoriale e creativo
Communication - Prodotti editoriali

Illustrazioni
Andrea Scoppetta

Realizzazione, progetto grafico e stampa



via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)



Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Edizione maggio 2024



